



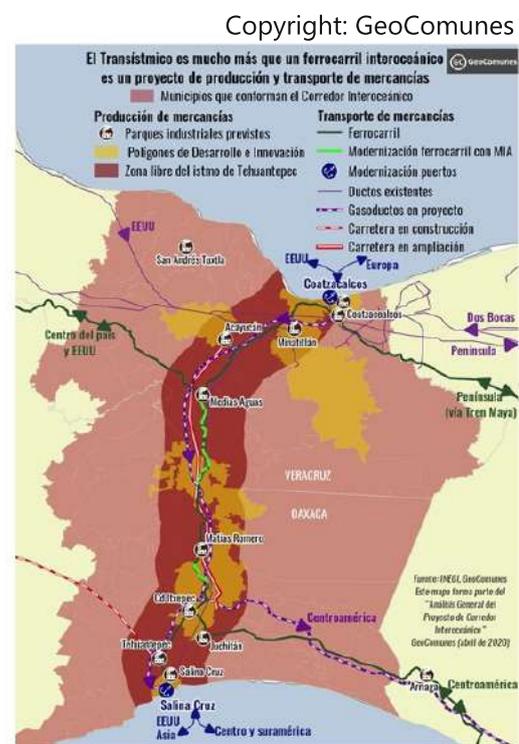
Resumen

Esta investigación encontró un descontento generalizado con respecto a la información sobre el proyecto de infraestructura del Corredor Interoceánico que fue difundida por las agencias estatales. Los residentes locales sintieron que recibieron información más adecuada y confiable a través de las redes sociales u organizaciones de la sociedad civil. Si bien se llevaron a cabo una serie de eventos informativos sobre el proyecto por parte de organismos gubernamentales, en 2019 y 2020 especialmente, hubo informes de fallas procesales, violaciones y exclusiones de titulares de derechos. Por lo tanto, estos eventos no pueden contar para cumplir plenamente con los estándares de la OIT para consultas indígenas según C169. Había un fuerte sentimiento entre una gran parte de la población en la región del Istmo de que no habría ningún beneficio concreto para ellos del proyecto. Los dueños de negocios locales y los sindicatos con conexiones con la élite política fueron vistos como los principales futuros beneficiarios. Hubo una amplia gama de impactos negativos que ya experimentaron algunos residentes, entre ellos el desalojo y el desplazamiento, la pérdida de medios de subsistencia como resultado de la eliminación de la vegetación y la interrupción de los esquemas de pastoreo debido a los trabajos de construcción. Han surgido una serie de conflictos entre diferentes grupos de población, algunos relacionados con el acceso al trabajo o contratos de suministro, y otros con disputas por cambios de uso de suelo, siendo estos últimos los que generan los enfrentamientos más graves. Incluso en su etapa inicial, el proyecto de infraestructura ha causado impactos relacionados con la seguridad entre comunidades y actores particulares. En particular, los actores opositores y los líderes de los movimientos sociales sufrieron amenazas verbales y físicas, así como violaciones de derechos. Había temores en torno a los cambios sociales, culturales, económicos y ambientales que supondrá este proyecto de infraestructura. Entre ellos se encontraban, en particular, la industrialización y urbanización de la región, lo que podría conducir a la contaminación y escasez de agua, al aumento de los megaproyectos extractivos y posiblemente incluso a la extinción cultural de las poblaciones indígenas. Diferentes comunidades tienen agravios existentes, previas e históricas que quieren abordar y remediar antes de aceptar un nuevo proyecto de desarrollo. Estos incluyen derrames de petróleo, contaminación por desechos de una mina de azufre, aguas residuales de una refinería sin tratar y pérdida de tierra y desplazamiento como resultado de proyectos de infraestructura anteriores. Los respondedores propusieron una variedad de infraestructuras deseadas y visiones comunitarias. Entre ellos se encontraban, en particular, el deseo de mejorar la infraestructura básica y agrícola, pero también invertir en salud, educación y vivienda adaptada al cambio climático. En general, hubo una fuerte aspiración de establecer infraestructuras que permitan la tutela (de la naturaleza) y el cuidado (de los demás). Las infraestructuras comunitarias tienen las mayores posibilidades de aceptación y sostenibilidad. Entendemos por auténticas infraestructuras comunitarias aquellas que son diseñadas, realizadas y mantenidas por la comunidad, y de las que se beneficia toda la comunidad. Las infraestructuras comunitarias, basadas en diversos proyectos de vida sociales, culturales y económicos, pueden mejorar la resiliencia general de la humanidad frente al cambio climático.



Contexto

El proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT),¹ anunciado durante la campaña presidencial de Andrés Manuel López Obrador (AMLO), ha sido promovido como un corredor de transporte vial y ferroviario multimodal que unirá el Golfo de México con el Océano Pacífico. Se proyecta como una alternativa viable al Canal de Panamá, en beneficio del comercio corporativo global, que pretende agilizar y ampliar la circulación de bienes y productos y con ello estimular simultáneamente la economía local.² El Corredor Interoceánico incluye los siguientes componentes centrales: modernización y ampliación de los puertos de Coatzacoalcos en el Golfo y Salina Cruz en el Pacífico; mejora de la conexión ferroviaria entre ambos puertos; desarrollo de una nueva carretera y ampliación de una existente; tendido de fibra óptica; construcción de un nuevo gasoducto; mejora de los aeropuertos regionales; instalación de centros logísticos y desarrollo de parques industriales a lo largo del Istmo. Se espera que los 10 polígonos (a veces llamados 'polos de desarrollo' o 'polos de bienestar') reciban industrias de sectores como el automotriz (autopartes, equipo de transporte), agroindustria (alimentos, bebidas y tabaco), manufactura (cuero, textiles, ropa), así como transporte y logística, entre otros.³ En 2019, un decreto presidencial (DOF: 19/11/2019) reemplazó las anteriores Zonas Económicas Especiales (en los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz) para incluir futuros parques industriales y concesionarlos también en condiciones de libre comercio.⁴ Con el otorgamiento de incentivos fiscales se busca promover la llegada de inversión privada a la región. El proyecto ha proyectado una inversión total de 250.000 millones de pesos, de los cuales se espera que 150.000 millones provengan del sector privado, y 100.000 millones serán aportados por el sector público.⁵



1. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5597712&fecha=04/08/2020#gsc.tab=0
2. <https://www.cortamortaja.com.mx/el-istmo/10919-impacto-economico-del-corredor-interoceanico-del-istmo-y-el-tren-maya-mayor-al-del-canal-de-panama>
3. <https://www.economista.com.mx/empresas/Gobierno-federal-impulsara-incentivos-fiscales-para-atraer-inversiones-en-el-Istmo-de-Tehuantepec-20220630-0051.html>
4. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5579365&fecha=19/11/2019#gsc.tab=0
5. <https://laprimerisima.com.mx/nacional/se-invertiran-250-mil-mdp-para-corredor-interoceanico-informa-sedecop/>

En el discurso oficial, el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec “generará empleos y condiciones de vida dignas para atraer y anclar a quienes huyen de la pobreza”.⁶ A largo plazo, el programa promete el desarrollo de infraestructura urbana, servicios educativos y formación de capital humano, vivienda, movilidad, así como infraestructura para la investigación y el avance tecnológico. Los críticos del proyecto temen que el Corredor Interoceánico impulse la expansión de otros megaproyectos extractivistas y depredadores en la región, como la minería, los parques eólicos, las represas hidroeléctricas y las plantaciones comerciales forestales y agroindustriales (GeoComunes 2020). El Corredor Interoceánico conlleva impactos secundarios y terciarios en un área que abarca 79 municipios de los estados de Oaxaca y Veracruz. Casi 2.3 millones de personas viven en la región del Istmo de Tehuantepec, de los cuales más de medio millón son indígenas de 12 pueblos diferentes, más el pueblo afrodescendiente (Sandoval Vázquez 2020). El Corredor Interoceánico se parece mucho a proyectos de infraestructura nacional anteriores como: el Plan Puebla-Panamá anunciado por el presidente Vicente Fox en 2001; el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec de 1996 durante la administración de Ernesto Zedillo; y el Proyecto Alfa-Omega presentado en 1978 bajo la administración del presidente José López Portillo (García Aguirre 2020). Si bien existen diferencias específicas en la implementación de los proyectos, comparten un deseo general de explotar la posición geopolítica y estratégica del Istmo para el comercio.

En 2021, el presidente anunció que el proyecto del Corredor Interoceánico será administrado y gestionado por la Marina (SEMAR) y los gobiernos de Tabasco, Chiapas, Oaxaca y Veracruz, de manera oficial, para garantizar que nunca será posible privatizar el proyecto.⁷ Esto recibió fuertes críticas por parte de especialistas en seguridad: el gobierno de AMLO no solo ha asignado presupuestos más grandes a las Fuerzas Armadas que las administraciones anteriores, sino que también les ha dado ahora "fuentes financieras autónomas" y, por lo tanto, efectivamente más poder que nunca.⁸ Recientemente, han surgido preocupaciones con respecto a la seguridad en la región del Istmo de Tehuantepec, incluida la línea ferroviaria Z que se extiende desde Medias Aguas hasta Salina Cruz en el Estado de Oaxaca.⁹ Al momento, ya se han desplegado 4,362 elementos de la Marina para brindar seguridad en tres tramos del

6. <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2019/05/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2019-2024.pdf>

7. <https://www.milenio.com/politica/amlo-corredor-interoceanico-se-va-a-escribir-a-marina-y-a-estados>

8. <https://www.ejecentral.com.mx/ejercito-leal-o-complice-fiel-de-amlo/>

9. <https://www.forbes.com.mx/asi-es-el-plan-de-la-marina-para-blindar-del-crimen-el-corredor-transistmico/>



Ferrocarril Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.¹⁰ En el Istmo de Tehuantepec existen 4 centros de coordinación de la Guardia Nacional y 3 de la Secretaría de la Defensa Nacional con un total de 2,584 elementos.¹¹ Rafael Marín Mollinedo, director del Corredor Multimodal Interoceánico, anunció que en el futuro se apostarán elementos marinos en los 10 parques industriales para garantizar la seguridad de los inversionistas.¹² Algunos críticos consideran que tales desarrollos y planes son una militarización preocupante de la región.¹³

Alcance del problema

Brindar acceso a información adecuada, detallada y equilibrada sobre un proyecto de infraestructura planificado a gran escala constituye un gran desafío, especialmente en grandes áreas rurales y entre una población étnicamente diversa. En el caso del proyecto de infraestructura del Corredor Interoceánico, hubo un descontento generalizado con respecto a la información que fue difundida por las agencias estatales. Algunos habitantes de las zonas rurales no habían recibido ninguna información de las agencias gubernamentales, incluso cuando se vieron afectados directamente por las obras de construcción cerca de sus hogares. Muchos respondedores dijeron que se enteraron del proyecto de infraestructura por la televisión o las redes sociales. Algunas organizaciones de la sociedad civil han realizado esfuerzos para informar sobre el proyecto y sus impactos, permitiendo que los miembros de sus redes accedan a cierta, aunque limitada, información. Tanto los periodistas como las organizaciones de la sociedad civil han tenido dificultades para acceder a información detallada sobre el proyecto, presentando quejas sobre la falta de transparencia y colaboración de las respectivas agencias gubernamentales.¹⁴ El presidente Andrés Manuel López Obrador intentó clasificar información relacionada con obras prioritarias mediante decreto (DOF: 22/11/2021), incluido el Corredor Interoceánico, supuestamente para proteger la ejecución de esos proyectos de la especulación de terrenos y actores opositores. La Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) luego paralizó este decreto por su inconstitucionalidad.¹⁵ En 2021, solo se puso a disposición del público una versión redactada de 26 páginas del plan maestro (CIIT/CT-R05/2021) por parte del Comité de Transparencia, y un resumen de diapositivas del plan maestro, elaborado por la consultora de infraestructura SMEC/Surbana Jurong.¹⁶ La presentación de diapositivas proporciona una visión general superficial de la visión (posicionamiento en el mercado), la estrategia (plan estructural) y la implementación (plan maestro conceptual) del proyecto. Si bien este resumen brinda algunos datos sobre el aumento esperado en el uso del agua, las aguas residuales y los desechos sólidos hasta 2050, por

1. Falta & calidad de la información

10. <https://www.gob.mx/semar/prensa/marina-brinda-informe-mensual-de-operaciones-que-contribuyen-a-la-seguridad-del-pais?idiom=es>

11. <https://www.meganoticias.mx/salina-cruz/noticia/5-mil-elementos-de-guardia-nacional-custodian-a-oaxaca/311518>

12. <https://www.liberal.com.mx/contaran-los-inversionistas-con-seguridad-de-la-semar/>

13. <https://oaxaca.eluniversal.com.mx/municipios/02-03-2020/corredor-interoceanico-despojo-de-tierras-y-militarizacion-del-istmo-fundacion>

14. <http://t21.com.mx/maritimo/2021/04/05/interoceanico-potencial-sin-vision>

15. <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/suprema-corte-da-reves-amlo-suspende-acuerdazo-que-blinda-megaobras>

16. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/673314/Resumen_ejecutivo_completo_-VPWEB.pdf

ejemplo, no hay detalles exactos de la ubicación (coordenadas) de dónde se extraerá el agua y dónde se depositarán los residuos sólidos y líquidos, ni planes detallados de la gestión de desechos. La Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) que recibió la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) en 2020 con respecto a la rehabilitación y modernización de la vía férrea estuvo plagado de irregularidades y graves omisiones, como distintas organizaciones de la sociedad civil organizaciones han denunciado.¹⁷ No abordó la protección de la flora y fauna local en peligro de extinción, y omitió afectaciones a los espejos de agua de la región. La MIA presentada por Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) no cubre la longitud total de la línea del tren, dejando fuera 6 km por consideraciones ambientales y, por lo tanto, dejando la evaluación incompleta. Para concluir, la falta de información detallada y específica sobre el proyecto de infraestructura hace imposible que el público evalúe y tome decisiones informadas basado en el alcance completo del proyecto y sus posibles impactos socioeconómicos, culturales y ambientales.



2. Consulta & participación

Si bien las autoridades responsables insistieron en que las consultas se llevaron a cabo de conformidad con el Convenio núm. 169 de la OIT, hubo informes de fallas procesales, violaciones y exclusiones de titulares de derechos. El C169 de la OIT, del cual México es signatario, establece que las poblaciones indígenas deben ser consultadas sobre los asuntos que afecten sus territorios y deben brindar su consentimiento libre, previo e informado (CLPI) sobre los proyectos que se realicen en sus tierras. Además, las consultas deben ser culturalmente apropiadas, esto significa que tanto los materiales de información como las reuniones relevantes deben ser traducidos a los respectivos idiomas indígenas. Escuchamos que una traducción (de buena calidad) no siempre estaba garantizada. Los respondedores también nos dijeron que en algunos lugares las autoridades no invitaron a tiempo, para asegurarse de que la mayoría de los miembros de la comunidad lograran asistir. En otros casos, solo se invitó a titulares de derechos específicos, como comuneros o ejidatarios, y no a la comunidad más amplia de residentes indígenas.¹⁸ En general, parecía que solo un pequeño porcentaje de la población local participó en esas 'consultas', más correctamente llamadas 'eventos de información'. También hubo quejas sobre la calidad de la información proporcionada en estos eventos, que según los participantes no fue lo suficientemente equilibrada, sino que solo se centró en los aspectos positivos y los posibles beneficios para la comunidad.

17. <https://www.cemda.org.mx/comunicado-de-denuncia-sobre-el-proyecto-del-corredor-interoceanico/>

18. Tanto comuneros como ejidatarios son titulares de derechos de diferentes tipos de propiedad social (o colectiva).



Fui a la asamblea de comuneros. Cuando llegué, me di cuenta de que había muchas personas que no deberían haber estado. Pura gente acarreada. Delincuentes. Muchos no eran comuneros. El presidente municipal ha invadido dos colonias con su gente. Trabajan en el ayuntamiento. Le dijo a cada trabajador que llevara a 2 o 3 personas más. Así es como funciona la mecánica. El presidente siempre trabaja así. Allí estaban unos 20 marihuaneros que están a las órdenes del presidente y su hermano, un golpeador conocido.



Además, las sesiones informativas fueron eventos puntuales; no hubo suficiente tiempo para la deliberación y evaluación profunda de la comunidad antes del proceso de toma de decisiones. Escuchamos informes de críticos del proyecto que fueron expulsados o no los dejaron hablar en esas reuniones. Además, las propuestas y peticiones que se hicieron durante esas reuniones, por ejemplo, el deseo de ser socios del proyecto o tener una tienda comunitaria dentro del parque industrial, no fueron tomadas en cuenta ni aseguradas a través de un contrato válido. Como las mujeres a menudo carecen de cualquier tipo de derecho colectivo a la tierra, quedaron excluidas casi por completo del proceso de consulta. Por lo tanto, muchos sintieron con razón que se trataba de ‘consultas simuladas’ que no cumplían con las normas de la OIT. Otro tema complejo que ensombreció las reuniones informativas fue la influencia que las poderosas élites económicas y políticas pudieron ejercer, cambiando la opinión pública y el voto a favor de sus intereses. Las personas con intereses económicos en el proyecto trajeron asistentes contratados a las reuniones que votarían de acuerdo con sus deseos (ya sea porque les pagaron por hacerlo o porque les debían un favor que se podría explotar). De esta manera, en algunos lugares también se corrompió la asamblea, la única institución legítima de toma de decisiones en una comunidad indígena. En el caso de Puente Madera, un pueblo en el sur del Istmo, que pretende proteger su bosque, El Pitayal, de ser talado para otro parque industrial, apareció una lista de firmas falsas, que incluía firmas dobles y firmas de comuneros fallecidos.¹⁹ Llevar a cabo correctamente las consultas indígenas es una tarea compleja y desafiante, y definitivamente no es un instrumento legal que se ajuste bien a las necesidades de las comunidades indígenas y su deseo de autodeterminación, autonomía y protección de sus territorios y formas de vida. Los derechos territoriales de los pueblos indígenas están en conflicto con los intereses del Estado en realizar proyectos de infraestructura interregional a gran escala. Para reducir futuros conflictos territoriales y permitir la supervivencia cultural de las diferentes comunidades indígenas en México, sugerimos cambiar las partes de la legislación nacional que están en conflicto o contradicen la libre determinación y autonomía de los pueblos indígenas.

19. <https://piedepagina.mx/en-el-nombre-del-totopo-mujeres-binniza-defienden-el-pitayal/>

Había un fuerte sentimiento entre una gran parte de la población en la región del Istmo de que no habría ningún beneficio concreto para ellos del proyecto. Esto incluso fue compartido por algunos funcionarios del gobierno que afirmaron que los beneficios de este proyecto de infraestructura van a ser en gran medida para el estado-nación mexicano en forma de crecimiento económico e ingresos fiscales que luego podrían usarse para redistribuir a través de una plétora de programas sociales a las clases pobres. Con base en el conocimiento del tren de pasajeros que cruzó el Istmo en el pasado, en particular, las mujeres tenían la esperanza de que este nuevo tren revitalizaría la economía local y estimularía su comercio de productos locales, como quesos, totopos, tamales, gueta bi'ngi', pasteles de arroz y panes. Otros tenían la esperanza de que el proyecto traería más oportunidades de trabajo a la región, pero la mayoría tenía claro que se trataría principalmente de trabajo de fábrica de corta duración, precario y mal pagado o empleos para profesionales capacitados en logística, administración, gestión e ingeniería de otras regiones. Muchos pensaron que solo unos pocos se beneficiarían del proyecto y que eventualmente contribuiría a aumentar la desigualdad económica. Los dueños de negocios locales y los sindicatos con conexiones con la élite política fueron vistos como los principales futuros beneficiarios. Existía la anticipación de que las estructuras existentes de cacicazgo²⁰ y corrupción influirían en el resultado del proyecto. Cualquier proyecto de infraestructura que no tenga en cuenta las habilidades y conocimientos locales y las visiones de desarrollo desde su inicio no beneficiará realmente a esas poblaciones locales.

3. Ausencia o beneficio limitado

Tenemos una crítica del proceso de la consulta desde 2015. Lo hemos analizado. Por último es un mecanismo de la gobernanza neoliberal. La pedimos y perdimos. La consulta no va a beneficiar a los agraviados. Entraron otros actores que no esperábamos. El factor principal que influye en una consulta es la desigualdad económica. Ellos saben que estos proyectos suceden en áreas pobres. La gente puede ser influenciada con dinero. La idea de pensar que ya todos somos iguales y podemos sentarnos a negociar de igual a igual con AMLO y las empresas es equivocada.



20. Los caciques son jefes locales que tienen poder e influencia sobre las poblaciones residentes y las instituciones políticas.



No estamos en contra de los proyectos, pero si se habla de desarrollo queremos ver el desarrollo antes de que vengan estos proyectos con sus grandes empresas.



4. Impactos negativos

La implementación de infraestructuras viene devastando socialmente a nuestras comunidades. Se hace una promesa que jamás se va a cumplir. Solo se atiende la acumulación del capital. No hay un respeto a la vida humana.

Un problema importante con la rehabilitación y modernización de las vías férreas, que requieren el derecho de vía completo (es decir, 15 metros a cada lado de la vía del tren) y, en algunos casos, la modificación de las curvas para permitir un transporte más rápido, son las prácticas habituales que se han establecido en las últimas décadas. Ahora hay lugares en los que se ha construido una escuela, un cementerio o casas dentro del derecho de vía. En general, más de 500 familias podrían verse afectadas y amenazadas por el desalojo y la pérdida de su hogar. Ha habido escasa información sobre la compensación y el reasentamiento de esas familias. En Sayula de Alemán, un pequeño poblado del estado de Veracruz, los afectados fueron notificados muy tarde y en algunos casos no pudieron sacar todos sus artículos de uso doméstico y objetos personales, ya que el desalojo se realizó muy temprano, con el apoyo de la Policía Federal.²¹ Las familias desalojadas solicitan compensación por material de construcción perdido y opciones de reubicación del gobierno federal, así como apoyo para la compra de nuevas viviendas. Si bien la invasión de propiedad federal es ilegal, algunas de esas familias han comprado esas parcelas o casas, o las han construido a lo largo de su vida. Algunos asentamientos solo son accesibles caminando a lo largo de la vía del tren, y es necesario encontrar soluciones para ellos. En dichos lugares, individuos han establecido servicios de transporte de mercancías por las vías con carritos o caballos. Esas personas inevitablemente perderán su sustento con la llegada regular del tren de alta velocidad. Los agricultores también han establecido caminos habituales con sus animales, cruzando la vía del tren en diferentes momentos del día o accediendo a pozos de agua. Les preocupa cómo podrían cruzar en el futuro, si se construirán puentes para ellos o si recibirán fondos para vallas protectoras para su ganado. En algunos lugares, los trabajos de construcción del Corredor Interoceánico han resultado en la tala de bosques que la gente usa como parte de su subsistencia. Las mujeres, en particular, venden frutos de árboles silvestres y utilizan los bosques comunes para extraer madera para su producción de totopo y para obtener materiales para hamacas o casas. En tiempos de escasez también atrapan animales salvajes como iguanas o venados para consumo propio. En general, las poblaciones que viven cerca de la vía modernizada se verán afectadas por el ruido y las vibraciones, sobre todo considerando que se proyecta que por el Istmo transitarán 85 trenes por día con 45 vagones cada uno, a una velocidad máxima de 160 km/h.²² En los lugares donde la vía del tren divide los pueblos y aldeas, como en Ixtepec, Matías Romero, Estación Sarabia, Palomares y Tolosita, por ejemplo, los peatones y automóviles ya experimentan largas esperas en los cruces, lo que genera un caos vehicular. En el futuro, con más y más largos trenes, es probable que esto cause interrupciones inaceptables de la vida cotidiana, lo que podría hacer que desviaciones de la ruta alrededor de los asentamientos sean necesarias.

21. <https://jornadaveracruz.com.mx/principal/desalojan-derecho-de-via-del-ferrocarril-del-istmo-de-tehuantepec/>

22. <https://www.educaoxaca.org/corredor-interoceanico-cada-17-minutos-trenes-de-carga-recorran-el-istmo/>

5. Conflictos & división

El proyecto de infraestructura ha generado polarización y conflictos entre la población. Ha habido conflictos en torno a qué pueblo se contrata para proporcionar rocas para la construcción del rompeolas,²³ por ejemplo. Los bloqueos de carreteras y las protestas resultantes han afectado a los camioneros que pierden trabajo y dinero porque no pueden entregar los materiales.²⁴ Los conflictos más intrincados han surgido entre los defensores y los opositores del proyecto, en particular, en torno al tema del uso de la tierra. El desarrollo de 10 nuevos parques industriales en la región lo realiza el Gobierno a través de una transformación del régimen de propiedad aplicable, lo que implica un cambio de propiedad social o colectiva a propiedad privada. Las expectativas de ganancias individuales han llevado a conflictos dentro de las asambleas, la designación de falsos comuneros y la falsificación de títulos de propiedad, entre otros. También ha habido descontento respecto al poder de los comuneros y ejidatarios sobre el destino de una comunidad; aquellos con títulos de propiedad social tienen el poder de decidir si el proyecto viene o no. Además, ha habido discordia sobre si negociar con el gobierno y aceptar los pagos ofrecidos para mejoras de caminos locales o escuelas, por ejemplo. Ha habido informes de ejidatarios opositores que fueron agredidos e incluso amenazados con la exclusión de la comunidad.

23.

<https://oaxaca.eluniversal.com.mx/municipios/bloquean-pescadores-ingreso-de-camiones-de-volteo-obra-de-rompeolas-en-salina-cruz-oaxaca>

24. <https://cortamortaja.com.mx/el-istmo/15172-transportistas-los-mas-afectados-por-el-bloqueo-que-provoca-la-obra-del-rompeolas>



6. Inseguridad & represión

El proyecto de infraestructura del Corredor Interoceánico ya en sus etapas iniciales ha causado impactos relacionados con la seguridad entre comunidades y actores particulares. Quienes van a ser directamente afectados por las obras de construcción, y como consecuencia de las mismas pueden ser desalojados o reasentados, sienten una gran inseguridad respecto a no tener suficiente información sobre el proceso, lo que genera gran preocupación e insomnio en algunos. Varios actores opositores han sido amenazados verbalmente, intimidados e insultados, tanto en las redes sociales como en asambleas. Algunos fueron desacreditados como 'terroristas' y marginados dentro de sus propias comunidades, lo que provocó estrés emocional y sentimientos de aislamiento, especialmente cuando se combina

con amenazas de expulsión de la comunidad. Un pequeño número de personas ha tenido experiencias con actores armados, que los siguieron o dañaron sus bienes personales. Una respondedora, que se oponía a las obras de construcción cerca de su casa, fue detenida a la fuerza por agentes de la Guardia Nacional, quienes la expusieron a humillaciones y le negaron el acceso a una llamada telefónica y a un abogado. Hay poderosas élites económicas y políticas en la región que tienen unidades paralegales, o 'sicarios' a su disposición, que pueden ser utilizadas para ejercer presión sobre la población en general, generando un clima de miedo y cumplimiento, pero también para amenazar o agredir a actores opositores específicos. Se ha observado que las órdenes de arresto contra líderes de movimientos opositores han sido utilizadas por el Estado para desarticular la resistencia comunitaria. Además, la negación de recursos estatales para servicios locales como escuelas y hospitales también se consideró una consecuencia de la resistencia de la comunidad al proyecto de infraestructura en un caso. La presencia de los cárteles de droga se siente cada vez con más fuerza en la región, en particular en las ciudades de Coatzacoalcos, Matías Romero, Juchitán y Tehuantepec, donde cada vez más los negocios locales deben pagar sobornos, y actores con presuntas conexiones con el crimen organizado han expresado interés en la compra de terrenos específicos. Un artículo periodístico reciente sobre los gastos de seguridad relacionados con el Corredor Interoceánico demuestra el alcance de la militarización de la región del Istmo. En total, se gastaron más de 11 millones de pesos. El presidente López Obrador inauguró 22 cuarteles de la Guardia Nacional en los estados de Oaxaca y Veracruz, y se informó que 4,362 efectivos de la Marina laboraban en cuatro puntos de la zona.²⁵ Asimismo, la empresa de seguridad privada SEPIVER, S.A. de C.V. ha recibido 5 contratos para apoyar el trabajo de las fuerzas de seguridad del Estado en la región. Las feministas han alertado reiteradamente sobre los impactos de la militarización en las mujeres, y en particular en las mujeres indígenas, como lo demuestra el caso emblemático de Ernestina Ascencio (De Marinis 2022). Ernestina, mujer indígena náhuatl del estado de Veracruz, murió a causa de las heridas producto de la agresión sexual que había sufrido por miembros del Ejército Mexicano.²⁶ El sistema de justicia mexicano no ha logrado condenar a los perpetradores.

25.
<https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/sociedad/gastan-11-mdp-en-seguridad-privada-para-corredor-interoceanico-8706943.html>

26.
<https://www.jornada.com.mx/2020/12/06/opinion/014a1pol>



7. Impactos futuros temidos

En toda la región del Istmo había temores en torno a los cambios sociales, culturales, económicos y ambientales que implicará el proyecto de infraestructura del Corredor Interoceánico. A los residentes les preocupaba que aumentara la inseguridad general y la actividad de los grupos del crimen organizado, lo que daría lugar a una militarización de la región, lo que podría conducir a un aumento de la prostitución y la violencia contra las mujeres. También hay una variedad de impactos futuros predecibles relacionados con el proyecto. Por ejemplo, si el proyecto realmente despegaba según lo planeado, y tanto las empresas nacionales como las internacionales deciden invertir y operar en los parques industriales de la región, esto conducirá inevitablemente a un cambio del paisaje, lo que resultará en una urbanización, así como industrialización del Istmo. Probablemente, habrá una mayor densidad de población que la actual, y se espera que se establezcan trabajadores migrantes de todo México y más allá. Las necesidades de vivienda de esta nueva población reforzarán aún más la transformación del paisaje infraestructural y la urbanización. Si bien los residentes locales de ninguna manera eran hostiles hacia la migración y el cambio en general, pensaban que la migración de una población mestiza y extranjera probablemente resultaría en una pérdida eventual de las formas tradicionales de organización social y política. También esperan impactos negativos en las prácticas culturales tradicionales como la ayuda mutua, el tequio (trabajo colectivo para la comunidad) y las fiestas (consideradas una forma de redistribución económica así como un método para fortalecer cíclicamente los lazos sociales). En el peor de los casos, esto conduciría a la desaparición cultural —o etnocidio— de las poblaciones indígenas y la pérdida de sus lenguas. También se puede anticipar que las formas tradicionales de agricultura, como la milpa, y la pesca disminuirán o desaparecerán por completo, como resultado de una mayor competencia con la agricultura y pesca industrial. En una región más urbana y densamente poblada con una intensa actividad económica, podemos esperar un fuerte aumento en los usos de agua y electricidad. El agua ya es escasa en la zona, lo que preocupaba a muchos, y la creciente

Infraestructura para mí no es simplemente carreteras. No es eso, sino que sea una infraestructura noble y adecuada a las condiciones de vida. Por eso es que los megaproyectos no deben romper los lazos culturales, no deben romper las formas de vida. Yo no sé por qué cuando a la gente le dices infraestructura, la gente en su cabeza piensa en cemento ¿no? Y en mi cabeza, es adoptar esas formas de vida sustentables que se pueden dar. ... Entonces creo que las formas deben de ser adecuadas, no adoptar la infraestructura del norte, sino respetando las formas de vida de acá ¿no? Sin maltratarlas, sin dañarlas, cuidándolas. Pero pues lejos estamos de eso.



demanda de electricidad requerirá la instalación de más parques eólicos, lo que implica cambios territoriales que necesariamente traerán más conflictos sociales (Dunlap & Correa Arce 2021; Dunlap 2020; Dunlap 2018; Sánchez Miguel 2016). Sin duda, las demandas de una mayor producción industrial requerirán grandes cantidades de recursos naturales, lo que probablemente resulte en un aumento de la extracción de metales y minerales en la región. La minería tiende a engendrar la contaminación de las fuentes de agua locales y la pérdida de la biodiversidad, culminando eventualmente, como algunos temen, en el ecocidio.

8. Agravios históricos, socioterritoriales & ambientales anteriores

Diferentes comunidades tienen agravios existentes, previos e históricos que quieren abordar y remediar antes de aceptar un nuevo proyecto de desarrollo. Las comunidades deploraron, por ejemplo, los derrames de petróleo provenientes de un oleoducto de PEMEX durante diez años, contaminando sus fuentes de agua y terrenos, por lo que no han recibido compensación alguna. Algunas aldeas han vendido terrenos a la Comisión Federal de Electricidad (CFE) para la construcción de subestaciones en el pasado, pero la electricidad en sí sigue siendo inasequible para ellos o las líneas eléctricas no llegan. Las comunidades quieren que estos temas se resuelvan a su favor. Otros agravios fueron la contaminación provocada por una mina de azufre en el pasado, la contaminación extrema del aire provocada por la refinería de Salina Cruz que afecta a partes de la ciudad y pueblos aledaños, y la contaminación del río Coatzacoalcos por varias plantas petroquímicas ubicadas en el norte del Istmo. Hay agravios que se remontan a la época colonial, cuando algunas comunidades se vieron obligadas a comprar sus propias tierras a la corona española a cambio de oro. En la década de 1950, estas comunidades indígenas fueron desplazadas por la construcción de la represa hidroeléctrica Miguel Alemán y gran parte de su territorio fue expropiado. Las promesas de compensación no se cumplieron y las comunidades exigen al gobierno mexicano la recuperación de 18,000 hectáreas de tierra. Estos agravios ambientales y territoriales, algunos relacionados con proyectos de infraestructura anteriores, con razón causan indignación y deben ser resueltos a favor de las comunidades afectadas, con el fin de restaurar la paz social y la justicia antes de la propuesta o puesta en marcha de cualquier nuevo proyecto de infraestructura en la región.



Para el gobierno el hecho de que un pueblo tenga infraestructura es llenar todo de cemento, como crear bloques de cemento, llenar las calles de cemento y eso es progreso, y lamentablemente así se ve. Yo creo que sería lo contrario, alejarnos de las cuestiones ajenas a los pueblos que son éstas precisamente. Por ejemplo, en la reconstrucción de las casas en el terremoto, muchos de los programas que realizaron en reconstrucción, se hicieron no respetando las formas tradicionales de construcción de las comunidades, y por lo tanto muchas casas tradicionales se perdieron. La idea que ellos tienen de crear infraestructura para los pueblos no está apegada a la necesidad de los pueblos o a lo tradicional de los pueblos. Respetando las tradiciones culturales, y sobre todo cuestiones como el clima, por ejemplo. El motivo de las casas tradicionales tiene su razón de ser, acá es una zona muy caliente y las casas tradicionales son frescas. El hecho de que tu hagas casas de puro cemento y de lámina, eso no es muy favorable, incluso hasta para las cuestiones del viento. Entonces yo creo que sí se podría tener buena infraestructura para los pueblos sin alejarnos tanto de eso; apegarnos más a lo tradicional, respetar un poco más esa cuestión natural.

Alternativas

Muchos proyectos de infraestructura actuales, y en particular los proyectos de infraestructura a gran escala, se basan en un modelo de desarrollo capitalista extractivista y urbanizador, en el que los recursos, los beneficios y la riqueza se transfieren de una región a otra. El argumento para hacer esto es una noción del 'bien común', supuestamente refiriéndose a todos los ciudadanos dentro de un estado-nación moderno. Sin embargo, una gran cantidad de literatura sobre megaproyectos de infraestructura muestra que los beneficios rara vez llegan a las comunidades locales donde se construyen esas infraestructuras (Anand, Gupta & Appel 2018; Cowen 2020; Flyvbjerg 2014; Ceceña 2019; Ibarra García & Talledos Sánchez 2016; Gasparello & Núñez Rodríguez 2021; Hildyard & Sol 2017; LaDuke & Cowen 2020; Montalvo Méndez 2019; Rodríguez Wallenius 2015). Los diseños de arriba hacia abajo, así como los modelos de infraestructura que han funcionado en otros contextos culturales, tienden a enfrentar el rechazo y experimentar el fracaso. En cambio, el diseño y la realización de infraestructuras futuras deberían reconocer y reforzar los modelos culturales de vida establecidos y la organización social existente. Las visiones comunitarias generalmente no se caracterizan por el deseo de convertirse en trabajadores asalariados, sino por el deseo de vivir más prósperamente en continuación de sus actividades de subsistencia actuales, como comerciantes, artesanos, campesinos o pescadores. La infraestructura por y para la gente considera las necesidades locales y los perfiles culturales,

**Infraestructuras
deseadas y
visiones
comunitarias**

así como las actividades productivas, habilidades y conocimientos de las personas, y apunta a fortalecer y promover esta productividad local, respetando así la voluntad y cosmovisión de la gente. Una infraestructura local y culturalmente apropiada toma en cuenta los deseos locales de soberanía (en particular, la soberanía alimentaria) y la autosuficiencia, así como las visiones de una vida sana y respetuosa con la tierra. Esto no implica un rechazo a las tecnologías o el comercio, sino que nos desafía a tomar una perspectiva territorial, así como a reconceptualizar los cambios de infraestructura desde y para las personas que viven en una región particular que tiene características históricas, culturales y económicas específicas que no pueden ser ignoradas.



A continuación hemos recopilado algunas de las visiones infraestructurales que mencionaron nuestros respondedores. Los respondedores sugirieron como infraestructuras deseables: servicios telefónicos, acceso a Internet y electricidad asequible, servicios de salud y hospitales bien equipados y con personal que brinden medicamentos, servicios médicos especializados, como diálisis y una ambulancia, refugios para mujeres, instalaciones deportivas, bibliotecas, y escuelas bien equipadas y dotadas de personal de todos los niveles y universidades. Algunos edificios públicos y escuelas permanecen en pésimas condiciones como resultado del terremoto de 2017 en la región del Istmo. La gente los quiere reparados o reconstruidos para que sean seguros de usar. De particular relevancia para los respondedores fue la infraestructura agrícola que incluye la reparación de caminos y la construcción de caminos de acceso para la cosecha, maquinaria, equipos agrícolas, biofertilizantes, protección de los sistemas tradicionales de intercambio de

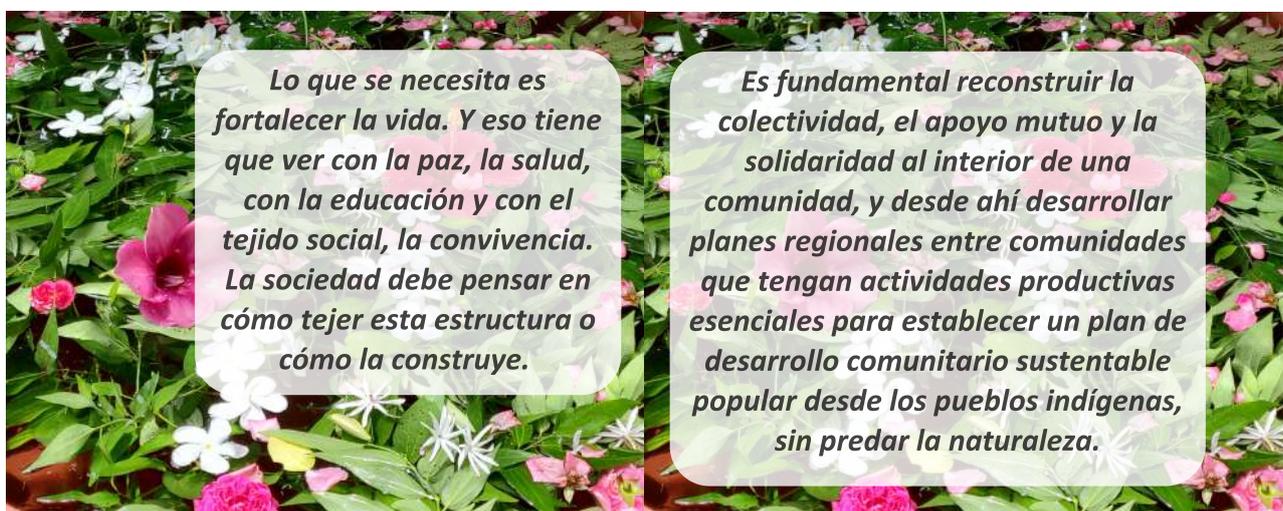
semillas y la construcción de canales de riego. Todas las infraestructuras agrícolas deben tener cuidado de no eliminar las formas tradicionales de agricultura, como la milpa o la agricultura itinerante de montaña, por ejemplo, que utiliza los suelos nutritivos de las zonas montañosas escarpadas para el cultivo. Los respondedores fueron claros en su preferencia por los sistemas agrícolas tradicionales (que quieren mejorar con infraestructura relevante) en contraste con la producción de monocultivos orientada a las ganancias y la exportación. El acceso al agua potable limpia fue un problema en las zonas urbanas, donde algunos asentamientos siguen sin suministro. Salina Cruz, por ejemplo, requiere con urgencia la reparación y puesta en servicio de la planta de tratamiento de aguas residuales de la refinería (que resultó dañada en el terremoto de 2017), ya que el agua actualmente contaminada de la refinería es expulsada al mar, contaminando la costa, el agua y la vida marina. Se exigieron más plantas de purificación de agua, una gestión adecuada de los desechos y mejores esquemas de reciclaje en toda la región. Considerando que el Istmo es una región caracterizada por la escasez de agua, la gente expresó el deseo de promover ecotecnologías que ayuden a ahorrar agua. La vivienda apta para el cambio climático fue otra demanda recurrente de infraestructura. El proceso de reconstrucción posterior al terremoto en el Istmo dejó de respetar las formas tradicionales de construcción. Sin embargo, las casas nuevas de piedra, pequeñas y 'modernas' con techos de aluminio no son adecuadas para el clima cálido y ventoso de la región. Las casas de nueva construcción carecen de patios con plantas y árboles que puedan proporcionar refrigeración y sombra. Más allá de eso, las espaciosas casas tradicionales son ajustadas a la convivencia y la vida social que nutre la cohesión social y, por lo tanto, mejora la seguridad. Otra infraestructura deseada era un tren de pasajeros, que a diferencia de un tren de carga, que actualmente prioriza el proyecto del Corredor Interoceánico, gozaría de gran popularidad. En particular, las mujeres tenían la esperanza de que se beneficiarían de este medio de transporte

En nuestro pueblo casi ya no hay árboles y muy pocas casas tienen patio, y el patio es un elemento importante desde tiempos prehispánicos, o sea, antes tú tenías patio porque tienes la posibilidad de tener árboles frutales, árboles de sombra, de sembrar tus hortalizas. Pero las casas que tienen un trozo de tierra adentro ahora se consideran un indicador de pobreza, y a nadie le gusta ser pobre. Desafortunadamente, la gente ha adoptado esta idea de progreso. Si dicen que eres pobre o que vives en un lugar que no tiene progreso, pues no te gusta, entonces ¿qué haces? Haces el mayor esfuerzo para que tu casa tenga un piso de cemento también.

regional adicional, que les permitiría vender sus alimentos y productos artesanales a una mayor distancia y reactivar la economía local.

Al hablar de la infraestructura deseada, varios respondedores hicieron referencia al marco jurídico actual, llamando la atención al enredo de las infraestructuras imaginables y posibles con la ley. En algunas zonas del Istmo existen conflictos agrarios de larga duración entre comunidades, que requieren ser resueltos antes de planificar y realizar un nuevo proyecto, generando nuevas disputas y enfrentamientos. Vinculado a eso, hubo una demanda de servicios de justicia más accesibles y confiables en la región, así como un llamado general a la rendición de cuentas de los actores estatales. Los respondedores informaron que los funcionarios gubernamentales con los que fueron confrontados a veces no se identificaron a sí mismos ni a su departamento (incluso cuando se les preguntó) y no les dieron detalles de contacto. La gente sintió que una oficina local en la región del Istmo podría ayudar en sus procesos de información y negociación, y mejorar la rendición de cuentas del gobierno. En general, estas propuestas indican el deseo de infraestructuras que promuevan la supervivencia cultural de los diferentes pueblos indígenas y el pueblo afrodescendiente. Existía una fuerte aspiración a establecer infraestructuras que permitieran la tutela (de la naturaleza) y el cuidado (de los demás). Las nuevas infraestructuras no deben impactar negativamente en las formas establecidas de organización social a través de la ayuda mutua, el trabajo colectivo y la solidaridad, ni contaminar el medio ambiente, ni destruir las economías locales. Había conciencia sobre la capacidad de las infraestructuras para promover o impedir la igualdad de poder entre los grupos de población locales, y un fuerte sentimiento de que las infraestructuras deberían traer beneficios holísticos y sostenibles para la mayoría de la población local y no solo para unos pocos.

Las visiones comunitarias de infraestructuras alternativas ya están disponibles (Castro Rodríguez & Reyes Méndez 2019; Consejo Dueñas 2021; Morales & Esteva 2019), solo necesitan ser buscadas y aprovechadas para su realización. Donde no las hay, deben ser establecidas antes de diseñar e implementar nuevos proyectos de infraestructura por medio de diagnósticos comunitarios y la elaboración de planes de vida.



¿Qué es un plan de vida?

El plan de vida describe de manera general los fundamentos culturales y principios de vida para propiciar la convivencia, fundamentos que se encuentran definidos en la Ley de Origen de los pueblos indígenas y que contienen las pautas para el manejo del mundo y el ordenamiento del territorio que les fue entregado en el principio.

Este documento se basa en los principios de equilibrio y reciprocidad entre los seres que conforman el territorio y busca el beneficio colectivo. Así mismo, refleja el sentir y las expectativas de su gente, en donde ratifican sus deseos de continuar siendo indígenas en sus territorios, definiendo de qué manera van a expresar sus principios culturales de acuerdo con el contexto actual, para mantener las condiciones para que la vida se reproduzca y compartir su abundancia.

¿Qué contiene?

Todas las reflexiones y decisiones de los pueblos indígenas con relación a temas de orden cultural, social, económico, ambiental y político, que se convierten en sus desafíos en la actualidad, son recogidos en este documento. Allí, también plantean sus propósitos, formas de organización, funciones como autoridades públicas de carácter especial, mecanismos de operación y financiación, así como las acciones necesarias para lograr los propósitos comunes.

Fuente: Gaia Amazonas

Recomendaciones de política

- Hay una falta general de transparencia con respecto a los planes y avances del proyecto, así como con respecto a los funcionarios locales y regionales a cargo. Hace falta poner toda la información a disposición del público en un único sitio web del CIIT, con el fin de generar confianza. El contenido de este sitio web debe incluir: planes maestros estructurales y conceptuales (detalles y datos completos), toda la información proporcionada a las diferentes comunidades donde ocurrieron o están en curso las negociaciones (diapositivas de presentaciones, folletos, incluso materiales en idiomas indígenas), informes de progreso y evaluación, mapas y datos relativos a la ejecución del proyecto y evaluaciones de impacto social y ambiental. La información debe ser actualizada continuamente y ser estructurada de manera que facilite el acceso a los miembros del público en general.
- Hace falta mejorar la accesibilidad de los materiales de información considerando las necesidades particulares de las mujeres, las poblaciones rurales remotas, los pueblos indígenas y afrodescendientes y las personas analfabetas.
- Las agencias gubernamentales a cargo (por ejemplo, SEGOB, SEMARNAT) no han respondido lo suficiente a las comunidades, investigadores y periodistas. Hace falta instalar oficinas locales en el Istmo de Tehuantepec y dar a conocer su ubicación, contacto y horario de atención. Asegúrese de que todos los funcionarios gubernamentales que trabajan con las comunidades lleven una identificación y entreguen sus tarjetas de contacto cuando se les solicite.
- Alto a todos los pronunciamientos y medidas criminalizantes contra actores opositores. En cambio, recomendamos hacer esfuerzos sinceros de resolución de conflictos y mitigación de impactos negativos con las partes afectadas y grupos de interés.

Medidas inmediatas en relación con el proyecto del CIIT

27.
https://www.gaiaamazonas.org/noticias/2020-08-06_que-es-el-plan-de-vida/

Recomendaciones generales & a largo plazo para proyectos de infraestructura

- Las infraestructuras convencionales a gran escala tienen la tendencia de traer beneficios a las élites locales y aquellos que ya han establecido negocios de ciertos sectores relevantes (especialmente construcción, suministro de materiales de construcción, etc.). Hace falta conceptualizar, planificar estratégicamente y promover la realización de una economía cooperativa que pueda impulsar a los comerciantes individuales y las pequeñas empresas a nivel local.
- Las estructuras establecidas de corrupción, cacicazgo y desigualdad extrema deben abordarse y eliminarse antes de implementar proyectos de infraestructura; si no, las élites ricas pueden comprar el cumplimiento de las poblaciones pobres para sesgar los resultados y beneficios del proyecto hacia unos pocos. Tales prácticas generan conflictos peligrosos entre grupos de población, perturbando así la paz y la cohesión social local.
- Hace falta consultar a las comunidades desde la etapa inicial de planificación de infraestructura por medio de diagnósticos comunitarios y la elaboración de planes de vida. Tenga en cuenta que esos procesos requieren tiempo suficiente y metodologías apropiadas para su implementación. Esto requiere planificación estratégica, organización y coordinación. Las comunidades, en particular aquellas que han perdido la cohesión social o han experimentado procesos de despojo y desplazamiento, deberán reunirse repetidamente para encontrar y componer su visión colectiva para el futuro y, a partir de esto, deducir sus deseos y necesidades de infraestructura.
- Evite en todo caso la división comunitaria y la descomposición social (por ejemplo, financiando selectivamente a ciertos grupos de población y no a otros), ya que la cohesión social tiene impactos directos en la seguridad. En cambio, fortalezca la identidad cultural, la organización social y política (asamblea) y las formas establecidas de reciprocidad (por ejemplo, tequio, fiestas) de los pueblos indígenas y afrodescendientes y los campesinos. Esto ayuda a promover la cohesión comunitaria, lo que a su vez fortalece sus capacidades de autoprotección. Cuando las comunidades están unidas, tienden a ser capaces de protegerse, incluso de la intrusión de los grupos del crimen organizado. Las técnicas de influencia y persuasión son elementos centrales de la división de la comunidad, que debilitan la resiliencia de la comunidad y, por lo tanto, deben evitarse.
- Las mujeres están en gran medida excluidas de las instituciones de toma de decisiones (tanto tradicionales como estatales). Hace falta asegurar que las visiones, deseos y necesidades de las mujeres con respecto a su trabajo y planes de vida sean consultados y considerados para el proyecto de infraestructura previsto.
- La soberanía alimentaria y la salud son grandes temas para las comunidades del Istmo de Tehuantepec. Hace falta cumplir con las demandas de las comunidades en relación con la promoción de la producción tradicional de alimentos y medicinas. Se recomienda promover alimentos naturales y locales en contraste con alimentos importados y procesados; esto estimula el comercio local y beneficia a los productores locales.
- Se recomienda priorizar las infraestructuras básicas (agua, electricidad, caminos locales) y promover la construcción de viviendas tradicionales y adaptadas al clima que integren la vida contemporánea con los medios de

vida basados en la tierra.

- Se recomienda planificar y realizar proyectos a escala micro en lugar de mega o macro que sean diseñados e impulsados por las propias comunidades, y que respondan a sus deseos y necesidades. La verdadera 'infraestructura comunitaria' es diseñada, realizada y mantenida por la comunidad. Es una infraestructura de la cual toda la comunidad obtiene todos los beneficios.
- Hace falta atender y corregir agravios históricos, territoriales y ambientales previos a la realización de un proyecto de infraestructura en una región. Esto podría requerir el establecimiento de una nueva agencia y/o política designada para reparar los agravios existentes.
- Hace falta adaptar o borrar partes de la legislación nacional que estén en conflicto o contradigan la libre determinación y autonomía de los pueblos indígenas y el pueblo afrodescendiente.
- Considere la resistencia local a los megaproyectos de infraestructura como una oportunidad. Donde hay resistencia, hay poder, y desde una perspectiva descolonial, una amplia distribución del poder es algo bueno. Significa que solo se pueden realizar aquellos proyectos que son verdaderamente beneficiosos para las poblaciones locales. Esto puede conducir a una diversificación de los proyectos de vida (o formas de vida) sociales, culturales y económicos – un mundo en el que muchos proyectos de vida persisten simultáneamente – lo que puede mejorar la resiliencia general de la humanidad frente al cambio climático.

Fuentes

- Anand, N.; Gupta, A.; Appel H., eds. 2018. *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press.
- Baker, Shalanda H. 2013. Why The IFC's Free, Prior, and Informed Consent Policy Does Not Matter (Yet) to Indigenous Communities Affected by Development Projects. *Wisconsin International Law Journal* 30 (3): 668–705.
- Castro Rodríguez, Angélica & Reyes Méndez, Neftalí. 2019. *Diagnóstico: Alternativas comunitarias en defensa de los territorios en Oaxaca. Sembrando dignidad, reivindicamos lo común*. Oaxaca; Mexico: EDUCA.
- Ceceña, AE. 2019. Geopolítica de los estrechos: Canales, trenes y conexiones catastróficas. En: *Panamá en Tehuantepec: Colonización ferroviaria del sureste de México*. Quito: ALAI.
- Consejo Dueñas, Juan José (ed.). 2021. *El Istmo que queremos II: Hacia un plan común*. Oaxaca; Mexico: Universidad de la Tierra.
- Cowen, D. 2020. Following the infrastructures of empire: notes on cities, settler colonialism, and method. *Urban Geography* 41(4): 469–486. DOI: 10.1080/02723638.2019.1677990
- De Marinis, Natalia. 2022. Por el derecho a la verdad: El caso de Ernestina Ascención y los efectos de la militarización en Zongolica, Veracruz. *Ichan Tecolotl*, año 33, Número 362, julio 2022. <https://ichan.ciesas.edu.mx/por-el-derecho-a-la-verdad-el-caso-de-ernestina-ascencion-y-los-efectos-de-la-militarizacion-en-zongolica-veracruz/>
- Dunlap, Alexander & Correa Arce, Martín. 2021. 'Murderous energy' in Oaxaca, Mexico: wind factories, territorial struggle and social warfare, *Journal of Peasant Studies* 49(2):455-480, DOI: 10.1080/03066150.2020.1862090
- Dunlap, Alexander. 2018. "A Bureaucratic Trap:" Free, Prior and Informed Consent (FPIC) and Wind Energy Development in Juchitán, Mexico, *Capitalism Nature Socialism* 29(4): 88-108, DOI: 10.1080/10455752.2017.1334219

- Dunlap, Alexander. 2018. Insurrection for land, sea and dignity: resistance and autonomy against wind energy in Álvaro Obregón, Mexico. *Journal of Political Ecology* 25(1): 120-143.
- Dunlap, Alexander. 2020. Wind, coal, and copper: the politics of land grabbing, counterinsurgency, and the social engineering of extraction, *Globalizations* 17(4): 661-682, DOI: 10.1080/14747731.2019.1682789
- Flyvbjerg, B. 2014. What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview. *Project Management Journal* 45(2), 6–19. DOI: 10.1002/pmj.21409
- Francisco López Bárcenas. 2013. *El derecho de los pueblos indígenas de México a la consulta*. Oaxaca; Mexico: EDUCA.
- García Aguirre, MA. 2020. El Istmo es nuestro: de sus pueblos indígenas y del pueblo mexicano – no de las empresas ni de los gobiernos. Mexico City: Ecomun. <https://vida-digna.org.mx/compartir/wp-content/uploads/2020/05/EL-ISTMO-ES-NUUESTRO-MAYO-2020-LR.pdf>
- Gasparello, G. & Núñez Rodríguez, V. eds. 2021. *Pueblos y territorios frente al Tren Maya: escenarios sociales, económicos y culturales*. Oaxaca: Bajo Tierra Ediciones.
- Gasparello, Giovanna. 2020. Megaproyectos a consulta: ¿derechos o simulaciones? Experiencias en México. *LiminaR. Estudios Sociales y Humanísticos*, vol. XVIII, núm. 2, julio-diciembre de 2020, pp. 124-141. DOI: 10.29043/liminar.v18i2.762
- GeoComunes. 2020. Análisis general del proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. http://geocomunes.org/Analisis_PDF/GeoComunes_Trans%C3%ADstmico_22Abril2020.pdf
- Hildyard, N & Sol, X. 2017. *How Infrastructure is Shaping the World: A Critical Introduction to Infrastructure Mega Corridors*. London: Counter Balance. Available at: <http://www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Mega%20Corridors.pdf>
- Ibarra García, MV & Talledos Sánchez, E. 2016. *Megaproyectos en México: una lectura crítica*. Ciudad de México: Editorial Itaca.
- LaDuke, W & Cowen, D. 2020. Beyond Wiindigo Infrastructure. *The South Atlantic Quarterly* 119(2): 243–268. DOI: 10.1215/00382876-8177747
- Montalvo Méndez, M. 2019. El derecho a decir “no”. Un acercamiento a la noción de afectado desde proyectos hidroeléctricos. En: *Reconfiguraciones socioterritoriales: entre el despojo capitalista y las resistencias comunitarias*, editado por Gisela Espinosa Damián y Alejandra Meza Velarde. Mexico City: UAM-X.
- Morales, A & Esteva, G. 2019. *El Istmo que queremos*. Oaxaca; Mexico: Universidad de la Tierra.
- Rodríguez Wallenius, CA. 2015. *Geopolítica del desarrollo local: Campesinos, empresas y gobiernos en la disputa por territorios y bienes naturales en el México rural*. Mexico City: UAM-X.
- Sánchez Miguel, G. 2016. *Aire, no te vendas: La lucha por el territorio desde las ondas*.
- Sandoval Vázquez, D. 2020. *Tren Maya, Sembrando vida y Corredor Transístmico: Impactos en el valor de uso territorial de las comunidades indígenas y campesinas*. Mexico City: CECCAM.

Esta publicación es parte del proyecto de investigación “Violencia de Género y Seguridad en el Corredor Industrial Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: Un Examen Crítico de Políticas y Prácticas”, y ha recibido financiamiento del programa de investigación e innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea bajo el acuerdo de Marie Skłodowska-Curie n.º 844176.



Contacto
s.hofmann@lse.ac.uk