

Carbajal, Braulio, "Convencer, el gran reto para construir el Corredor Interoceánico", *La Jornada*, Ciudad de México, México, 13 de enero de 2020.

Consultado en:

<https://www.jornada.com.mx/2020/01/13/economia/018n1eco>

Fecha de consulta: 17/03/2020.



Salina Cruz y La Ventosa, Oaxaca, entre las zonas que se beneficiarán con el megaproyecto del presidente Andrés Manuel López Obrador. **Foto Pablo Ramos**

Un estandarte del gobierno de Andrés Manuel López Obrador es el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, megaproyecto con el que se busca detonar el crecimiento económico de dos de los estados más olvidados del país: Oaxaca y Veracruz; sin embargo, su construcción enfrenta un gran desafío: convencer de los beneficios a un gran número de organizaciones, colectivos y pueblos indígenas, los cuales, sin dudar, lo califican de proyecto de muerte.

La obra, que conectará vía férrea a los océanos Pacífico y Atlántico, tendrá una inversión de 256 mil millones de pesos, de los cuales el gobierno federal aportará 97 mil 615 millones y busca que la iniciativa privada participe con al menos 159 mil millones.

La columna vertebral del proyecto es modernizar y expandir los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, así como el tren. También se proyecta cambiar por completo la vía, de 300 kilómetros, que une a ambas zonas portuarias.

Los trabajos comenzaron el año pasado y se espera que concluirán a finales de éste. A partir de ahí se empezará a transportar mercancía del puerto de Coatzacoalcos, Veracruz, al de Salina Cruz, Oaxaca, y viceversa, mediante ferrocarril, para después exportarla a países de Asia y Europa.

Para Antonio Luna, director general de la Administración Portuaria Integral (API) de Coatzacoalcos, que el gobierno pretenda impulsar el crecimiento económico del sur-sureste del país, por medio de una obra que detonará el comercio, genera esperanza a la población y certidumbre a los empresarios.

En el puerto veracruzano son cinco las obras importantes que se llevarán a cabo: construcción de un muelle, tablestacado, acceso carretero, ferroviario y dragado de construcción, que empezaron el año anterior y concluirán éste, para las cuales se ejercerán alrededor de 754 millones de pesos.

En Oaxaca, exactamente en la ciudad petrolera de Salina Cruz, se encuentra el otro puerto clave para este proyecto, debido a su salida al océano Pacífico. Aquí se destinarán aproximadamente mil 200 millones de pesos en casi una decena de obras.

Según Rafael Sánchez, gerente de comercialización de la API Salina Cruz, modernizar el puerto es clave para el éxito del Corredor Interoceánico. Dejarlo como está, apunta, implicaría no tener la capacidad para atender todo el tráfico de barcos y mercancías que se generarán una vez que el tren comience operaciones, que se espera será entre enero y febrero de 2021.

Rogelio Juárez, presidente de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (Canacintra) Minatitlán, expresa que la construcción de dicho corredor es una nueva etapa en la historia de una zona marginada, como el sur-sureste del país, por lo que los empresarios del organismo jugarán un papel clave en su desarrollo.

Este proyecto significa crear alrededor de 70 mil empleos, es decir, se puede convertir en un detonante social. Por mi parte, desde mi trinchera, seré promotor para convencer a los empresarios de invertir en la zona y que instalen aquí sus compañías, pero para eso también necesitamos incentivos fiscales, destacó.

El corredor no es únicamente rehabilitar las vías para que el ferrocarril conecte los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, sino busca convertir la región en una zona industrial. Para eso el gobierno firmó un convenio con la empresa Surbana Jurong, de Singapur, la cual ya desarrolla el plan maestro del Corredor Interoceánico.

El trabajo de esta compañía incluirá un detallado análisis del corredor y uno socioeconómico para la región, así como sobre el potencial crecimiento de clústers industriales.

### **Enfrenta resistencia**

A pesar de que el gobierno y los empresarios resaltan los beneficios de esta obra, no son pocas las organizaciones que advierten sobre su impacto negativo.

Argumentan que su construcción traerá devastación y privatización de los bienes naturales. Además, afirman que los empleos que se crearán serán precarios.

Es tal la resistencia al proyecto, que existe una campaña llamada El Istmo es nuestro, de organizaciones, colectivos, entes de derechos humanos, ecologistas, redes de la sociedad civil, centros de investigación, académicos, artistas, periodistas y ciudadanos, la cual acusa al gobierno de imponerlo sin tomarlos en cuenta. De igual forma, advierten que es una obra que atenta contra la naturaleza, los derechos de los pueblos y la soberanía nacional.

Por significar despojo de tierras y aguas, daños ambientales y mayor inseguridad, así como la imposición que se traduce en la violación de los derechos de los pueblos del istmo, expresamos nuestro rotundo rechazo a ese proyecto, que es, ni más ni menos, la continuación de los proyectos de muerte impulsados por los gobierno neoliberales, señala la campaña en su página de Internet.

Carlos Beas, asesor de la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (Ucizoni), asegura que el proyecto no toma en cuenta perfil, características y necesidades de la población, pues únicamente beneficiará a las grandes empresas.

En términos de la gente de la región, no consideramos que sea benéfico. Obedece a otro tipo de intereses.

Desde su punto de vista, esa obra tendrá impactos negativos en la de por sí golpeada economía regional, pero también en la cultura y el medio ambiente de la zona.

Este proyecto va a enfrentar mucha resistencia de la población, porque el gobierno del presidente Andrés Manuel López Obrador no está operando de manera respetuosa a las comunidades. Trata de integrar a los pobladores como simples empleados y sirvientes de un proyecto transnacional.

Juana Ramírez Villegas, dirigente de la Ucizoni, acusó que el gobierno no ha proporcionado información concreta sobre el proyecto, es decir, por dónde pasará exactamente, cuáles serán los pueblos afectados y, sobre todo, cuáles serán los beneficios y efectos negativos.

Más allá de esa información, enfatizó, la población está en contra de la obra, ya que el desarrollo de la zona debe comenzar desde abajo, con un enfoque en las comunidades. No pueden dar prioridad a la construcción de un tren, puerto o parques industriales si las comunidades siguen marginadas, sin servicios básicos, como la garantía de la salud y viviendo en la pobreza extrema.