

Corredor del Istmo de Tehuantepec: Asociaciones Público Privadas e impactos territoriales en Mexico

ISABEL CLAVIJO FLÓREZ

Julio, 2020

Documentos de Discusión de DAWN #24

DRAFT for discussion

© 2020 DAWN bajo una licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

Este artículo es parte de un esfuerzo de investigación internacional de autoras feministas del Sur Global. Los Documentos de Discusión de DAWN están destinados a generar un amplio debate y discusión de análisis en curso bajo los diferentes temas en los que trabaja DAWN. Los documentos están disponibles antes de su finalización como parte de nuestra misión de informar, trabajar en red y movilizar. Los comentarios y sugerencias son bienvenidos y pueden enviarse a info@dawnnet.org.

Este documento se puede utilizar libremente sin modificaciones y con referencias claras al autor y a DAWN.

Isabel Clavijo Flórez. 2020. Corredor del Istmo de Tehuantepec: Asociaciones Público Privadas e impactos territoriales en Mexico. DAWN. Suva (Fiji).

CORREDOR DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC:

Asociaciones Público Privadas e impactos territoriales en México



DRAFT for discussion

Autora: Isabel Clavijo Flórez

Directora de Investigación: Maria Julieta Lamberti

Julio de 2020

RESUMEN

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es un megaproyecto propuesto por el gobierno de Andrés Manuel Lopez Obrador que se centra en la construcción de infraestructura y proyectos energéticos entre los que se encuentra la rehabilitación del Ferrocarril del Istmo y la construcción, mantenimiento y operación del gasoducto Jáltipan Salina Cruz. Se busca poner en funcionamiento un tren eléctrico y un gasoducto de 247 km para ampliar la producción de gas en la región. Ambos proyectos son desarrollados con el esquema de Asociaciones Público Privadas (APP) y tienen inversión extranjera.

En México las APP han sido implementadas considerando que son la fórmula necesaria para solucionar la incapacidad del Estado de administrar y ofrecer bienes y servicios públicos. Sin embargo, este enfoque no ha garantizado su éxito y ha generado diversos conflictos territoriales.

Este proyecto reproduce relaciones de dominación sobre los territorios basadas en el discurso de un modelo desarrollo que atiende las necesidades sociales, aunque mantiene como prioridad el crecimiento económico ligado a la producción extractivista. Este enfoque no sólo genera impactos ambientales y sociales sino que invisibiliza y acentúa la discriminación y marginación que enfrentan las mujeres de la región al no ser consideradas como sujetos para la toma de decisiones.

En este contexto las mujeres defensoras de esta región han emprendido una manera de resistir construyendo su propia noción de bienestar y planteando una agenda en donde los derechos a la salud, educación, alimentación, agua y protección ambiental son ejes fundamentales.

INTRODUCCIÓN

Este artículo presenta un análisis sobre el megaproyecto para el Istmo de Tehuantepec en México propuesto por el gobierno de Andrés Manuel López Obrador. Esta región une los territorios de Oaxaca y Veracruz y tiene un interés geopolítico y económico histórico porque es el único punto, en México, que une los océanos Pacífico y Atlántico en una distancia aproximada de 200 kilómetros. Estos territorios además de ser indígenas y campesinos configuran un ecosistema de gran relevancia por su biodiversidad e hidrología.

El istmo no ha sido considerado por el modelo de desarrollo imperante como un corredor biológico sino como un corredor comercial particularmente para el sector de energía e hidrocarburos. Esta no es la primera vez que un programa de gobierno dirige su atención a la región bajo esta perspectiva, desde la década de los 70 se ha pretendido configurar el istmo de Tehuantepec para emular el canal de Panamá.

Este trabajo retoma el interés más reciente en este territorio, es decir, la apuesta del gobierno el cual ha elaborado un programa de desarrollo para el Istmo de Tehuantepec cuyo “eje nodal” es el Corredor Multimodal Interoceánico. Este programa se compone de un conjunto de proyectos entre los que se encuentran la renovación del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, el gasoducto Jáltipan Salina Cruz y la conformación de zonas libres, una figura de ordenamiento territorial que tiene como fin establecer áreas determinadas para operar los proyectos y atraer la inversión nacional y extranjera en el marco de asociaciones público privadas (APP). Para el gobierno este programa es considerado como un “nuevo modelo de desarrollo”.^(SHCP, 2019)

Frente a ello, la resistencia comunitaria se basa en exigir que se respete su derecho a decidir sobre el territorio y definir las actividades que allí se desarrollen. Las principales preocupaciones frente al proyecto tienen que ver con sus impactos al medio ambiente, a la economía local y el uso del mismo para expandir proyectos extractivos de energía que ya han impactado los suelos, el agua y la fauna en la región. El papel de las mujeres ha sido central en esta lucha al evidenciar dichos impactos, fortalecer la unión de los procesos organizativos y elaborar propuestas de bienestar colectivo para la región.

El documento se estructura de la siguiente manera: inicia explicando el contexto de las APP en México. Posteriormente, analiza qué significan las zonas libres y su contexto

previo, en el tercer apartado revisamos las características de dos proyectos extractivos del corredor; el gasoducto y el ferrocarril, sus principales actores de poder y el contexto de resistencia comunitaria que actualmente se organiza en contra de estos proyectos y, finalmente, analizamos su impacto en los territorios a partir de un enfoque feminista sobre este conflicto territorial.

Con esta investigación buscamos contribuir al trabajo de mujeres líderes sociales en Veracruz y Oaxaca y, en general, de las organizaciones comunitarias de la región quienes actualmente han emprendido una lucha por su derecho a la autonomía territorial, la defensa ambiental y una noción de bienestar que va más allá del modelo de desarrollo imperante.

DRAFT for discussion

CONTENIDO

1. Contexto de las Asociaciones Público Privadas en México

1.2. El Corredor del Istmo “una APP histórica”

2. Mega proyectos en el corredor multimodal

2.1. De zonas económicas especiales a zonas libres

2.2. Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec

2.3. Gasoducto Jáltipan Salina-Cruz

3. Impactos territoriales

3.1. Un mega proyecto sin consentimiento

3.2. De corredor biológico a corredor comercial

3.3. Resistencia y re-existencia

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

TABLAS, FIGURAS Y MAPAS

Figura 1: modalidades de APP en México

Tabla 1: proyectos que componen el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec

Mapa 1: proyecto de Zonas Económicas Especiales en México

Tabla 2: principales empresas beneficiarias de la rehabilitación del FIT

Tabla 3: población indígena en el istmo

Figura 2: áreas de relevancia ambiental en el istmo

1. Las Asociaciones Público Privadas en México.

En Latinoamérica, las alianzas o Asociaciones Público Privadas (APP) tuvieron especial auge en la década de los años 90 producto de un contexto de liberalización y privatización económica especialmente dirigidos a la región con miras a implementar políticas de desarrollo basadas en el crecimiento económico, el cual, bajo el enfoque neoliberal, se veía obstaculizado por los marcos regulatorios del Estado, o como menciona el Banco Mundial, por “las limitaciones de la provisión pública” tales como la “falta de eficiencia y de aptitudes técnicas, lentitud en los procesos de adquisiciones y las restricciones presupuestarias.”^(Michelitsch and Szwedzki, 2017) Frente a esto la opción consistió en combinar el capital público y privado, es decir conformar APP, con el fin de estimular el crecimiento y darle eficiencia y sostenibilidad a la oferta de bienes y servicios públicos,^(Banco Mundial, 2017) entre ellos, los que corresponden al sector de infraestructura, energía, agricultura, educación, salud, seguridad, entre otros.

En México el primer modelo de APP fueron los Proyectos de Infraestructura Diferidos en el Registro de Gasto (PIDIREGAS) constituidos a partir de la reforma a la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público en el año 1995. Estas asociaciones estuvieron dirigidas inicialmente al sector de infraestructura y consistió en otorgar a empresas privadas la ejecución de obras con las cuales se llevan a cabo inversiones por cuenta de las entidades públicas.^(PIAPPEM, sf) El esquema financiero diseñado inicialmente fue “Construir, Arrendar y Transferir” con el cual el Estado asume el compromiso de comprar los bienes y servicios construidos por las empresas privadas.^(PIAPPEM, sf) Así, se llevaron a cabo principalmente obras de infraestructura en las que se destacó la participación de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) y de Petróleos Mexicanos (PEMEX). Se ha considerado que “la inversión necesaria para mantener el sector energético no hubiera sido factible sin la asociación con el sector privado.”¹También se llevaron a cabo numerosas obras de infraestructura carretera.

Mas adelante, para el año 2002, se empezó a utilizar otro esquema llamado Proyectos para Prestación de Servicios, diseñado con el fin de “aumentar la cuantía de los recursos públicos destinados a otras áreas prioritarias de repercusión social”.² Es decir, ya

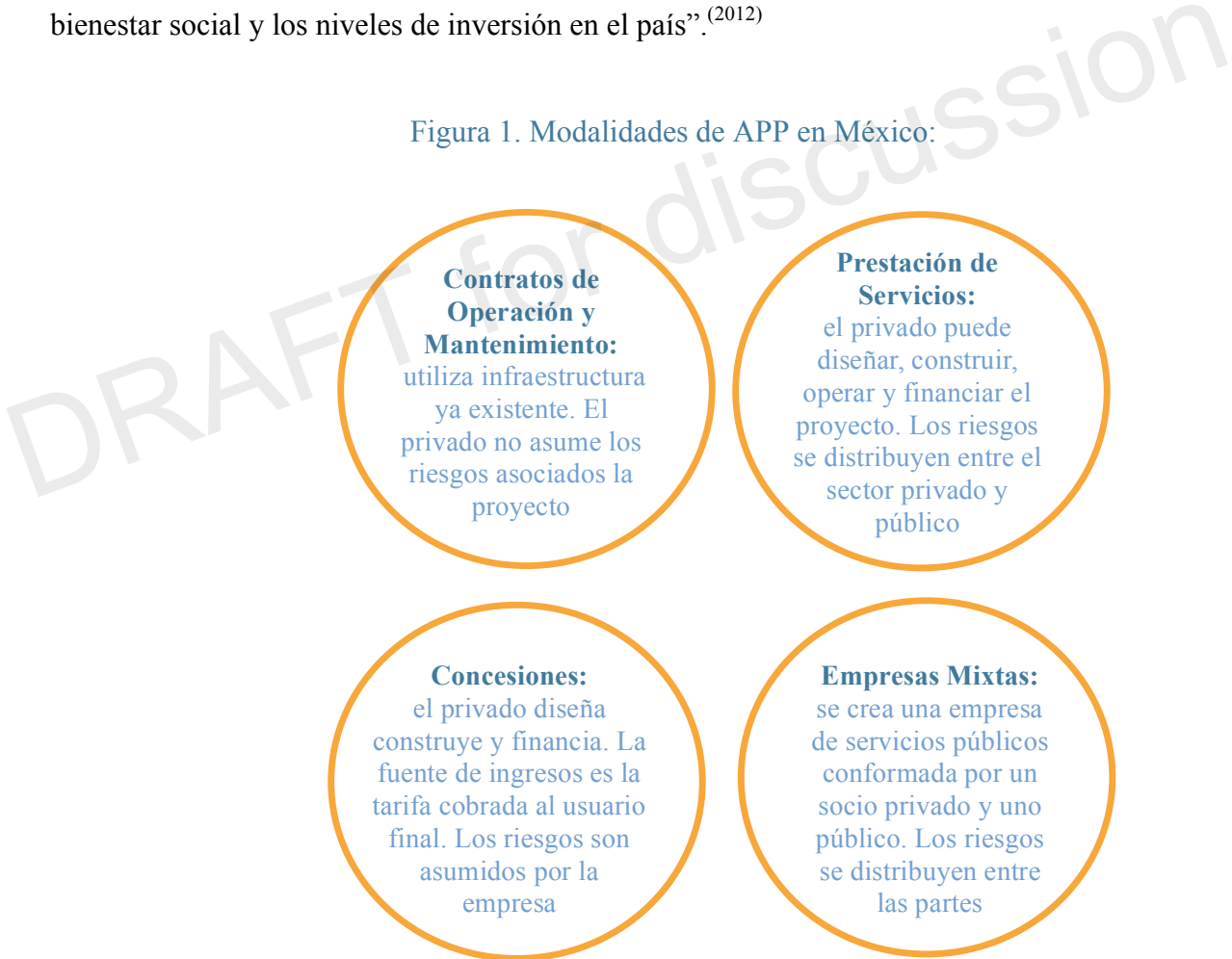
1 (PIAPPEM, sf) p: 23.

2 (PIAPPEM, sf) p: 4

no únicamente se usaría capital privado para la construcción de carreteras y equipamientos, sino también para salud, educación, agua, seguridad, cultura y deporte. Hasta ese momento la regulación de las APP funcionaba por medio de reformas a la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público, la Ley General de Deuda Pública y la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

En el año 2012 se formuló por primera vez un marco regulatorio unificado, la Ley de Asociaciones Público Privadas que define estos proyectos como “aquellos que se realicen con cualquier esquema para establecer una relación contractual entre instancias del sector público y el sector privado, para la prestación de servicios al sector público, mayoristas, intermediarios o al usuario final y en los que se utilice infraestructura proporcionada total o parcialmente por el sector privado con objetivos que aumenten el bienestar social y los niveles de inversión en el país”⁽²⁰¹²⁾.

Figura 1. Modalidades de APP en México:



Fuente: elaboración propia con base en información del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas .(CEFP, 2016)

Entre el año 2010 y 2017, casi todas las entidades federativas o entidades subnacionales³ han constituido su legislación particular para regular contratos de APP, actualmente sólo dos estados; Tlaxcala y Zacatecas no disponen de una ley específica.^(SHCP, 2017) En general, los esquemas más comunes de APP son las concesiones y los Proyectos para Prestación de Servicios (PPS).^(CEFP, 2016) Las concesiones consisten en transferir a una empresa privada la responsabilidad sobre un activo productivo del sector público por lapsos superiores a los diez años^(CEFP, 2016) y los PPS son definidos como “conjuntos de acciones técnico-económicas que son desarrolladas por un particular para resolver necesidades básicas y proporcionar a la comunidad los servicios o funciones que originalmente son deber de Estado proporcionarlos, indispensables para garantizar la efectividad de los derechos individuales y colectivos”.^(Gobierno de Jalisco, 2008) Ambas modalidades son parecidas, aunque la primera es más común en los contratos relacionados con exploración y explotación de recursos naturales.

Con esta normativa y enfoque, se asume que los Estados tienen una dificultad permanente para garantizar bienes y servicios públicos y son incapaces de asignar recursos adecuadamente, lo cual sólo se puede solucionar con la intervención del capital privado. No obstante, esta fórmula no necesariamente ha garantizado el éxito de los proyectos, por el contrario, las APP han propiciado conflictos territoriales y no siempre han sido efectivas financieramente. Por ejemplo la APP para construir el Aeropuerto Internacional de Chinchero en Cuzco, Perú no realizó consulta a las comunidades y aprobó una adenda al plan del proyecto con la cual se estableció que el Estado asumía la mayoría de los riesgos del proyecto, esto elevó su costo y generó un fuerte conflicto que terminó en la cancelación del contrato y la manutención pública de una obra que no cumplió con su objetivo.^{(Salazar. Red Latinoamericana por la Justicia Económica y Social (LATINDADD), 2018)} Caso similar ocurrió en Colombia con el proyecto de Navegabilidad del río Magdalena, el proyecto estableció una cláusula con la cual la empresa debía ser compensada por el Estado en caso de que tuviera que llevar a cabo un proceso de consulta para obtener el permiso ambiental, y la empresa destinó un recurso de compensación en caso de daños ambientales sin realizar una evaluación de

3 México se conforma por treinta y dos entidades federativas con autonomía legal y constitución propia.

imapano ambiental adecuada. En consecuencia no cubrió todo el gasto necesario en compensación, trasladando la responsabilidad al Estado colombiano el cual, además, no atendió adecuadamente los daños ocasionados en el río y su entorno^(Cruz. Asociación Ambiente y Sociedad, 2018)

Por su parte el Estado mexicano ha reconocido que los problemas ocultos de los PPS radican en que la rentabilidad o el porcentaje de beneficio que requiere el sector privado es mucho mayor que el del sector público y, por lo tanto, las finanzas públicas se ven afectadas. El fin del lucro privado exige márgenes de rentabilidad que hacen que los proyectos sean mas costosos lo que afecta la capacidad gubernamental para mantener los servicios que se ofrezcan. Los contratos de estos proyectos suelen tener plazos largos, mayores a una década y, al ser administrados por una empresa privada, quedan sujetos a cambios en las estrategias de inversión, en la organización interna de la empresa, su junta directiva y propietarios.^(Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, 2007) Los PPS “emergen cuando un inversionista privado o el gobierno identifica una oportunidad, no necesariamente responden a necesidades urgentes plenamente identificadas”.⁴

El funcionamiento de las APP depende de que se transfieran al sector privado los derechos sobre los recursos o bienes públicos, entre los cuales, la propiedad de la tierra es el principal interés y el Estado deberá garantizar que no existan “reclamos de terceros sobre la tierra que se usará para un proyecto”.^(Public-Private-Partnership Legal Resource Center., 2019) El conflicto se genera porque en Latinoamérica muchas tierras identificadas para la operación de proyectos de energía e infraestructura, son de propiedad campesina e indígena y configuran un espacio social, cultural y económico autónomo que no necesariamente coincide con el interés privado sobre una “oportunidad de inversión”, lo que ha desencadenado dinámicas de despojo y desplazamiento.

Otro conflicto que pueden producir las APP tiene que ver con los impactos ambientales ocasionados por los proyectos. Según recomendaciones del Banco Mundial “el gobierno deberá determinar si el impacto ambiental supera los beneficios potenciales de un proyecto y en dado caso mantener dicho impacto al mínimo”.⁵ Sin embargo, la experiencia en México indica que las autorizaciones o permisos ambientales son otorgados, a pesar que

4 (Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, 2007) p: 12

5 Public-Private-Partnership Legal Resource Center.

se demuestren graves impactos en los ecosistemas, incluso se autorizan proyectos a empresas aunque hayan causado desastres ambientales.⁶ Así mismo, la legislación en materia ambiental permite que las mismas empresas determinen a su criterio las medidas de mitigación y compensación de impactos que en muchos casos son laxas, inexistentes o inviables si se tiene en cuenta que los impactos ambientales pueden ocasionar efectos irreversibles en los ecosistemas.⁷

Por ejemplo, en Coahuila y en Veracruz, al norte y sur de México respectivamente, la APP entre las autoridades municipales y la empresa Agbar, de Barcelona, fue justificada para “mejorar la accesibilidad del agua”. Sin embargo, no solo privatizó este bien público sino que produjo su sobre explotación y posterior desabasto ya que la empresa alteró los datos relacionados con la disponibilidad de agua en la cuenca y hostigó a la comunidad que denunció el hecho.^(Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación, PODER., 2019) Algo similar sucedió con el proyecto para construir la autopista Naucalpan-Toluca, una concesión otorgada al Grupo Higa de origen mexicano, diseñada para atravesar una reserva natural y territorio de la comunidad indígena Otomí en el Estado de México. En el año 2016, la Comisión Nacional de Derechos Humanos concluyó que el proyecto violó los derechos de los pobladores al iniciar sin previa consulta y consentimiento, asimismo evidenció que la empresa incumplió acuerdos judiciales e intimidó a las comunidades indígenas.^(CNDH, 2016)

Las APP son esquemas que pueden favorecer la captura corporativa del Estado entendida como un fenómeno en el que una élite económica toma decisiones en materia de política pública para beneficio privado, por encima del bienestar común. Cuando esto sucede “se socava la realización de los derechos humanos y medioambientales

6 El 6 de agosto de 2014 la empresa Buena Vista del Cobre S.A de C.V. subsidiaria de Grupo México una de las empresas mas poderosas del sector minero y de infraestructura en México, derramó 40 millones de litros de sulfato de cobre acidulado en los ríos Bacanuchi y Sonora ocasionando el desastre ambiental más grave de la minería en el país. A pesar de ello, en el año 2016 esta empresa inició operaciones bajo autorización ambiental para construir una nueva presa de jales en la misma zona del derrame y con mayores dimensiones. Consultar en: <https://www.projectpoder.org/es/2019/07/observaciones-al-informe-preventivo-del-proyecto-nueva-presa-de-jales-para-buenavista-del-cobre-s-a-de-c-v-26so2013md082/>

7 En el año 2019 la empresa Canadiense Almaden Minerals, indicó al solicitar la autorización ambiental para explotar oro y plata en el estado de Puebla, que las medidas de mitigación relacionadas con el control de fugas o derrames y la recuperación de los suelos fértiles se implementarían “sólo de ser posible”. Consultar en: «Manifestación de Impacto Ambiental Regional, Con análisis de riesgo. Proyecto Minero Ixtaca, número de proyecto 21PU2019M0014». pp:VII-6 Y VII-7

fundamentales mediante el ejercicio de una influencia indebida sobre las instituciones” (Red Internacional para los Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Red-DESC, no date)

Las APP también pueden ser producto de la captura corporativa cuando existe interferencia política y legislativa, es decir una presión ejercida por las empresas sobre las legislaturas con el fin de “proporcionar mejores oportunidades de negocios o eliminar o debilitar la regulación de las actividades corporativas”. Cuando se da un movimiento de los empleados del sector corporativo a puestos de reguladores públicos y viceversa con el propósito de facilitar marcos regulatorios y contratos favorables a las empresas, es decir, dinámicas de puerta giratoria. Así como también, cuando las empresas manipulan a las comunidades, interfirieren en el sistema judicial y se privatizan servicios de seguridad pública.⁸

Actualmente México forma parte del acuerdo global “Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible” y conformó el Consejo Nacional de la Agenda 2030. Esta agenda ha impulsado la implementación de APP en Latinoamérica al considerarse como estrategia para lograr el desarrollo sostenible y erradicar la pobreza. En noviembre de 2019 el Consejo Nacional presentó la “Estrategia Nacional para la implementación de la agenda 2030” dentro de la cual plantea que uno de los principios que permitirán lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), son las “alianzas multiactor” referidas a la coordinación entre actores de los distintos niveles de gobierno y el sector privado, entre otros. Para el gobierno esta coordinación es necesaria porque afirma que “el sector público no puede, por sí mismo, inducir las transformaciones necesarias para lograr los ODS” (Presidencia de la República, 2019) En otras palabras, uno de los principios de la Estrategia Nacional es la conformación de APP con el propósito de incrementar la inversión para el desarrollo sostenible por medio de “*pipelines*”.⁹ Estas buscan articular fondos nacionales e internacionales con proyectos para la prestación de servicios y elaborar un análisis sobre los Fondos de Aportaciones para la Infraestructura Social, es decir, usar inversión privada para la prestación de bienes y servicios públicos.

8 Red Internacional para los Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Red-DESC

9 Esta palabra se traduce del inglés como “tuberías”. Es una analogía usada en el campo de discusión sobre las APP para referirse a conductos por los cuales se pueden canalizar inversiones para un proyecto.

1.2. El Corredor del istmo “una APP histórica”

El Corredor del Istmo, fue anunciado oficialmente por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) al iniciar el actual período de gobierno con la presentación de un Programa de Desarrollo para el Istmo de Tehuantepec durante la Conferencia Binacional de Infraestructura el 17 de junio de 2019.¹⁰ Según lo expuesto ese día, el programa busca impulsar una nueva manera de ver el desarrollo, reducir el estancamiento causado por la falta de inversión, generar empleos y conservar, restaurar e incrementar los recursos naturales y la biodiversidad. Esta es considerada una “inversión pública y privada histórica”. (SHCP, 2019)

DRAFT for discussion

¹⁰ A la fecha de publicación de este artículo no se ha publicado el programa completo o no existe un documento que lo describa a detalle. .

Fuente: elaboración propia con datos de la SHCP y del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Banobras.^{(SHCP, 2019) (2019)}

Estos proyectos funcionan a través de un corredor multimodal, el **Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec**, constituido por decreto como un organismo público descentralizado cuyo objetivo es “instrumentar una plataforma logística que integre la prestación de servicios de administración portuaria y su interconexión mediante transporte ferroviario”^(SEGOB, 2019b) por medio de inversión pública y privada. Tiene la capacidad de realizar actos jurídicos que considere necesarios para “promover la capacidad productiva de la región y modernizar la infraestructura física”.^(SEGOB, 2019b)

El corredor funciona como una zona libre que garantiza participación y apoyo de los gobiernos estatales y municipales, una mejora regulatoria que implica la agilidad de trámites para solicitud de concesiones, PPS y certidumbre jurídica para las inversiones. Al interior de la zona libre, las empresas que allí operen tienen una disminución del 30% al Impuesto Sobre la Renta (ISR), una disminución del 16% del Impuesto al Valor Agregado (IVA) y contarán con la reducción del precio de los combustibles.^(SHCP, 2019) En junio, el presidente López Obrador anunció que “como parte de este proyecto se construirán 10 parques industriales de entre 500 y mil hectáreas”.^(López Obrador, 2020)

El Corredor del Istmo es un interesante ejemplo de funcionamiento de las APP porque es justificado por el gobierno como un proyecto que generará bienestar social y busca legitimarse como un esquema necesario para una región con altos índices de pobreza. Está compuesto por varios proyectos (ver Tabla 1) definidos a largo plazo usando infraestructura ya existente de carácter público, como es el caso del Ferrocarril del Istmo operado por la empresa de participación mayoritaria estatal, Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A de C.V.^(SCT, no date) y del Gasoducto de Jáltipan-Salina Cruz, administrado por el Centro Nacional de Control de Gas Natural, CENAGAS.^(SHCP and BANOBRAS, no date)

Ambos proyectos implican rehabilitación, operación, diseño, construcción y mantenimiento. El Ferrocarril actualmente ha sido licitado a seis empresas privadas, algunas en consorcio y el gasoducto se encuentra en proceso de asignación bajo el esquema de concesión. En ambos casos serán las empresas privadas las que construyan, mantengan y operen los servicios.

2. Megaproyectos en el corredor multimodal

2.1 De Zonas Económicas Especiales a Zonas Libres

En septiembre de 2015 se presentó ante el Congreso de la Unión la iniciativa de ley de Zonas Económicas Especiales (ZEE).^(Gaceta Parlamentaria Número 4372-VIII, 2015) El primero de junio de 2016 se aprobó la Ley Federal y el 30 de junio se creó la Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales¹¹ y el Reglamento de la misma ley. Para llevar a cabo lo anterior, se realizó previamente una reforma constitucional a los artículos 25 y 26^(Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2017) referidos al rol del Estado en el desarrollo nacional. Se incorporó el concepto de competitividad como directriz para impulsar el desempeño del sector privado en el desarrollo económico nacional, lo que además permitió que por conducto del titular del Poder Ejecutivo Federal se estableciera una política nacional de desarrollo industrial en el marco del Sistema de Planeación Democrática del Desarrollo Nacional.^(Gaceta Parlamentaria Número 4372-VIII, 2015) Esta iniciativa de ley fue presentada por el entonces presidente Enrique Peña Nieto¹² quien indicó que “el desarrollo e impulso de las zonas configuran una política de fomento económico y desarrollo industrial”.

En México, desde el año 2013 con la reforma energética,¹³ es parte de la norma fundamental que el Estado vele por el desempeño del sector privado de manera que los

11 La Autoridad Federal Para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales, era el “órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, encargado de la planeación, promoción, regulación y verificación de las Zonas”. Diario Oficial de la Federación, “Reglamento de la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales”, s/f.

12 Presidente mexicano durante el periodo de gobierno de 2012 a 2018

13 Esta reforma redefinió el rol del Estado y otorgó atribuciones al sector privado con el fin de impulsar un nuevo modelo de producción y generación de energía en el cual, Petróleos Mexicanos y la Comisión Federal de Electricidad podrían asociarse con capital privado para la construcción y operación de nuevas refinerías y para financiar, instalar, mantener y operar infraestructura para la prestación del servicio de

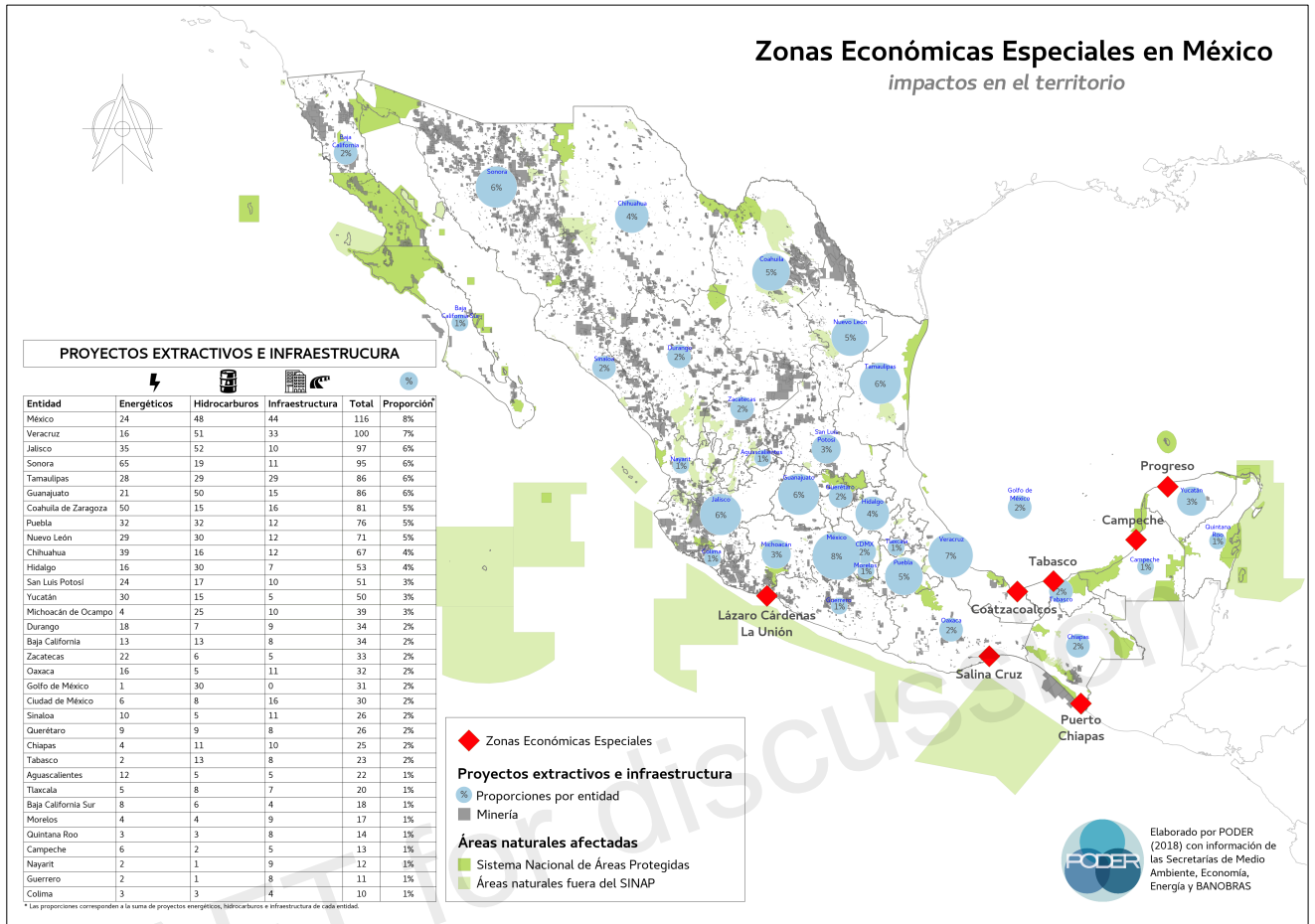
objetivos de la planeación nacional pueden diseñarse acorde al interés de dicho sector. Las ZEE formaron parte del paquete que sustentó esa política de gobierno y sentó las bases para mantenerla en el futuro. Su funcionamiento se había determinado por medio de decretos de declaratoria para siete zonas: Coatzacoalcos, Salina Cruz, Puerto Chiapas, Lázaro Cardenas-La Unión, Progreso, Campeche y Tabasco.

Como se puede observar en el mapa a continuación, estas zonas se pretendían ubicar en puntos comerciales y productivos estratégicos del sur mexicano. Alrededor de ellas existen conglomerados de concesiones mineras y de asignaciones y contratos para hidrocarburos, energía eólica e hidroeléctricas, así como también, importantes áreas de protección y conservación ambiental.

DRAFT for discussion

transmisión y distribución eléctrica. Asimismo, dispuso que las actividades de este sector son estratégicas, de interés prioritario y públicas por tanto, tendrían prioridad para la ocupación de la superficie del territorio nacional. Consultar en: <https://www.gob.mx/sener/documentos/explicacion-ampliada-de-la-reforma-energetica>

Mapa 1: proyecto de Zonas Económicas Especiales en México



Fuente: elaborado por PODER con datos de la Secretaria de Economía, Secretaría de Energía y SHCP, 2018.

En el año 2019 el gobierno actual abolió los decretos de declaratoria para las zonas económicas dejando sin viabilidad jurídica su funcionamiento.^(SEGOB, 2019a) Sin embargo, un año antes se había nombrado como titular para el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec a Rafael Marín Mollinedo^(AFDZEE, 2018d) quien a su vez había anunciado la conformación de una zona libre a lo largo del istmo, figura con características muy similares a la de zonas económicas pero sin un marco regulatorio propio. La figura de zonas libres fue decretada en 1981 específicamente para las regiones fronterizas,^(SEGOB, 1981) sin embargo para la zona libre del istmo será creado un decreto propio que hasta el momento no ha sido publicado.

Aunque se derogaran dichos decretos, se conservarían los proyectos para al menos dos zonas económicas especiales; la de Salina Cruz, ubicada en el estado de Oaxaca y la de Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz. Sólo que en esta ocasión formarían parte del megaproyecto denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Tanto las Zonas Libres como las Zonas Económicas son figuras que ordenan el territorio con base en una noción de desarrollo anclada al crecimiento económico por medio de la inversión, principalmente extranjera. Debe tener como características que el Estado garantice a los empresarios libertad de impuestos y aranceles, infraestructura y beneficios fiscales, flexibilidad laboral y seguridad jurídica para la adquisición y compra de tierras. Dentro el Corredor estos beneficios son vistos como incentivos que deberán ser promovidos ante las autoridades competentes.¹⁴

Al implementarlas se corre el riesgo que el sector privado sustituya el rol del Estado en los territorios bajo la premisa de que sólo por esta vía se puede generar empleo y

14 (SEGOB, 2019b)Artículo 4-V.

disminuir la pobreza y la desigualdad. Esta manera de entender el desarrollo propicia conflictos territoriales producidos por la disputa entre comunidades y empresas por el agua y la naturaleza. Son una consecuencia de asumir que los intereses privados son los mismos que los públicos y colectivos y de diseñar marcos regulatorios que garantizan privilegios a grandes empresarios, lo que no asegura el bienestar social y colectivo de las regiones donde hay desigualdad, pero sí el beneficio económico para quienes operan las zonas.

A la fecha sólo son públicos los documentos del decreto de creación del Corredor y su estatuto.^(Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, 2020b) La información financiera y referida a los contratos que se adjudican ha sido publicada de manera esporádica. Por ejemplo, fue hasta el 7 de junio del 2020 que se publicó de manera oficial que “para la rehabilitación de las vías del ferrocarril se harán inversiones que superan los 20 mil millones de pesos entre el periodo de 2019 a 2022”.^(Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, 2020a)

Al no contar con unos lineamientos básicos de operación, la conformación de la zona libre en el Istmo queda sujeta a la toma de decisiones que el Corredor como organismo tome sobre el desarrollo general del proyecto. Esto dificulta que las comunidades y la ciudadanía puedan informarse con claridad y ejercer control sobre el funcionamiento de la zona, propicia que se generen ambigüedades con el cumplimiento de la normativa ambiental, agraria y fiscal aprovechadas por las empresas con el fin de garantizar el éxito de su inversión.

2.2. Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

Este proyecto consiste en la rehabilitación de la vía férrea de 206km entre el estado de Veracruz y Oaxaca. Hasta el momento se conocen seis contratos para la rehabilitación de 146.3 km de vía desde la entrada de Salina Cruz hasta el entronque de Medias Aguas, contratos a realizarse bajo el esquema de PPS. Entre enero y febrero de 2020 la SHCP presentó los resultados del fallo en los que se adjudicaron dichos contratos a seis empresas con sus respectivos consorcios.^(FIT, 2020) En la Tabla 2 continuación, se muestran las principales beneficiarias.

Fuente: elaboración propia con datos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, CompraNet 2020.^(FIT, 2020),¹⁵

16

Son dos las empresas de capital español con contratos a su nombre, no obstante aunque la ruta Ubero-Mogoñe estaría a cargo del Grupo Hermes S.A de C.V entre las beneficiarias de este contrato también se encuentra una empresa española Caltia que pertenece al Grupo Copasa con sede en Galicia cuyo presidente y accionista mayoritario es José Luis Suárez Gutiérrez.^(COPASA, 2019) Este grupo estuvo a cargo de la ampliación del puerto en Veracruz, una obra considerada estratégica para el movimiento de productos petrolíferos de la región,⁽²⁰¹⁶⁾ impugnada por sus habitantes en el año 2017 por no considerar el impacto ambiental acumulativo y omitir la existencia de un arrecife de coral en el área.^(Centro Mexicano de Derecho Ambiental. CEMDA, 2017)

15 La información sobre propietarios y beneficiarios se obtuvo de los sitios de internet de las empresas y notas de medios de comunicación.

16 La información sobre propietarios y beneficiarios se obtuvo de los sitios de internet de las empresas y notas de medios de comunicación.

El Grupo SACMAG no sólo estaría a cargo de la supervisión de la obra en el tramo Mogoñe-La Mata también participaría con la rehabilitación del tramo desde Salina Cruz hasta Medias Aguas.^(FIT, 2019b) En el año 2015 el Grupo SACMAG socia de la holandesa Netherlands Airport Consultants BV., NACO fue uno de los contratados para la obra del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.^(Lamberti and Rothstein, 2017) Por su parte el Grupo Azvi también es beneficiario del Tren Maya⁽²⁰²⁰⁾, al tener la adjudicación para realizar el tramo tres del proyecto.¹⁷

El grupo SEF es conocido en la industria ferroviaria mexicana por ser uno de los principales vendedores de Ferromex^(sf) perteneciente a Grupo México, la cuarta empresa más grande del país. Ferro Maz S.A de C.V. está constituida como una sociedad anónima de capital variado inscrita en junio de 2019 para realizar proyectos integrales de construcción y mantenimiento de líneas férreas entre otras obras.¹⁸ Es probable que esta empresa haya sido constituida para participar en este proyecto como presta nombre de un grupo empresarial más grande.

De otro lado, se identificó que en 2019 también se adjudicó un contrato al Cuerpo de Vigilancia Auxiliar y Urbana del Estado de México con el fin de prestar el servicio de seguridad y vigilancia en los tramos e inmuebles del FIT, además de las líneas ferroviarias de Chiapas Mayab,^(FIT, 2019a) línea que podría ser utilizada para complementar la ruta del Tren Maya. Esta empresa de vigilancia ha sido cuestionada por posibles actos de corrupción durante el gobierno pasado^(SinEmbargo, 2020) y por violar los derechos humanos de migrantes centroamericanos.^(CNDH, 2019a)

Entre el 01 de enero de 2019 y el 5 de marzo de 2020 la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)¹⁹ reportó haber recibido sólo tres

17 Otro megaproyecto del actual gobierno, ubicado en la región sureste mexicana que tiene como propósito el transporte de combustibles y de pasajeros en una distancia de 1,500 km. El Ferrocarril del Istmo estará conectado con la línea ferrea de este tren.

18 Información obtenida del Registro Público de Comercio con N.º de folio mercantil N-2019047000

19 Respuesta a la solicitud de acceso a la información con número de folio: 0001600028720. Claves de los proyectos para consulta de las Manifestaciones de Impacto Ambiental: 200A2019V0020, 200A2020V0001, 9/DC-0464/12/19.

solicitudes de autorización en materia ambiental para la operación de tres tramos. Sin embargo, no corresponden a ninguna de las seis obras con contratos adjudicados.²⁰ Estas podrían ser rutas adicionales, que actualmente están a cargo del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A de C.V.. Para las otras seis obras, a la fecha no se han publicado sus autorizaciones ambientales por lo que no se tiene información sobre los impactos ambientales y por tanto sociales y culturales del proyecto.

El objetivo principal de la rehabilitación de esta línea férrea es “construir un tren eléctrico de doble vía de 300km para unir los dos puertos en tres horas, a efecto que las empresas navieras tengan ahorros de tiempo y dinero” (CESOP, 2019)

La rehabilitación y mantenimiento de la vía permiten cumplir un objetivo fundamental del programa del Corredor, garantizar la terminal de carga intermodal “PEARSON” ubicada en Oaxaca para llevar a cabo los trabajos de carga y descarga de productos que serán trasladados al puerto en Salina Cruz y Coatzacoalcos.^(SCT, no date) Actualmente, los principales productos transportados por esta vía son industriales; cemento y fierro, minerales no metálicos y madera.²¹ El ferrocarril es una de las piezas de infraestructura de la agenda extractiva para el sur del país con el fin de consolidar el corredor energético en la región.

2.3. Gasoducto Jáltipan-Salina Cruz

A diferencia del ferrocarril, para el gasoducto hasta el momento no se anuncia o publica una concesión, sin embargo, la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector de Hidrocarburos (ASEA) confirmó que existe una solicitud de autorización ambiental desde el año 2015 para el desarrollo de un proyecto

20 i. Rehabilitación de vía férrea Chivela-Lagunas , Oaxaca km Z213+550 KM Z-226+200. II Rehabilitación de la vía férrea Tolosita y Salina Cruz, Oaxaca km 159+270 – 308+200. III. Rehabilitación vía férrea km 96+146 – 213+250 y 226+200 al 241+280 Oaxaca y Veracruz.

21 (CESOP, 2019) p:11

denominado “P.M.I Cinturón Transoceánico Gas Natural Jáltipan-Salina Cruz” ubicado en el istmo, no obstante a la fecha este procedimiento está suspendido porque la empresa promotora, con el mismo nombre, notificó que desistió del proyecto y pasó a manos del Centro Nacional de Control de Gas Natural (CENAGAS).²²

Este gasoducto forma parte del Plan Quinquenal de Expansión del Sistema de Transporte y Almacenamiento Nacional Integrado de Gas Natural 2015-2019. Es considerado uno de los proyectos estratégicos con el fin de “extender la cobertura del sistema de gasificación y detonar nuevos mercados”.^(SENER, 2015) Tiene una longitud de 247 kilómetros con una inversión estimada al 2019 de \$643,000,000 dólares. Según la información disponible a junio de ese mismo año, el gasoducto opera parcialmente con un diámetro de 12 pulgadas y una capacidad de 90 millones de pies cúbicos diarios.^(SHCP and BANOBRAS, no date) Actualmente, esta información no ha sido modificada en su ficha técnica, lo que quiere decir que de mantenerse en operación lo estaría haciendo sin permiso ambiental ya que la autoridad ambiental mexicana no registra resolutivos de autorización para el proyecto²³ y la Secretaría de Energía (SENER) no informó si ya cuenta o ha ingresado la Evaluación de Impacto Social, requisito para que el proyecto pueda operar.²⁴

Para esta APP el tipo de contrato es una concesión por 20 años que será otorgada por medio de licitación pública con inversión tipo *greenfield*,^(SHCP and BANOBRAS, no date) es decir una inversión extranjera directa en la que normalmente el inversionista posee el control de la producción, el diseño y la instalación de la obra, no obstante, esta pasará a ser de control y administración pública una vez finalizado su contrato a menos que se renueve.²⁵ Según el Plan Quinquenal el gasoducto ha sido planeado como fuente de abasto de gas natural para una refinería, una planta de cogeneración y una planta de licuefacción en Salina Cruz,²⁶ además para la exportación hacia Centroamérica.^(SENER, 2015) El proyecto

22 Respuesta a la solicitud de información con número de folio: 1621100079220 el 20 de abril de 2019.

23 Clave de proyecto: 20OA2015G0028. El estado del trámite puede ser consultado en el portal de la Secretaría de Ambiente y Recursos Naturales:
<https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/consultatramite/estado.php>

24 Respuesta a la solicitud de información realizada a SENER, con número de folio 0001800031720 del 11 de junio de 2020.

25 (2012) Artículo 123

26 La cogeneración consiste en la producción de energía eléctrica y térmica a partir del uso del gas. La licuefacción consiste en cambiar el gas hacia un estado líquido.

continúa vigente en el marco del nuevo Plan Quinquenal de Expansión SISTRANGAS 2019-2024.²⁷

En cuanto a su papel dentro del megaproyecto del istmo, la Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH) indicó que este gasoducto pretende garantizar el suministro de gas natural para 10 parques industriales a lo largo del corredor,²⁸ esto quiere decir que una vez hecha la concesión se aumentaría su capacidad de transporte. Además, indicó que sus características de operación y proyección industrial y comercial coinciden con las planteadas en el dictamen creado para la Zona Económica Especial de Salina Cruz.²⁹ Por lo tanto, los parques industriales que se instalen y se abastezcan del gas desarrollarán las actividades correspondientes al sector eléctrico, metalmecánico, textil y de agroindustria. Asimismo, se instalarán plantas hidroeléctricas y geotérmicas que consoliden un corredor energético regional.^(AFDZEE, 2018c)

Por su parte, la Zona Económica Especial de Coatzacoalcos, en Veracruz, fue proyectada en su dictamen para la operación de actividades de los sectores automotriz, petroquímico, de aluminio e industrias forestales. Esta zona es considerada un polo de generación de materia prima y procesamiento para la refinación de petróleo y nuevos yacimientos de gas natural. Actualmente allí operan proyectos de gas y petroquímica de PEMEX empresa de origen mexicano y PETROSUB de origen Inglés.^(AFDZEE, 2018b) Esta zona es considerada como “una oportunidad para explotar el istmo como un corredor energético-industrial, aportando valor a insumos de origen asiático para comercializarlos en el mercado NAFTA (Tratado de Libre Comercio de América del Norte)”.³⁰

Con base en la información que se presentó en los dictámenes para la Zona Económicas Especiales de Oaxca y Veracruz las probables rutas para comercializar la

27 Respuesta a la solicitud de información realizada a la CRE, con número de folio: 1811100089229 del 11 de junio de 2020.

28 Respuesta a la solicitud de información con número de folio: 1800100005520 del 23 de marzo de 2020 Consultar en: <https://www.gob.mx/cenagas/prensa/cenagas-presenta-7-acciones-para-atender-las-demandas-de-gas-natural-en-el-sur-sureste-del-pais>

29 Respuesta a la solicitud de información con número de folio: 1800100005520. La autoridad remitió a consultar el Dictamen de la Zona Económica Especial de Salina Cruz, disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/372131/Dictamen_.pdf

30 (AFDZEE, 2018a) p:105

producción transportada por el Corredor son Estados Unidos, Bélgica, Brasil, Argentina, China y Centroamérica.

3. Impactos territoriales.

3.1. Un mega proyecto sin consentimiento

“hoy nos dicen que nuestros pueblos se van a beneficiar con este ferrocarril pero para nosotros lo más urgente es que haya agua potable, apoyo a productores agropecuarios, artesanos, pequeños comerciantes y hospitales equipados”. (Agencia de Noticias, 2020)

En la región del istmo viven diez pueblos indígenas³¹ que en conjunto conforman 100,962 habitantes al interior de los seis polígonos proyectados para el corredor. El área de influencia está conformada por 79 municipios, 33 de Veracruz y 46 de Oaxaca dentro de la cual también hay pueblos afroamericanos y campesinos.

31 Zapoteco, Mixe, Zoque, Huave, Chontal, Chinanteca, Mazateca, Mixteca, Popoluca, Nahuatl.

DRAFT for discussion

Fuente: elaboración propia con información de la SHCP^(SHCP, 2019) y datos del catálogo de localidades indígenas, 2010. ^(Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, 2010)

Actualmente este programa no cuenta con el consentimiento de las comunidades. Entre marzo y abril de 2019 la SHCP junto con el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI) publicaron convocatorias para lo que denominaron “asambleas regionales consultivas” sobre la creación del Programa de Desarrollo para el Istmo de Tehuantepec. No obstante, comunidades de la región denunciaron que estos no son sus mecanismos legítimos de toma de decisiones y las convocatorias tuvieron irregularidades que violaron su derecho a un procedimiento libre, previo, informado, de buena fe y culturalmente

adecuado.^(CNDH, 2019b) Ante ello la Comisión Nacional de Derechos Humanos solicitó medidas cautelares.^(CNDH, 2019b) Sin embargo, las consultas se reanudaron y se procedió a crear el organismo público descentralizado. Una vez más los pueblos indígenas denunciaron que esa fue una expedición irregular e interpusieron un juicio constitucional que impugna ese decreto.³²

En abril de 2019 mujeres defensoras de derechos humanos en Veracruz expresaron que las consultas se realizaron sin garantizar que sus asistentes estuvieran adecuadamente informados ya que las autoridades encargadas presentaron únicamente los objetivos generales del programa de desarrollo, omitiendo detalles sobre los proyectos que forman parte del mismo, entre ellos el ferrocarril y el gasoducto.³³

El 11 de junio de 2020 la Asamblea Comunitaria, de la cual forman parte cinco municipios oaxaqueños afectados por el megaproyecto, dirigieron una carta a la presidencia de la república en la que manifiestan que se está aprovechando la emergencia sanitaria ocasionada por la pandemia para realizar actividades relacionadas con las obras de rehabilitación del ferrocarril sin respetar a las autoridades comunitarias generando peligro de contagio, por este motivo exigieron se suspendan tales actividades.^(Agencia de Noticias, 2020)

Por otra parte, han denunciado que *“no se ha visto la participación de las mujeres en las asambleas consultivas que realiza el gobierno federal, no se nos ha incluido a las mujeres en informarnos cómo nos va afectar el megaproyecto”*.^(Mujeres del Istmo, las que con amor cuidan la tierra. Contra el machismo, la violencia y los desafíos que trae para las mujeres el Corredor Interoceánico., 2019) Esta situación agudiza el conflicto no solo por no contar con la autorización de los pueblos sino por no propiciar mecanismos adecuados para que las mujeres defensoras puedan tomar decisiones sobre los territorios. En gran parte de los casos las autoridades comunitarias son hombres que además de ser consultados de manera inadecuada son considerados la única referencia para la toma de decisiones comunitarias. Para el 2019 en Oaxaca de 473,453

32 Amparo 135/2019 presentado ante el juzgado séptimo de distrito de Oaxaca interpuesto por representantes del pueblo Mixe. Información consultada en el sistema integral de información en DDHH Centro Prohd. http://centroprohd.org.mx/sididh_2_0_alfa/?p=60860

33 Asamblea regional extraordinaria: “Sistema Patriarcal y megaproyecto del istmo” 27-29 de abril de 2019 en Tatahuicapan, Veracruz.

titulares de la tierra con certificación sólo 133,456 son mujeres. Y en Veracruz de 426,643 titulares, 106,572 son mujeres.^(RAN, 2019)

La consulta indígena es un mecanismo que puede o no aceptar un proyecto en el legítimo ejercicio de la autonomía de los pueblos, por lo tanto, uno de los principales impactos del megaproyecto del istmo es la afectación de su autonomía territorial, es decir que no se reconoce que existe una reivindicación y lucha social frente a esa visión de desarrollo.

3.2. De corredor biológico a corredor comercial

Oaxaca y Veracruz tienen el primer y tercer lugar respectivamente como los estados con mayor biodiversidad en México. Oaxaca se caracteriza por poseer más de la mitad de su territorio cubierto por superficie forestal y tener especies de fauna y flora exclusivas gracias a su variedad de condiciones ambientales. Asimismo, en este territorio se ubican los ríos Papaloapan y Grijalva, dos de los más importantes del país.^(CONABIO, 2018) Por su parte Veracruz se caracteriza por tener diversos pisos altitudinales y una gran variedad de climas que son fuente de su potencial biodiverso. Sus bienes hídricos son abundantes y dentro de ellos destaca el río Coatzacoalcos por tener gran parte de diversidad de peces del estado.^(CONABIO, 2013)

Actualmente las principales amenazas a estos ecosistemas tienen que ver con la expansión de la frontera agrícola provocada por grandes extensiones de monocultivos, actividades de la industria petrolera que contaminan las fuentes de agua, la deforestación generada por la tala y saqueo de madera y “la apertura de carreteras, pozos petroleros, tendidos eléctricos y otras obras que afectan gravemente los flujos biológicos al cortar la conectividad entre fragmentos de vegetación”.³⁴ Las obras de infraestructura no contemplan medidas de mitigación de mediano y largo plazo, concentrándose la mayoría de las veces en remediar el aspecto inicial y final de las obras,³⁵ es decir que se centran en los impactos que la empresa identifique durante la construcción y no contempla o hace seguimiento de los

34 (CONABIO, 2013) p:45

35 (CONABIO, 2013) p: 45

que se generen y acumulen a partir de su funcionamiento lo que genera daños profundos difíciles de restaurar.

A lo anterior se agregan las actividades de explotación minera que modifican drásticamente los paisajes y alteran los corredores biológicos naturales, causando impactos irreversibles en estos ecosistemas. Situación similar a los impactos causados por la industria de energía en la región, en particular en Oaxaca donde se produce el 62% de toda la energía eólica generada en México.^(El Universal, 2020) Los parques eólicos afectan el paso de aves y murciélagos, erosionan los suelos por el uso de aceites y solventes derramados, propician el cambio de uso del suelo para la producción alimentaria y generan conflictos por la tierra.⁽²⁰²⁰⁾

En 2018 la Dirección General de Minas reportó 315 concesiones mineras vigentes en Oaxaca gran parte de estas destinadas a la exploración y explotación de oro y plata y 83 concesiones en Veracruz la mayoría para exploración y explotación de plata y cobre.³⁶ Entre 2015 y 2019 SENER indicó que 20 proyectos de energía en Oaxaca y 35 en Veracruz han presentado Evaluaciones de Impacto Social para la autorización de generación de energía eólica, hidroeléctrica, fotovoltaica y gasoductos.³⁷

Figura 2: áreas de relevancia ambiental en el Istmo

Áreas de Importancia para la Conservación de las Aves:

Los Tuxtlas (487 especies), Sierra Norte (485 especies), Uxpanapa (341 especies), Chimalapas (432 especies), Istmo de Tehuantepec-Mar Muerto (169 especies).

Ecorregiones:

selvas cálido húmedas, selvas cálido secas y sierras templadas. Estas ecorregiones conforman un gran ecosistema que une a Veracruz y Oaxaca con otros estados como Tabasco, Quintana Roo, Yucatán y Chiapas.

Regiones Hidrológicas Prioritarias:

Papaloapan, Tehuantepec y Costa de Oaxaca.

Fauna endémica:

274 especies de fauna que sólo existen en esta región y se encuentran bajo la categoría de alto riesgo y prioridad para la protección Nacional.

36 Respuesta de la Secretaría de Economía a la solicitud de accesos la información el 27 de febrero de 2018. N.º de folio 0001000009918

37 Respuesta de la Secretaría de Energía a la solicitud de acceso a la información el 28 de enero de 2020. N.º de folio 0001800184419

Fuente: elaboración propia con base en información de Conabio,^{(Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO), no date)} Semarnat,^(SEMARNAT, no date) MIA del FIT³⁸ y MIA del gasoducto.
(2015)

El Corredor Interoceánico podría afectar aún más los ecosistemas del istmo al favorecer la consolidación de más proyectos extractivos y servir como eje para su funcionamiento y reducción de costos de operación. Entre enero de 2018 y enero de 2020 la SEMARNAT reportó el ingreso de once Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA) con el fin de solicitar permiso ambiental para proyectos de generación de energía eólica, eléctrica e hidroeléctrica en Oaxaca, de los cuales cinco ya fueron autorizados y dos MIA para proyectos fotovoltaicos en Veracruz también autorizados. Para el sector minero reportó dos MIA para la explotación de minerales no metálicos en Oaxaca y una para Veracruz, de las cuales dos fueron autorizadas.³⁹

3.4. Resistencia y re-existencia

El megaproyecto del istmo es considerado por el gobierno como parte de un nuevo modelo de desarrollo.^(SHCP, 2019) Afirma que el conjunto de proyectos en el Corredor mejorarán las condiciones de vida de la población, crearán una economía incluyente, preservarán y respetarán la identidad de las comunidades indígenas y llevarán a cabo las acciones respetando el medio ambiente.^(SHCP, 2019)

No obstante, no partió de una discusión entre instituciones y comunidades acerca de sus condiciones de vida. El istmo es una de las regiones con mayores índices de pobreza en México. En Oaxaca el 66.4% de su población se encuentra en pobreza, sólo el 16.3% accede a servicios de salud, el 27% tiene carencias por acceso a la alimentación, es decir,

38 Respuesta a la solicitud de acceso a la información a Semarnat con número de folio: 0001600028720. Claves de los proyectos para consulta de las Manifestaciones de Impacto Ambiental: 200A2019V0020, 200A2020V0001, 9/DC-0464/12/19.

39 Respuesta a la solicitud de acceso a la información a SEMARNAT con número de folio: 0001600521119. El 28 de enero de 2020.

comida insuficiente para llevar una vida activa y sana y sólo la mitad, 58.3%, tiene acceso a los servicios básicos de vivienda. En Veracruz el 67.9% de la población se encuentra en situación de pobreza, el 16.7% tiene acceso a servicios de salud, el 27% tiene carencias por acceso a la alimentación y sólo el 42.1% acceso a los servicios básicos en la vivienda.^(CONEVAL, 2018) Para mejorar las condiciones de vida de la población los puntos anteriores debían ser una discusión prioritaria, sin embargo el megaproyecto se ha centrado en impulsar la infraestructura y producción para sectores extractivos y sus primeras acciones han sido la adjudicación de contratos al sector privado.

La noción de economía incluyente hasta el momento está anclada a los esquemas de APP y la conformación de la Zona Libre del Istmo que tiene como prioridad otorgar beneficios a las empresas con un marco regulatorio que, como se mencionó, promete la agilidad en los trámites administrativos y atractivas reducciones impositivas. Los “trámites” que se agilizarán son los procedimientos de autorización ambiental, consultas indígenas, ciudadanas y decisiones en materia de ordenamiento territorial que requieren tiempo de elaboración, difusión, información, participación con incidencia y organización de espacios para la deliberación y diálogo entre ciudadanía e instituciones. Por lo tanto, conllevan períodos que en caso de ser necesario requieren varios meses, de manera que garantizar su “agilidad” produce un impacto negativo del proyecto en los derechos humanos, territoriales y ambientales de las comunidades incluso antes de que inicie su operación porque se sobrepone el interés de la inversión al interés público.

No ha respetado la identidad de las comunidades indígenas porque usó mecanismos ilegítimos para consultarles y otorgó información incompleta a la hora de hacerlo, además en cuanto a la rehabilitación del ferrocarril no ha generado espacios de consulta pública para dar a conocer a detalle los impactos ambientales de la obra a corto, mediano y largo plazo y la responsabilidad de las seis empresas en la protección ambiental de toda la zona.

Existe un patrón de opacidad con la información relacionada al megaproyecto porque no se publica de manera proactiva y se niega o entrega incompleta cuando se solicita. En varias ocasiones las autoridades a cargo del Programa de Desarrollo para el

Istmo de Tehuantepec, el FIT y el gasoducto afirmaron no tener responsabilidad o conocimiento sobre la información y trasladaron entre sí la obligación de entregarla ante lo cual las personas debemos solicitarla en repetidas ocasiones. Asimismo, a raíz de la pandemia se han suspendido los plazos de entrega de la información,⁴⁰ no así la operación de los proyectos y la toma de decisiones sobre contratos y presupuesto, esto dificulta de manera deliberada que la población conozca el proyecto y pueda elaborar oportunamente estrategias de defensa territorial.

La manera en que ha sido diseñado el megaproyecto mantiene y propicia relaciones de dominación sobre los territorios y la población. Ello tiene como consecuencia la generación de disputas entre las comunidades y empresas por los intereses políticos, económicos y culturales sobre el territorio, es decir conflictos territoriales.

Dichos conflictos se agudizan para las mujeres y defensoras en la región porque las condiciones de pobreza se suman a un contexto de violencia e inequidad dentro del cual la mayoría de las mujeres “no ha participado ni en la escuela ni en el mercado laboral a lo largo de su vida”,^(INEGI, 2019) y más de la mitad ha enfrentado violencia relacionada con discriminación laboral, agresiones causadas por su pareja e intimidaciones sexuales por desconocidos.^(INEGI, 2019) El año 2019 cerró dejando a Veracruz como la entidad con mayor cantidad de feminicidios a nivel nacional, 125 casos,^(La Jornada, 2019) y en enero de 2020 Oaxaca quedó entre los 10 estados con más feminicidios, 22 casos.⁽²⁰²⁰⁾

El megaproyecto justificado en la narrativa de un nuevo modelo de desarrollo y en el esquema de las APP no incluye de ninguna forma el contexto de conflicto particular para las mujeres, de manera que es invisible para esta apuesta de gobierno. Y aunque reconociera cifras como las señaladas, al configurarse a partir de una relación de poder que impone la noción de bienestar basada en el éxito de la inversión privada y el crecimiento económico dirigido al sector extractivo, no da cabida a una participación crítica de las comunidades y menos de las mujeres. En otras palabras, el megaproyecto en esencia está formulado para que esto no suceda porque sus componentes estructurales no han estado a

40 Acuerdos de suspensión de términos y plazos, Plataforma Nacional de Transparencia. Disponible en: https://www.plataformadetransparencia.org.mx/web/guest/vinculos_acuerdos_estados

discusión y son diseñados de arriba hacia abajo. Esta es una característica encontrada en otros proyectos del gobierno, un enfoque de inclusión con el que se pretende “integrar a los no integrados a una visión de desarrollo dominante, sin haber consultado si a esto es a lo que aspiran los pueblos, en particular y si pretenden ser integrados a los circuitos económicos”.⁴¹

Frente a ello es fundamental remitirse a los procesos organizativos comunitarios, actualmente en el istmo la experiencia de lucha en contra del extractivismo minero y energético confluye con el fin de proteger lo que para las defensoras en la región, es *el corredor del agua y de la vida*. A continuación se presenta el aporte a este artículo por parte de las mujeres que conforman el Proceso de Articulación de la Sierra de Santa Marta,⁴² red de organizaciones que ha elaborado una agenda para la resistencia en este territorio y una vía para replantear el bienestar común y por lo tanto su existencia.

Mujeres indígenas y afrodescendientes que defienden el territorio en el Istmo

En la última década ha sido muy importante la lucha de las mujeres indígenas y afroestizas del istmo oaxaqueño y veracruzano como actoras sociales en resistencia. Han jugado un papel fundamental en la lucha por la defensa territorial y han destacado por su entrega y compromiso, siendo punteras en la promoción de estrategias de resistencia y defensa del territorio contra la incursión de empresas eólicas, mineras o de extracción de hidrocarburos, así como por promover que las mujeres tengan voz y representación en los diversos movimientos. La lucha de las mujeres, es una lucha por la vida, por la autonomía y soberanía sobre su territorio, que representa no sólo un medio de sustento material, tiene un valor simbólico para su historia y su cultura, porque han desarrollado un sentido de vida, pertenencia y arraigo en su territorio.

Tanto en Veracruz como en Oaxaca han sido mujeres las que han estado encabezando estas luchas de resistencia a nivel regional y en sus alianzas a nivel nacional e internacional, algunas de ellas concejales en el Concejo Indígena de Gobierno del Congreso Nacional Indígena donde mujeres y hombres de todo el país se organizan y luchan por proteger a la madre tierra, sus comunidades y territorios indígenas, defendiendo su autonomía, ejerciendo el derecho a mantener y fortalecer sus culturas, formas de vida e

41 (Ceceña *et al.*, 2020) p: 18

42 Conformado por la Red de mujeres de la tierra unidas por un futuro y un mundo mejor AC, Resistencia civil contra las altas tarifas de luz, Red de radios comunitarias de la sierra de Santa Marta, Centro de Derechos Humanos Bety Cariño AC, Tssooka-teyoo de la sierra AC y Defensa del Territorio y fortalecimiento del pueblo popoluca, Jaraneros “Son Altepe”.

instituciones propias, y su derecho a participar de manera efectiva en las decisiones que les afectan.

Con el Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, las amenazas que se habían logrado vencer, siguen vigentes y se suman a los parques industriales que pretenden instalar a lo largo de la vía del ferrocarril. Las mujeres indígenas tienen muy claro que estas empresas van a despojar a las comunidades de sus territorios y que los pocos empleos que pueden generar no compensan el despojo del agua de la sierra que las empresas van a requerir para operar, la contaminación del agua, del aire y de la tierra, las afectaciones a la salud que esta contaminación va a generar y el aumento de la inseguridad.

Las mujeres saben que con los parques industriales, va a aumentar la violencia, la inseguridad y toda la delincuencia como se ha visto en donde quiera que llegan estas empresas y circula dinero no para los pueblos sino para los empresarios, políticos, y líderes de la delincuencia organizada. En los últimos años los megaproyectos han aumentado la violencia patriarcal, propiciada por el crimen organizado y propagada a toda la sociedad como una nueva cultura que afecta desde la familia a todos los ámbitos de la vida social. Las empresas traen consigo división de comunidades, afectan los procesos de toma de decisiones en asambleas que representan la base para la defensa de los derechos, las culturas y los territorios. Esta división de comunidades puede llegar al grado de masacre como en la comunidad Ikoots de San Mateo del Mar, Oaxaca o a la quema de vehículos del ayuntamiento por parte del pueblo nahua de Tatahuicapan en el Sur de Veracruz en junio 2020.

Las mujeres están decididas a no entregar ni una gota de agua para estos proyectos de muerte y seguirán con sus esfuerzos hacia la construcción de su autonomía, con los procesos de salud de vigilancia, radio, siembra de alimentos sanos, generación comunitaria de energía eléctrica y fortalecimiento de las asambleas comunitarias. Han propuesto alternativas a la crisis de valores de la sociedad consumista e individualista actual, partiendo de principios que reconocen y respetan la diversidad en todas sus formas de vida, todas las formas de vida vegetal, animal, de los ecosistemas, así como toda forma de comunidad humana, todas las culturas que han resistido al colonialismo y la explotación, parte de reconocer que los seres humanos pertenecen a la madre tierra, pero esta no les pertenece, es un bien común sagrado para todos.

Las propuestas de las mujeres han permitido criticar la visión patriarcal, capitalista, racista y colonial de las instituciones del Estado, del gran capital, y la violencia machista feminicida de la sociedad, que conciben a la naturaleza, el territorio y el cuerpo de las mujeres como “un recurso o propiedad” del cual se puede adueñar, con un valor material y económico, a diferencia de la visión espiritual de los pueblos indígenas, y en particular de las mujeres, que es concebido como su casa, su fuente de alimento y sustento, como un

espacio sagrado, donde está su raíz en la que han construido su historia y donde viven sus ancestros. A pesar de la desigualdad de género que persiste en las comunidades de las mujeres indígenas y afroestizas, que ha relegado su participación y no valora sus aportaciones, las mujeres no han asumido una postura de víctimas, son mujeres rebeldes que resisten, no claudican, reconocen la crisis socioambiental y las amenazas a su territorio que se avecinan. Proponen y desarrollan estrategias de negociación e impulsan la resistencia territorial, se inspiran en las “*mujeres que luchan*” de otras latitudes, que marcan cambios para cuestionar usos y costumbres que normalizan su exclusión y subordinación en sus comunidades.

Por lo mencionado, es importante reconocer las luchas de las mujeres indígenas, afroestizas y campesinas sobre el control local de los procesos productivos y de reproducción de la vida, el acceso a la tenencia de la tierra y a participar en las decisiones en sus comunidades, como una apuesta política del territorio, reconociendo sus derechos y los derechos de la naturaleza, así como sus demandas por transformar las relaciones de género entre mujeres y hombres, y también transformar el proceso “civilizatorio”, por un nuevo sistema de vida que reconozca que todo está interconectado a la naturaleza y a la espiritualidad.

Con base en lo anterior se puede decir que esta propuesta para lograr el bienestar colectivo se basa en la necesidad de garantizar la salud, la educación, alimentación, acceso al agua y la protección ambiental como derechos, en el marco de un enfoque que apunta hacia la sostenibilidad de la vida, aquella donde el centro de la misma no son los mercados y por lo tanto, se busca romper con dinámicas en las que unos actores en particular acaparan los recursos y en las que los procesos que regeneran la vida se ponen en riesgo. ^(Pérez Orozco, 2019) Visión que no es compatible con el esquema de APP como fórmula para solucionar problemáticas que son causadas por el mismo modelo político y económico que las propone y que terminan por producir un círculo vicioso que mantiene los mismos conflictos territoriales, pero con componentes que pueden variar entre contextos.

CONCLUSIONES

Las APP se convierten en un mecanismo que ha facilitado la captura corporativa del Estado porque le otorga a las empresas la responsabilidad de garantizar un rol público, lo cual puede interferir en la toma de decisiones políticas y administrativas. Ha sido usada como justificación teórica para resolver problemas estructurales del modelo de desarrollo

basado en el crecimiento económico y configurarse a través de las políticas públicas como la vía para mantener el extractivismo a cambio de beneficios económicos para la población en general, no obstante en México no ha garantizado su éxito porque eleva el costo de los proyectos y han atendido a intereses de inversión particular más que a necesidades específicas.

En este caso el esquema de APP y el marco regulatorio hasta el momento adecuado para el funcionamiento del Corredor Interoceánico propicia que las empresas reemplacen funciones de Estado específicamente en la toma de decisiones sobre el ordenamiento del territorio, la seguridad y el modelo económico y productivo para la región. Esto tiene como consecuencia que se tomen decisiones de interés público con base en el beneficio privado de quien opera los proyectos.

El Corredor Interoceánico es un proyecto estructurado en función del atractivo geopolítico sobre esta región mexicana vista como un nodo comercial en materia energética. Sus características lo mantienen como un modelo de desarrollo hegemónico, que da continuidad, aunque con modificaciones, al proyecto neoliberal de las Zonas Económicas Especiales para la región sur del país. Al ser visto como un corredor comercial se ha desestimado la relevancia ecológica de la región. Sus principales impactos están asociados a la generación de conflictos territoriales, actualmente no cuenta con el consentimiento de la población y ha existido poca transparencia con su información técnica y operativa que impide conocerlo a detalle.

El Istmo de Tehuantepec es un territorio de luchas sociales históricas, las cuales han sido delineadas por mujeres defensoras que actualmente resisten y plantean una agenda de vida basada en su propia noción de bienestar. El caso mexicano aporta para analizar las APP desde una perspectiva feminista las siguientes dimensiones; el fenómeno de captura corporativa del Estado, los conflictos territoriales en el marco de los impactos ambientales, sociales y culturales de los proyectos y las propuestas de re-existencia comunitaria fundamentadas en la sostenibilidad de la vida.

BIBLIOGRAFÍA

AFDZEE, A. F. para el D. de las Z. E. E. (2018a) ‘Anexo 4.1 Análisis de mercado y demanda potencial, ZEE de Coatzacoalcos.’

AFDZEE, A. F. para el D. de las Z. E. E. (2018b) ‘Dictamen de la Zona Económica Especial de Coatzacoalcos.’

AFDZEE, A. F. para el D. de las Z. E. E. (2018c) ‘Dictamen de la Zona Económica Especial de Salina Cruz.’

AFDZEE, A. F. para el D. de las Z. E. E. (2018d) ‘Presentación del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec’. Available at: <https://www.gob.mx/zee/es/articulos/presentacion-del-programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec?idiom=es>.

Agencia de Noticias, I. P. (2020) ‘Pueblos de Oaxaca exigen frenar obra de remodelación del ferrocarril.’, *Istmo Press*, 11 June. Available at: <http://www.istmopress.com.mx/istmo/pueblos-de-oaxaca-exigen-frenar-obra-de-remodelacion-del-ferrocarril/>.

Banco Mundial (2017) ‘Las APP son cruciales para mejorar la calidad de la infraestructura en América Latina’, *Comunicado de prensa*. Available at: <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2017/05/04/ppps-vital-to-improve-infrastructure-quality-in-latin-america>.

Cámara de Diputados de H. Congreso de la Unión (2012) ‘Ley de Asociaciones Público Privadas’. Diario Oficial de la Federación. Available at: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LAPP_150618.pdf.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2017) ‘Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos’.

Ceceña, A. E. *et al.* (2020) ‘Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental-Tren Maya’. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.

CEFP, C. de E. de las F. P. (2016) ‘Las Asociaciones Público Privadas como Alternativa de Financiamiento para las Entidades Federativas’. Cámara de Diputados. Available at: <https://www.cefp.gob.mx/publicaciones/documento/2016/junio/eecefp0032016.pdf>.

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, C. de D. de H. C. de la U. (2007) ‘Proyectos para Prestación de Servicios (PPS)’. Available at: <https://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/cefp0192007.pdf>.

Centro Mexicano de Derecho Ambiental. CEMDA (2017) ‘Admiten amparo contra ampliación del puerto de Veracruz por violar derecho al medio ambiente sano.’ Available at: <https://www.cemda.org.mx/admiten-amparo-contra-ampliacion-del-puerto-de-veracruz-por-violar-derecho-al-medio-ambiente-sano/>.

CESOP, C. de E. S. y de O. P. (2019) ‘El proyecto del tren transístmico’. Cámara de Diputados LXIV Legislatura. Available at: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwighve6gvXpAhXP Hc0KHazZCCUQFjADegQIAxAB&url=http%3A%2F%2Fwww5.diputados.gob.mx%2Findex.php%2Fesl%2Fcontent%2Fdownload%2F154346%2F771192%2Ffile%2FCESOP-IL-72-14-TrenTrans%25C3%25ADstmico-180719.pdf&usg=AOvVaw3BNkComK7bj1GXc7MSO_pO.

CNDH, C. N. de los D. H. (2016) ‘Recomendación sobre el caso de vulneración al derecho a la propiedad colectiva en relación con la obligación de garantizar el derecho a la consulta previa de las comunidades indígenas afectadas con la construcción de la Autopista Toluca-Naucalpan.’ Available at: https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/doc/Recomendaciones/2016/Rec_2016_056.pdf.

CNDH, C. N. de los D. H. (2019a) ‘Sobre el caso de violaciones a los derechos humanos atribuibles a elementos de los cuerpos de guardias y vigilantes auxiliares de la entonces Comisión Estatal de Seguridad

Ciudadana del Estado de México; y del acceso a la justicia en su modalidad de procuración'. Available at: https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-11/REC_2019_98.pdf.

CNDH, C. N. de los D. H. (2019b) 'Solicita CNDH a autoridades federales y estatales de Oaxaca y Veracruz, otorgar medidas cautelares ante la consulta sobre el proyecto "Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec".'. Available at: <https://www.cndh.org.mx/documento/solicita-cndh-autoridades-federales-y-estatales-de-oaxaca-y-veracruz-otorgar-medidas>.

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO) (no date) 'Áreas de Importancia para la Conservación de las Aves (AICA)'. CONABIO. Available at: <http://avesmx.conabio.gob.mx/AICA.html>.

Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas (2010) 'Catálogo de Localidades Indígenas'.

CONABIO, C. N. para el C. y U. de la Biodiversidad. (2013) 'Estrategia para la Conservación y el Uso Sustentable de la Biodiversidad del estado de Veracruz'. Available at: <https://www.biodiversidad.gob.mx/region/EEB/pdf/Estrategia%20Veracruz.pdf>.

CONABIO, C. N. para el C. y U. de la Biodiversidad. (2018) 'Estrategia para la Conservación y el Uso Sustentable de la Biodiversidad del estado de Oaxaca'. Available at: https://www.biodiversidad.gob.mx/region/EEB/pdf/ECUSBEO_web_Cerrada.pdf.

CONEVAL, C. N. de E. de la P. de D. Social. (2018) 'Pobreza estatal 2018.'. Available at: <https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Paginas/inicioent.aspx>.

COPASA (2016) 'México confía a Copasa las obras del puerto de Veracruz', 5 June. Available at: <http://www.copasagroup.com/es/colocacion-de-la-primera-piedra-en-edar-orense/>.

COPASA, S. A. de O. y Servicios. (2019) 'Programa de Emisión de Pagares COPASA 2019'. Available at: https://www.bmerf.es/docs/docsSubidos/MARF/DIPagar%C3%A9sMARF/DBII_con_Anexos_-_MARF_versi%C3%B3n_web_compressed_1_.pdf.

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (2020a) 'Comunicado N° 005 Se contempla una inversión de más de 20mil millones de pesos en el Istmo de Tehuantepec', *Prensa*, 7 June. Available at: <https://www.gob.mx/ciit/prensa/comunicado-no-005-se-contempla-una-inversion-de-mas-de-20-mil-millones-de-pesos-en-el-istmo-de-tehuantepec-244683>.

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (2020b) *Estatuto Orgánico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*. Available at: <https://www.gob.mx/ciit/documentos/estatuto-organico-del-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec?idiom=es>.

Cruz. Asociación Ambiente y Sociedad, D. (2018) 'Navegabilidad del Río Magdalena', in *Historia Repetida. Cómo fracasan las Asociaciones Público Privadas*. Eurodad, Heinrich Böll Stiftung, pp. 30–32.

El Universal (2020) 'Oaxaca, entre los 10 estados con más feminicidios durante enero de 2020.', 4 March. Available at: <https://oaxaca.eluniversal.com.mx/seguridad/04-03-2020/oaxaca-entre-los-10-estados-con-mas-femicidios-durante-enero-de-2020>.

El Universal, J. C. Zavala. (2020) 'En Oaxaca se produce el 62% de la energía eólica generada en el país.', 6 January. Available at: <https://oaxaca.eluniversal.com.mx/estatal/06-01-2020/en-oaxaca-se-produce-el-62-de-la-energia-eolica-generada-en-el-pais>.

FIT, F. del I. de T. S. A. de C. V. (2019a) 'Contrato FIT GARMOP-CHM-N-09-AD-20'. CompraNet. Available at: <https://compranet.hacienda.gob.mx/esop/guest/go/opportunity/detail?opportunityId=1786749>.

FIT, F. del I. de T. S. A. de C. V. (2019b) 'Fallo FIT-GARMOP-S-Z-18-2019-LP'. CompraNet. Available at: <https://compranet.hacienda.gob.mx/esop/guest/go/opportunity/detail?opportunityId=1772031>.

FIT, F. del I. de T. S. A. de C. V. (2020) 'Fallo FIT-GARMOP-OP-Z-2019-LP'. CompraNet. Available at: <https://sites.google.com/site/cnetuc/contrataciones>.

Gaceta Parlamentaria Número 4372-VIII (2015) 'Iniciativa del ejecutivo federal, con proyecto de decreto por el cual se expide la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales y se adicionan el artículo 9 de la Ley General de Bienes Nacionales'. Available at: <http://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/63/2015/sep/20150929-VIII.pdf>.

Gobierno de Jalisco, S. de G. (2008) 'Ley de proyectos de inversión y de prestación de servicios del estado de Jalisco y sus municipios'. Available at: <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Ley%20de%20Proyectos%20de%20Inversion%20y%20Prestacion%20de%20Servicios.pdf>.

INEGI, I. N. de E. y Geografía. (2019) 'Estadísticas a propósito del día internacional de la eliminación de la violencia contra la mujer (25 de noviembre). Datos Nacionales'. Available at: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2019/Violencia2019_Nal.pdf.

La Jornada, F. Martínez. (2019) 'Veracruz, primer lugar en feminicidios', *La Jornada*, 26 September. Available at: <https://jornada.com.mx/2019/09/26/politica/016n1pol>.

Lamberti, J. and Rothstein, T. (2017) 'Empresas participantes en el proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México'. Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación (PODER). Available at: <https://www.colaboratorio.org/nuevo-aeropuerto-de-la-ciudad-de-mexico-investigacion-corporativa/>.

López Obrador, A. M. (2020) 'Rehabilitación del Corredor Interoceánico del Istmo y parques industriales impulsarán desarrollo en sur-sureste.', *AMLO*, 7 June. Available at: <https://lopezobrador.org.mx/2020/06/07/rehabilitacion-del-corredor-interoceanico-del-istmo-y-parques-industriales-impulsaran-desarrollo-en-sur-sureste-presidente/>.

Metabólica (2020) 'El costo de los parques eólicos en el Istmo de Tehuantepec', May. Available at: <https://www.tejiendorevolucion.org/pdf/metabolica/8.pdf>.

Michelitsch, R. and Szwedzki, R. (2017) 'Una década de alianzas público privadas en América Latina y el Caribe: ¿qué hemos aprendido?', October. Available at: <https://blogs.worldbank.org/es/ppps/una-d-cada-de-alianzas-p-blico-privadas-en-am-rica-latina-y-el-caribe-qu-hemos-aprendido>.

Mujeres del Istmo, las que con amor cuidan la tierra. Contra el machismo, la violencia y los desafíos que trae para las mujeres el Corredor Interoceánico. (2019). Available at: <https://istmoresiste.org.mx/serie-de-radio/>.

Pérez Orozco, A. (2019) 'Subversión Feminista de la Economía. Aportes para un debate sobre el conflicto capital-vida.' *Traficantes de Sueños*. Available at: https://www.traficantes.net/sites/default/files/pdfs/Subversi%C3%B3n%20feminista%20de%20la%20econom%C3%ADa_Traficantes%20de%20Sue%C3%B1os.pdf.

PIAPPEM, P. para el I. de A. P.-P. en E. M. (sf) 'Experiencia mexicana en Asociaciones Público Privadas para el desarrollo del Infraestructura y la provisión de servicios públicos'. Available at: <https://piappem.org/file.php?id=295>.

P.M.I Cinturón Transoceánico S.A de C.V. (2015) 'Manifestación de Impacto Ambiental: P.M.I. Cinturón Transoceánico Gas Natural.'

Presidencia de la República (2019) 'Estrategia Nacional para la Implementación de la Agenda 2030 en México'. Available at: <https://www.gob.mx/agenda2030/documentos/estrategia-nacional-de-la-implementacion-de-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible-en-mexico?idiom=es>.

Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación. PODER (2020) 'Tren Maya "como anillo al dedo" para las extractivas'. Available at: <https://www.facebook.com/214825975198976/posts/3548377661843774/>.

Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación, PODER., R. B. (2019) 'Saltillo: El origen de la privatización de aguas mexicanas', *Rinducuentas*, 6 June. Available at: <https://www.rinducuentas.org/reportajes/2019/06/06/saltillo-el-origen-de-la-privatizacion-de-aguas-mexicanas/>.

Public-Private-Partnership Legal Resource Center. (2019) 'Land, Environmental and Social Issues'. World Bank. Available at: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/legislation-regulation/framework-assessment/legal-environment/land-environment-social-issues>.

RAN, R. A. Nacional. (2019) 'Estadística Agraria con perspectiva de género'. Available at: http://www.ran.gob.mx/ran/indic_gen/nucag-certynocert-resultados-2019.pdf.

Red Internacional para los Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Red-DESC (no date) 'Captura Corporativa Definición y Características'. Available at: <https://www.escri-net.org/es/derechoshumanosyempresas/capturacorporativa/caracteristicas>.

Salazar. Red Latinoamericana por la Justicia Económica y Social (LATINDADD), C. (2018) 'Aeropuerto Internacional de Chinchero-CuzcoCi', in *Historia Repetida. Cómo fracasan las Asociaciones Público Privadas*. Eurodad, Heinrich Böll Stiftung, pp. 27–29.

SCT, S. de T. y T. (no date) 'Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A de C.V.', *FIT*. Available at: <https://www.ferroistmo.com.mx/>.

SEF (sf) 'Construcciones y Maquinaria SEF, S.A de C.V.' Available at: <http://www.sefcym.com/index.php/nosotros>.

SEGOB, S. de G. (1981) *Decreto por el que se aprueba el Programa Nacional de Desarrollo de las Franjas Fronterizas y Zonas Libres*. Available at: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4696464&fecha=12/11/1981.

SEGOB, S. de G. (2019a) *Decreto por el que se abrogan los diversos de Declaratorias de las Zonas Económicas Especiales*. Available at: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5579365&fecha=19/11/2019.

SEGOB, S. de G. (2019b) 'Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.' *Diario Oficial de la Federación*. Available at: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5562774&fecha=14/06/2019.

SEMARNAT, S. de M. A. y R. N. (no date) 'Ecorregiones terrestres de México', *Atlas Digital Geográfico*. Available at: http://gisviewer.semarnat.gob.mx/aplicaciones/Atlas2015/biod_ETN1.html.

SENER, S. de E. (2015) 'Plan Quinquenal de Expansión del Sistema de Transporte y Almacenamiento Nacional Integrado de Gas Natural, 2015-2019.' Available at: <https://www.gob.mx/cenagas/acciones-y-programas/plan-quinquenal-de-expansion-del-sistema-de-transporte-y-almacenamiento-nacional-integrado-de-gas-natural-2015-2019>.

SHCP and BANOBRAS (2019) 'Programa para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT). Sector Transporte', *Proyectos México*, 25 September. Available at: https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec-pdit/.

SHCP, S. de H. y C. P. (2017) 'Leyes y reglamentos de las entidades federativas en materia de proyectos de Asociaciones Público Privadas.', 21 November. Available at: <https://www.gob.mx/shcp/documentos/leyes-y-reglamentos-de-las-entidades-federativas-en-materia-de-proyectos-de-asociaciones-publico-privadas?state=published>.

SHCP, S. de H. y C. P. (2019) 'Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec'. *Conferencia Binacional de Infraestructura*. Available at: <https://www.gob.mx/programaistmo/articulos/programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec>.

SHCP, S. de H. y C. P. and BANOBRAS, B. N. de O. y S. P. (no date) 'Diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Infraestructura de transporte del gasoducto Jáltipan, de Veracruz a Salina Cruz.', *Proyectos México*. Available at: https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/037-gasoducto-jaltipan-salina-cruz/.

SinEmbargo, D. B. (2020) 'Peña dio a Cusaem, la compañía de seguridad de priistas del Edomex, al menos 3,389 millones en 5 años', 4 February. Available at: <https://www.sinembargo.mx/04-02-2020/3724020>.

DRAFT for discussion

Documentos de Discusión de DAWN #24

© 2020 DAWN bajo una licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0
Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

