

Proyectos autonómicos de las resistencias socioambientales contra las obras de infraestructura en el sureste de México

CARLOS A. RODRÍGUEZ WALLENIUS*

THIS PAPER ANALYZES THE CHARACTERISTICS of socio-environmental resistance in terms of the autonomous projects proposed by some social organizations against the infrastructure works promoted by the government of the Fourth Transformation (4T) in the Southeast of Mexico. Using the qualitative narrative method applied to social processes, two megaprojects are studied: The Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec and the Maya Train. The results point to the development of an autonomous project of indigenous organizations in two central issues: a) the relationship of communities with governments and corporations, and b) the exercise of autonomy and collective decision-making on their lands and territories.

Keywords: *social resistance, autonomy, megaprojects.*

EN ESTE TRABAJO SE ANALIZAN LAS CARACTERÍSTICAS de las resistencias socioambientales en términos de los proyectos autonómicos que plantean algunas organizaciones sociales frente a las obras de infraestructura impulsadas en el sureste de México por el gobierno de la Cuarta Transformación (4T). Con el método cualitativo narrativo aplicado a procesos sociales, se estudian dos megaproyectos: Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y el Tren Maya. Los hallazgos señalan la elaboración de un proyecto autonómico desde las organizaciones indígenas en dos temas centrales: a) relación de las comunidades con gobiernos y empresas, y b) ejercicio de la autonomía y la toma de decisiones colectivas sobre sus tierras y territorios.

Palabras clave: *resistencia social, autonomía, megaproyectos.*

* Doctor en Ciencias Sociales y Maestro en Desarrollo Rural por la UAM-Xochimilco. Profesor investigador, Departamento de Producción Económica, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. Docente del posgrado en Desarrollo Rural, de la Maestría en Sociedades Sustentables y de la Licenciatura en Economía.

Introducción

La región sureste de México es una región de marcados contrastes, como lo señalan varias investigaciones (Dávila *et al.*, 2002; Moguel, 2013; Villafuerte, 2017); por un lado, concentra abundantes bienes naturales, biodiversidad y producción agropecuaria y, por otra parte, tiene los mayores índices de pobreza y desigualdad del país, sobre todo en la poblaciones campesinas e indígenas.

Desde mediados del siglo XX, los contrastes entre abundancia y marginación socioeconómica en el sureste han sido abordadas principalmente por dos tipos de políticas gubernamentales: el desarrollo estabilizador y las neoliberales, las cuales tienen matices diferentes sobre el papel que juegan el Estado y el mercado en el desarrollo regional. A pesar de esas diferencias, ambas políticas coinciden en la construcción de grandes obras de infraestructura (carreteras, puertos, aeropuertos, hidroeléctricas, termoeléctricas, sistemas de riego) con el fin de modernizar e impulsar el crecimiento económico de la región, aunque el objetivo principal de los proyectos fue fomentar el comercio, extraer los bienes naturales e integrar a las poblaciones al mercado y a la dinámica productiva nacional (Moguel, 2013).

Con el arribo del gobierno de Andrés Manuel López Obrador (AMLO) y su propuesta de la Cuarta Transformación (4T) en diciembre del 2018, se impulsaron nuevas obras de infraestructura dentro de una política gubernamental neodesarrollista (Vergara y Kay, 2018), la cual se propone fortalecer el mercado interno, impulsar la economía y modernizar la infraestructura con un papel activo de Estado, y aprovechar las materias primas, marcos normativos, salarios, posición geográfica para fomentar la extracción, producción y comercialización para el mercado nacional e internacional (Félix, 2011). Con estas políticas y acciones, la 4T pretende salir de la parálisis gubernamental sobre la realización de obras debido a la corrupción durante el periodo neoliberal, al tiempo que se abren nuevos empleos, se impulsa el crecimiento económico y se promueve el desarrollo (Plan Nacional de Desarrollo, 2019). Estas políticas fueron readecuadas con la agudización de las crisis múltiples asociadas a los efectos de la pandemia del Covid 19 desde marzo del 2020, que se expresó con problemáticas de salud pública, desaceleración de las actividades económicas, aumento de las desigualdades sociales y la polarización política (Guillén, 2021).

En este escenario complejo, el gobierno de la 4T fortaleció su apuesta por megaproyectos de infraestructura en el sureste del país, acelerando la construcción del Tren Maya (que atraviesa los estados de Chiapas, Tabasco,

Campeche, Yucatán y Quintana Roo); el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT); la refinería Olmeca, en Dos Bocas, Tabasco; el aeropuerto Internacional de Tulum, entre otras obras, como una estrategia para impulsar cambios estructurales en la dinámica económica, laboral y social del sureste; una estrategia llamada Cortinas de Desarrollo (López Obrador, 2020).

Al mismo tiempo que se anunciaron los megaproyectos de infraestructura (a finales del 2018), comenzaron a expresarse inconformidades por parte de algunas de las comunidades y organizaciones sociales cercanas a las zonas donde se realizarían las obras, debido a las posibles afectaciones territoriales y ambientales que tendrían, por lo que plantearon la realización de consultas comunitarias previas, libres, informadas y de buena fe (Chaca, 2018).

El gobierno federal realizó consultas comunitarias y ciudadanas para la construcción del Tren Maya y el CIIT durante el 2019, sin embargo, algunas organizaciones campesinas e indígenas, sobre todo las que habían luchado años antes en contra de proyectos económicos y extractivistas, cuestionaron el procedimiento utilizado para realizar las consultas por parte de las instituciones de gobierno, denunciando los intentos por legitimar la aprobación de los megaproyectos, en lugar de que las comunidades definieran sus propias propuestas de obras a partir de las necesidades locales y regionales.

Así, los cuestionamientos e inconformidades de las organizaciones campesina e indígenas ante los megaproyectos de la 4T retoman formas de resistencia y lucha en defensa del territorio que se han llevado a cabo durante casi veinte años en todos los estados del sureste; resistencias que enfrentaron distintos proyectos económicos y de infraestructura durante la última etapa del periodo neoliberal (2000-2018), en la que varias organizaciones y comunidades campesinas e indígenas se opusieron a la instalación de megaproyectos de infraestructura (autopistas, parques eólicos, presas), minería extractiva (en Chiapas y Oaxaca), desarrollos turísticos (en el caribe mexicano), extracción de hidrocarburos (Tabasco y Veracruz), acaparamiento y privatización del agua (Quintana Roo, Chiapas, Oaxaca), entre otros (Rodríguez, 2020).

Las luchas en dicho periodo mostraron que, en primera instancia, las resistencias comunitarias defendían sus territorios frente a formas de despojo concretas para poder mantener sus formas de vida campesina e indígenas. Con el aumento de conflictos y su ampliación en distintas zonas, poco a poco se fueron articulando un conjunto de luchas dispersas que tenían como horizonte la defensa de los modos de vida comunitario, un proyecto societal común que difiere de las formas excluyentes que el sistema capitalista les ha

querido imponer (Navarro, 2015; Toledo, 2015). Entre los elementos comunes que retomaron las organizaciones y pueblos fueron la exigencia del respeto a sus tierras y territorios, el fortalecimiento de sus mecanismos de decisión comunitaria y el reconocimiento a sus formas de autonomía política (López Bárcenas, 2017).

En los actuales tiempos neodesarrollistas, la novedad que enfrentan los procesos de resistencia socioambiental es que el gobierno federal se convirtió en el principal interlocutor de los conflictos, pues las obras principales no fueron concesionadas a las empresas privadas (como era la práctica neoliberal), sino que ahora son las instituciones gubernamentales quienes definen, financian, construyen y administran los megaproyectos dentro de una estrategia de impulsar el crecimiento económico, generar empleos y promover el bienestar social (Plan Nacional de Desarrollo, 2019).

En este contexto, la administración federal ha utilizado distintos instrumentos de política gubernamental para apuntalar sus Cortinas de Desarrollo, como es la realización de obras sociales en localidades, acciones de mejoramiento urbano y de vivienda, fortalecer programas de bienestar (Sembrando Vida, Producción para el Bienestar), creación de áreas naturales protegidas y parques nacionales. También es importante señalar la participación de la Secretaría de la Defensa Nacional (en el caso del Tren Maya) o la Secretaría de Marina (en el caso del CIIT) para la construcción y la administración de las obras. Son expresiones de una política neodesarrollista que muestra sus diferencias con las modalidades neoliberales centradas en la privatización y concesiones, que beneficiaron principalmente a las empresas constructoras (Rodríguez, 2021).

Para hacer frente a las nuevas perspectivas económicas, políticas gubernamentales y relaciones de poder en tiempos neodesarrollistas, las organizaciones sociales que resisten a los megaproyectos han estado utilizando un repertorio amplio, tanto de acciones colectivas (movilizaciones, denuncias y difusión en redes sociales, campañas y articulaciones regionales, amparos judiciales), como de acciones de fortalecimiento comunitario (asambleas, espacios de participación y decisión colectiva, formas de autonomía política) que se actualizaron y adecuaron a los periodos de encierros forzados por la pandemia del Covid 19 y de la construcción de las obras de infraestructura.

Desde estas formas de acciones colectivas y de fortalecimiento comunitario es que nos planteamos como objetivo de este artículo el analizar las características de las resistencias socioambientales en términos de los proyectos autonómicos que plantean organizaciones sociales frente a las obras

de infraestructura impulsadas en el sureste de México por el gobierno de la Cuarta Transformación.

El sureste, para efectos de este trabajo, abarca los estados de Veracruz, Oaxaca, Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán.¹ Abordamos el análisis regional como el espacio de influencia de las políticas públicas y los intereses empresariales por apropiarse de los bienes naturales y recursos estratégicos para el funcionamiento del sistema económico. También la región nos describe las concreciones territoriales de organizaciones y comunidades que luchan en contra de las formas de despojo y exclusión del modelo económico y político (Rodríguez, 2021).

Referentes conceptuales y metodológicos

Los análisis sobre los procesos de defensa del territorio que enfrentan a megaproyectos han sido abordados desde distintas categorías vinculadas a la acción colectiva y a las afectaciones socioambientales, conceptos como conflictos socioambientales (Paz, 2012; Pacheco, 2021), resistencias socioambientales (Bastián, 2019), luchas socioambientales (Rodríguez, 2020), movimientos socioambientales (Tetreault, 2019), que son categorías que cubren un amplio espectro de procesos sociales que abarcan formas de acción de los actores sociales que confrontan diferentes valoraciones sobre los vínculos entre sociedad, economía, territorio y ambiente, así como los riesgos y beneficios por el acceso y control de bienes naturales.

Las acciones son acentuadas cuando grupos de poder económico y político se llevan los beneficios, mientras los habitantes de los territorios asumen los costos socioambientales provocados por las formas de expoliación de bienes naturales, lo que genera un campo de confrontación entre actores en el ámbito público (Paz, 2012).

Para el estado de confrontación y tensión social que generan los proyectos del gobierno de la 4T, vamos a trabajar con la categoría de resistencias socioambientales, entendidas como acciones sociales que confrontan las actividades económicas, extractivistas y de construcción de infraestructura, que

¹ Esta delimitación regional responde al área geográfica donde se aplican los programas y proyectos prioritarios de la actual administración federal. No obstante, hay otras delimitaciones en políticas gubernamentales y programas de desarrollo en sexenios anteriores, que definen una región sur sureste que es más amplia y en la que se incluyen además los estados de Puebla y Guerrero.

afectan a los territorios, los modos de vida y formas de sustento de grupos sociales, así como la relación con su entorno natural, y que llevan a las personas a organizarse y emprender acciones de defensa de sus lugares desde sus perspectivas histórico-culturales, productivas y ecológicas (Tetreault, 2019).

Las resistencias socioambientales que se muestran en el Istmo de Tehuantepec por la construcción del CIIT y en la península de Yucatán frente al Tren Maya, son expresiones públicas y acciones colectivas que denotan formas de vinculación y organización flexible en torno a identidades e intereses comunes, y que tratan de defender sus territorios respecto a las amenazas que implican la realización y operación de esas grandes obras de infraestructura.

Hay un segundo proceso que corre paralelo a las expresiones de resistencia socioambiental y que muestra las expectativas que tienen quienes participan de las acciones colectivas que, en un principio, defienden sus espacios y formas de vida contra las afectaciones territoriales y ambientales que significan los megaproyectos, pero que desde esas resistencias, se plantean objetivos a largo plazo que tratan de impulsar un proyecto de sociedad que muestra elementos comunes de las demandas, propuestas y prácticas de las organizaciones y comunidades, y que evidencian formas de re-existencia mediante sus luchas sociales, la reinención de sus identidades colectivas y sus modos de vida indígenas y campesinos, desde una construcción colectiva y compartida (Escobar, 2014).

En este sentido, las diversas resistencias socioambientales tienen como horizonte el fortalecer los modos de vida indígena y campesino, los cuales permiten vincular a distintos actores rurales con identidades y perspectivas de vida similares que, además, tienen formas de organización, producción y consumo relacionados con la producción agropecuaria y artesanal, basadas en redes familiares que buscan, mediante actividades multifuncionales, una economía diversificada y orientada a lograr el bienestar común, lo que implica una relación esencial con la tierra y con el entorno natural, donde la comunidad y los pueblos son puntos de referencia fundamentales, en especial, por la conformación de espacios de decisión colectiva, procesos de autodeterminación y de autonomía política (Bartra, 2016).

En esta perspectiva es que se subraya la autonomía política para defender los territorios e impulsar el horizonte societal campesino e indígena, sobre todo porque en las experiencias de resistencia socioambiental aparecen las exigencias y propuestas centradas en el reconocimiento a la autodeterminación comunitaria y el respeto a las prácticas y protocolos autonómicos (López Bárcenas, 2017; Cruz, 2022).

Estas exigencias retoman ideas y discusiones enarboladas por el movimiento indígena de la década de 1990, a partir del rechazo contra los actos conmemorativos de los 500 años de la invasión europea y, sobre todo, por el levantamiento zapatista de 1994. Estos procesos sociales generaron varios debates académicos sobre las perspectivas de los proyectos autonómicos, de los cuales retomamos la idea de la autodeterminación de los pueblos y la soberanía sobre su territorio como ámbito en donde se realiza la toma de decisiones, la ejecución de acciones, la administración de sus recursos financieros y el cuidado de sus bienes naturales, lo que se constituye como un elemento central para las posibilidades de fortalecimiento de sus modos de vida (Burguete, 2018).

Las propuestas autonómicas que se impulsan en los espacios de participación directa, donde se privilegia la toma de decisiones colectivas de las comunidades, son respaldadas por autoridades propias y que permiten la existencia de formas de organización social que tienen capacidad de incidir en un territorio determinado (López Bárcenas, 2017).

Ahora, en el contexto de las resistencias frente a las grandes obras neodesarrollistas, los proyectos autonómicos se han actualizado y han tomado nuevos protagonismos al replantearse las relaciones de poder con los gobiernos (no sólo con el federal, sino en los ámbitos estatal y municipal), donde se resalta la capacidad de tomar decisiones colectivas sobre los proyectos que afectan sus territorios (Cruz, 2022).

Para ubicar los proyectos autonómicos que se construyen desde las resistencias socioambientales, resulta importante analizar sus formas de organización y articulación, así como las redes locales y regionales que han construido, que expresan espacios de confluencia y reflexión de sus luchas. Desde estos espacios se han generado diversos foros, reuniones y encuentros, donde se han elaborado documentos y pronunciamientos que permiten identificar algunos de los elementos comunes de los proyectos autonómicos en construcción.

Las fuentes de información se basaron en materiales hemerográficos, sobre todo en periódicos nacionales y portales informativos, documentos de instituciones gubernamentales como Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), así como documentos y pronunciamientos de organizaciones y articulaciones sociales como la Asamblea de Pueblos Indígenas del Istmo en Defensa de la Tierra y el Territorio (APIIDTT), la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona del Norte del Istmo (Ucizoni), el Consejo Regional Indígena Popular de Xpujil (Cripix), la Asamblea de Defensores del Territorio

Múuch' Xíinbal. La información se complementó con la participación en foros y seminarios.

Para analizar esta información se trabajó con el método narrativo aplicado a procesos sociales (Blanco, 2011), con el que se contrastaron los documentos y los debates públicos respecto a la construcción de las obras del CIIT y Tren Maya, frente a las exigencias de organizaciones sociales que encabezan las resistencias, en términos de los proyectos autonómicos que subyacen en dichas confrontaciones.

Así, el análisis metodológico hizo énfasis en ubicar las exigencias de autodeterminación y la construcción de autonomía que expresan y defienden las organizaciones sociales que luchan contra la imposición y construcción de megaproyectos. Desde este análisis y retomando los trabajos de Burguete (2018), Cruz (2022) y Rodríguez (2020), se delimitaron dos ejes de articulación de los proyectos autonómicos:

- a) Relación de las comunidades con gobiernos y empresas.
- b) Ejercicio de la autonomía y la toma de decisiones colectivas sobre sus tierras y territorios.

Resultados y discusión

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y el Tren Maya, son las obras de infraestructura más ambiciosas de la 4T, que se inscriben en una perspectiva de reordenamiento económico y territorial que articulará una serie de proyectos en el sureste del país, como la Refinería Olmeca y su ramal de ferrocarril que lo conectará al tren de Coatzacoalcos, la modernización de las vías del tren de Salina Cruz a Tapachula, Chiapas, y la vía de Coatzacoalcos a Palenque, el Aeropuerto Internacional de Tulum, el nuevo muelle en Cozumel para cruceros, entre otros.

Son obras y proyectos de infraestructura que están destinados a fortalecer los modelos de despojo basados en el turismo de enclave del Caribe Mexicano, los intereses inmobiliarios por el crecimiento urbano en las ciudades medias, las actividades de maquila industrial, la producción agroindustrial y agropecuaria, el extractivismo de hidrocarburos y la industria petroquímica (Rodríguez, 2021).

Las transformaciones territoriales de los megaproyectos serán relevantes. En el caso del CIIT refieren a un conjunto de acciones y obras para consolidar una plataforma logística multimodal, que incluye la modernización de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos con terminales de usos múltiples (bodegas, contenedores y transporte de carga); rehabilitación del

ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, la ampliación de la autopista transístmica, la puesta en marcha de diez polos de desarrollo para el bienestar (Podebis) y la construcción de un gasoducto, entre otros proyectos que estarán en funcionamiento en el 2023. El conjunto de obras y remodelaciones afecta a 79 municipios (46 en Oaxaca y en 33 de Veracruz), donde habitan casi 2.5 millones de personas, concentradas en ciudades como Coatzacoalcos, Minatitlán, Juchitán, Tehuantepec y Salina Cruz. Además, hay una diversidad de pueblos indígenas: zapotecos, mixes, Ikoots, chinantecos, mazatecos, chontales, zoques y popolucas (Geocomunes, 2020).

En el caso del Tren Maya es una obra que atravesará los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán. La entidad encargada de construirlo es el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) y se calcula que la obra costará 150 mil millones de pesos, terminándose en diciembre del 2023. Tendrá 1,552 kilómetros de vías férreas, de los cuales 660 kilómetros corresponden a la antigua vía, que será modernizada y 842 kilómetros al nuevo trazado, que incluye la instalación de 19 estaciones nuevas con sus polos de desarrollo (Fonatur, 2021).

La construcción de ambos proyectos desde el 2019 ha provocado una serie de resistencias socioambientales por algunas organizaciones sociales, comunitarias y ambientalistas en la región, las cuales tienen una amplia experiencia en la defensa de sus territorios. En el caso de agrupaciones sociales como la red El Istmo es Nuestro, la APIIDTT, el Colectivo Oaxaqueño en Defensa de los Territorios y Ucizoni, han cuestionado en las afectaciones que tendrá el CIIT al potenciar las actividades económicas y la instalación de industrias en los diez Podebis y la ampliación de los puertos para aprovechar las facilidades en el traslado de mercancías, hidrocarburos y petroquímicos, lo que en conjunto provocarán procesos de apropiación de tierras de los pueblos del Istmo (Geocomunes, 2020).

Una situación que tensó la relación con estas organizaciones y articulaciones fueron los procesos de consulta que impulsó la administración de AMLO a los pueblos y comunidades indígenas para aprobar el CIIT mediante 21 asambleas regionales en Oaxaca y el sur de Veracruz, con cerca de 5,000 participantes entre marzo y octubre del 2019. El resultado oficial de la consulta fue que el megaproyecto fue aprobado por consenso por dichas asambleas. Sin embargo, el proceso fue cuestionado por esas organizaciones sociales debido a los apresurados tiempos para la organización, no se proporcionó información suficiente, no existieron mecanismos para asegurar la equidad de género y no se elaboraron materiales en lenguas indígenas (Candelas, 2019).

En diciembre del 2019 el gobierno federal también organizó una consulta en la Península de Yucatán para conocer la opinión sobre la realización del Tren Maya, tanto a las comunidades y ejidos indígenas como a la población de los municipios afectados. Los resultados de las 15 asambleas regionales en las que participaron 5,436 representantes, fue que aprobaron por consenso el megaproyecto, mientras en el sistema de consulta abierta por votación, el 92.3% de los consultados aprobó la realización del Tren Maya (Fonatur, 2021).

Organizaciones sociales, civiles y ambientales en la península de Yucatán y en Chiapas como el Consejo Regional Indígena Popular de Xpujil, el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible, la Asamblea de Defensores del Territorio Múuch' Xíinbal, la organización Ka' Kuxtal Much Meyaj y la Coordinadora de Organizaciones Sociales Indígenas Xi' Nich, también criticaron las formas y mecanismos utilizados en la consulta sobre el Tren Maya organizada por el gobierno en diciembre del 2019, pues se les dio información sesgada e incompleta, además de tiempos muy apresurados (Varillas, 2019). Por su parte, un grupo de académicos y organizaciones ambientalistas² vinculados a las luchas socioterritoriales, han insistido en que el Tren Maya tendrá varios efectos ecológicos, ya que en su construcción se modificarán suelos y el hábitat, sobre todo en los 600 kilómetros que tiene la ruta que va desde Cancún-Bacalar, hasta Escárcega. También hay riesgos por las afectaciones a las aves y animales por interrumpir su circulación natural dentro de los ecosistemas al ser cortados por las vías de tren de alta velocidad. Pero la mayor preocupación son las afectaciones que sufrirá la Reserva de la Biosfera de Calakmul, por la cual atravesará la vía del ferrocarril y tendrá, además, una estación principal para que los turistas visiten la zona arqueológica de Calakmul que está en el centro de la reserva y en la que se calcula el arribo de dos millones de personas al año (Gasparello *et al.*, 2019).

Así, se puede delimitar una primera fase de resistencias socioambientales que inicia con el anuncio de los proyectos de obras para el sureste y que se cierra con la imposición de los mecanismos de consulta y la aprobación de las obras de infraestructura. Una fase en la que organizaciones

sociales ya tenían antecedentes en la defensa de sus territorios en contra la instalación de proyectos eólicos, contra transgénicos, desarrollos turísticos, etcétera, lo que les permitió construir una serie de argumentaciones y posicionamientos críticos respecto a las políticas de desarrollo del gobierno, sus vínculos con las empresas constructoras y actividades económicas beneficiarias de las obras, así como las perversiones en las formas de consulta a las comunidades, haciendo a un lado las capacidades de decisión colectiva y autonomía que históricamente han generado los pueblos indígenas y campesinos.

Después de las distintas consultas, las organizaciones sociales de Chiapas, Campeche y Yucatán, apoyados por algunas organizaciones civiles y de derechos humanos,³ interpusieron entre el 2020 y el 2022 una serie de amparos en contra de la construcción del Tren Maya por sus afectaciones ambientales y fallos en el procedimiento de la consulta. Varios de los amparos resultaron en suspensiones provisionales y seis de ellos terminaron en suspensiones definitivas (La-Lista, 2022), deteniendo temporalmente las actividades de construcción del ferrocarril en parte, de los tramos 1, 2 y 3 hasta que fueron resueltas las causas de los amparos. Asimismo, en el Istmo, organizaciones defensoras del territorio de la región mixe vinculadas a Ucizoni, interpusieron recursos legales en contra de la construcción y modernización de las líneas férreas que están cerca de sus terrenos, aunque estos recursos no prosperaron (Manzo, 2020).

Un proceso importante para fortalecer la visibilización de las resistencias y superar las restricciones de movilidad provocadas por la pandemia del Covid-19, fueron la realización de foros, encuentros y reuniones, desde donde se plantearon una serie de exigencias, propuestas y alternativas a los megaproyectos con documentos, desplegados y pronunciamientos. Con estos referentes se ubicaron distintos elementos que aportan a los ejes en los que se agrupan los proyectos autonómicos:

a) Relación de las comunidades con gobiernos y empresas

Los cuestionamientos de las organizaciones sociales en las formas y métodos en cómo el gobierno federal ha realizado las consultas públicas para la aprobación de las obras de infraestructura y los Podedis, muestran desacuerdos, agravios y afrentas, no sólo por los mecanismos utilizados, sino por los ob-

² En una carta elaborada el 1 de abril del 2022 con el título "Por qué nos oponemos al Tren Maya" fue firmada por más de un centenar de personas, entre investigadores, académicos, activistas y organizaciones sociales. Para más detalles ver <https://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/geopolitica.iiec.unam.mx/files/2022-04/por%20que%CC%81%20nos%20oponemos%20al%20Tren%20Maya.pdf>

³ Nos referimos a agrupaciones como Equipo Indignación, Centro Mexicano de Derecho Ambiental y Kanan Derechos Humanos.

jetivos con los que se realizaron, pues se consideran como consultas simuladas y amañadas, que tenían el fin de legitimar la imposición de dichas obras (Xinich, 2020).

En este sentido, hay un reclamo por convertir el derecho de los pueblos a la consulta, que está consagrado en normativas internacionales y leyes nacionales, en un mero instrumento para el despojo de los territorios y que facilitan los permisos para construir los megaproyectos (El Istmo es Nuestro, 2022).

En el proceso por avalar los Polos de Desarrollo para el Bienestar del Istmo de Tehuantepec, en mayo del 2021, también se volvió a cuestionar el papel de las instituciones públicas en las consultas comunitarias, en la medida en que funcionarios del gobierno federal impulsaron la aprobación de terrenos en la comunidad agraria de Puente de Madera, pues denuncian a “la Procuraduría Agraria de Tehuantepec por ejercer presión a las comunidades y núcleos agrarios de la región para la negociación y entrega de nuestros territorios al corredor interoceánico, pues la autoridades se encuentran coludidas con intereses de diversos grupos políticos y empresariales” (El Istmo es Nuestro, 2022).

En el caso de las consultas realizadas en el estado de Yucatán para aprobar los trabajos del Tren Maya, la Asamblea de Defensores del Territorio Múuch Xíimbal describe este mismo proceso:

Se parte de un esquema tutelar en donde el gobierno federal sin consultar ni dialogar con los pueblos impone esquemas y modalidades de comercio con el aval de instituciones internacionales que legitiman este actuar. Reiteramos que la raíz de todo este problema está en que el proyecto del mal llamado tren maya, con todas sus líneas de acción, nunca fue consultado ni dialogado con las comunidades afectadas, quienes carecen de la información completa y oportuna para tomar decisiones en torno a este proyecto (Asamblea Múuch Xíimbal, 2021: 2).

En este sentido, el CRIPX en el sur de Campeche se suma a la condena: “Rechazamos y repudiamos todo intento o simulación de consulta indígena a nuestros pueblos, meramente como requisitos para la obtención de nuestro consentimiento para la instalación del tren maya que se pretende” (CRIPX, 2019).

Por ello, se exige que las consultas sean realizadas “con tiempo y brindando mayor información a la comunidad, dentro del marco legal del derecho a una asamblea previa, libre e informada [...], que se respete el derecho a la libre autodeterminación y que no intervenga el gobierno” (APIDTT, 2021a: 1). Además, se demanda al gobierno de la 4T que no privilegie los

intereses de las empresas privadas y que permita que los pueblos tomen sus propias decisiones.

Con estas formas de imponer obras con consultas simuladas, los gobiernos “están terminando con nuestras garantías como ciudadanos y, como pueblo indígena, nos han violentado” (Castro y Reyes, 2019), por lo que las consultas “deben ser al interno de nuestras comunidades, para luego comunicar a empresarios y gobiernos nuestra decisión, misma que están obligados a respetar” (APIDTT, 2021b: 2).

Desde esta perspectiva es que se propone que las políticas públicas, programas de gobierno y las obras de infraestructura se elaboren en beneficio de las comunidades campesinas e indígenas, y que se discutan y aprueben bajo los mecanismos propios de decisión y participación de los pueblos.

b) Ejercicio de la autonomía y la toma de decisiones colectivas en tierras y territorios

Las luchas en defensa del territorio tienen como horizonte la construcción de formas de la autonomía y la libre determinación desde los pueblos, comunidades y ejidos (Campaña U Je’ets’el le Ki’ki’kuxtal, 2021), no sólo en la capacidad de decidir si quieren o no algún megaproyecto, sino que “los pueblos tienen que ser autónomos, pero en todos los aspectos” (Castro y Reyes, 2019: 42).

El resurgimiento del tema de la autodeterminación y de la autonomía política en los conflictos contra megaproyectos se expresa en Yucatán, donde organizaciones como la Asamblea Múuch’ Xíimbal propone una autonomía como un espacio para tomar decisiones entre todos (ejidatarios, jóvenes, mujeres, adultos, ancianos), para defender las formas de vida como pueblo maya, practicando la agricultura y la producción de sus propios alimentos, cuidar de la tierra, el territorio y los montes, rescatar la importancia de la cultura y la lengua maya (Poot, 2022).

En el Istmo de Tehuantepec, las organizaciones como El Istmo es Nuestro y la APIDTT, afirman que la “autonomía y libre determinación se ejercen y emanan de nuestras propias asambleas, formas de organización y expresión de nuestra voluntad como pueblos y organizaciones” (APIDTT, 2021b: 1).

Se lucha por una autonomía en la que los pueblos puedan defender sus derechos colectivos, económicos, sociales y culturales de los pueblos, con autoridades que protejan al territorio y a los bienes de los pueblos (APIDTT, 2021b).

A partir de estos dos ejes, resaltamos algunas de las características del proyecto autonómico que se está mostrando en los espacios de las resistencias socioambientales que cuestionan las obras de infraestructura en el sureste.

Para ello recordamos que las organizaciones indígenas y campesinas que están encabezando las resistencias son, en su mayoría, espacios en los que participan representantes de comunidades indígenas, activistas y liderazgos locales, que tienen trayectorias del trabajo con los ejidos y pueblos desde hace mucho tiempo en temas de defensa de la tierra, derechos humanos, soberanía alimentaria, producción sustentable y autonomía indígena.

Tienen además, una tradición en la lucha por la defensa de sus territorios frente a otros proyectos económicos y de infraestructura que se han desarrollado en sus regiones desde hace casi veinte años. Por ejemplo, la APIDTT ha enfrentado a las empresas eólicas en el Istmo; el Cripix en el sur de Campeche se ha organizado contra la siembra de soya transgénica. La Ucizoni, por su parte, ha rechazado los reiterados intentos gubernamentales y empresariales de extender en el Istmo las plantaciones forestales comerciales. La asamblea Múuch Xíimbal mantiene actualmente su lucha contra los parques eólicos y solares que se quieren instalar en el norte de Yucatán (Rodríguez, 2021).

También hay que señalar que el rechazo a los megaproyectos no ha sido homogéneo, pues varias autoridades agrarias y representantes de comunidades, de ejidos y de pueblos apoyaron las obras del CIIT o el Tren Maya en las consultas públicas. Pero no sólo apoyan las obras los representantes agrarios, parte de los pobladores de esas comunidades consideran que las obras les benefician porque se generan empleos y se tendrán más servicios de transporte y comunicación.⁴

No obstante lo anterior, se resalta la importancia que tienen las resistencias socioambientales como expresión de los agravios, injusticias y reclamos que abanderan grupos y colectivos de los pueblos y comunidades, pues dan muestra de las posibilidades de alternativas sociales y re-existencias ante la construcción de las obras en sus territorios y por las afectaciones que provoca el modelo económico en los modos de vida comunitaria (Toledo y Ortiz- Espejel, 2016).

De esta manera, el proyecto autónómico que emerge de las resistencias socioambientales se presenta como una forma de enfrentar esos agravios y afectaciones gubernamentales (López Bárcenas, 2017). La autonomía se muestra como un horizonte organizativo que se nutre de las prácticas y

propuestas que hacen énfasis en la exigencia de libre autodeterminación de los pueblos y de su capacidad de decisión en distintos aspectos que afectan a sus territorios y al manejo de sus bienes naturales (Burguete, 2018).

Ante las consultas públicas de la 4T, las resistencias rescatan las formas comunitarias de participación directa y toma de decisiones colectivas como las asambleas ejidales, comunales o de pueblo, en las que sus autoridades respaldan las decisiones y ejecutan las acciones pertinentes para atenderlas. Estas características autonómicas salen a relucir en los intentos de imponer los megaproyectos, tanto en los actuales de López Obrador como en las anteriores experiencias de proyectos neoliberales.

La construcción de propuestas autonómicas que emergen de los conflictos socioambientales, dan muestra de una confrontación mayor entre las organizaciones indígenas y el gobierno de la 4T, pues se están disputando proyectos y apuestas políticas (Bachelot, 2021). Por un lado, evidencia las políticas neodesarrollistas actuales con un protagonismo creciente del Estado en la promoción del desarrollo económico y la creación de empleos, mientras que en el proyecto desde las resistencias, tiene como una de sus características principales la autonomía comunitaria, que atraviesa desde las relaciones el Estado y las empresas, hasta la demanda del reconocimiento de la autodeterminación sobre sus territorios, sus formas de decisión y organización propias.

El proyecto autónómico reivindica al modo de vida campesino con base en la tierra como medio de sustento. También hay un énfasis en defender el territorio, pues es un proveedor de agua, aire, productos del monte y vida. Este modo campesino incluye el trabajo comunitario, la propiedad social de la tierra y los espacios colectivos de decisión.

Conclusiones

El gobierno neodesarrollista de la 4T lleva a cabo un conjunto articulado de grandes obras de infraestructura en el sureste, las cuales muestran claramente sus políticas y acciones para impulsar la economía, generar empleos y promover el bienestar a partir de un papel cada vez más importante del Estado.

Las obras de infraestructura, fundamentales dentro de la agenda y narrativa gubernamental, tuvieron que ser impulsadas mediante la combinación de estrategias de políticas sociales en los territorios y la realización de consultas públicas y ciudadana, utilizando además la legitimidad que tenía como un

⁴ Estas opiniones fueron recopiladas en estancias de trabajo de campo en el sur de Quintana Roo en noviembre del 2019, en el Istmo de Oaxaca en febrero del 2020 y noviembre del 2021, así como en Tulum en octubre del 2022.

gobierno de alternancia que generó muchas expectativas en las poblaciones del sureste.

Las respuestas sociales ante estos megaproyectos no se hicieron esperar en una región que, por sus bienes naturales y posición geográfica, tenía una larga experiencia de luchas contra la imposición de diversos proyectos económicos y de infraestructura, que acumularon agravios por los procesos de despojo y devastación ambiental que causarían.

Las resistencias socioambientales contra las Cortinas de Desarrollo, sobre todo contra el CIIT y el Tren Maya, han sido encabezada por organizaciones indígenas que aglutinan liderazgos y representantes comunitarios que han criticado las afectaciones sociales y ambientales que provocarán la construcción y funcionamiento de los proyectos, así como las modalidades e intenciones de las consultas públicas y la operación política gubernamental para legitimar las obras.

Las resistencias han generado una serie de posicionamientos y propuestas entre las distintas organizaciones, las cuales convergen en temas como la defensa del territorio, el respeto a la autodeterminación y el reconocimiento a la autonomía.

En efecto, el entretejido de propuestas y acciones desde las organizaciones y comunidades delimitan un proyecto autonómico como horizonte compartido en construcción, pero ese proyecto autonómico existe en términos de una disputa desigual entre políticas y estrategias entre las organizaciones y el gobierno.

La disputa expresa el impulso de las comunidades para fortalecer sus formas de decisión colectiva y de capacidad de autodeterminación, así como para definir los aspectos trascendentales de sus formas de vida. Por su parte, el gobierno de la 4T, con su perspectiva neodesarrollista, pretende fortalecer el crecimiento económico, la creación de empleos y la promoción del desarrollo, desde un modelo exportador, comercial, turístico y de servicios, el cual prospera a expensas de los medios de vida y territorios de las poblaciones campesinas e indígenas.



REFERENCIAS

- Bachelot, B. (2021) "Libre determinación y megaproyectos: El Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (Cripix) frente al Tren Maya" en *Nuestra Praxis*, Núm. 105 Jul-Dic 2020, pp. 105-127.
- Bartra, A. (2016) *Hacia un marxismo mundano. La clave está en los bordes*. México, UAM Xochimilco e Ítaca.
- Bastián, I. (2019) "Resistencias socioambientales: una Introducción" en Ixkic Bastián y Vasundhara Jairath (coords.), *Conflictos y resistencias. Energía y conflictividad en México*. México: Miguel Ángel Porrúa y Universidad Autónoma de Morelos.
- Blanco, M. (2011) "Investigación narrativa: Una forma de generación de conocimientos" en *Revista Argumentos* 24(67), pp. 135-156.
- Burguete, A. (2018) "La autonomía indígena: la polisemia de un concepto. A modo de prólogo" en Pavel López y Luciana García (coords.), *Movimientos indígenas y autonomías en América Latina: escenarios de disputa y horizontes de posibilidad*. Buenos Aires: El Colectivo y CLACSO.
- Candelas, R. (2019). *El proyecto del tren transistmico. Carpeta informativa núm. 119*. México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Castro, Angélica y Neftalí Reyes (2019) *Diagnóstico: Alternativas comunitarias en defensa de los territorios en Oaxaca. Sembrando dignidad, reivindicamos lo común*. Oaxaca, Servicios para una Educación Alternativa.
- Chaca, R. (2018) "Comienzan en el Istmo a rechazar consultas a modo" en *El Universal*, 27 de noviembre de 2018.
- Cruz, E. (2022) *Ejercicio autonómico desde los sistemas normativos: protocolos de consulta previa, reglamentos y estatutos comunales indígenas*. México: Universidad Autónoma de Chiapas.
- Dávila, E.; Kessel, G. y Levy, S. (2002) "El sur también existe: un ensayo sobre el desarrollo regional de México" en *Revista Economía Mexicana*, 9(2).
- Escobar, A. (2014) *Sentipensar con la tierra. Nuevas lecturas sobre desarrollo, territorio y diferencia*. Colombia: Universidad Autónoma Latinoamericana.
- Féliz, M. (2011) "Neoliberalismos, neodesarrollismos y proyectos contrahegemónicos en Suramérica" en *Revista Astrolabio* (7), pp. 238-265.
- Fonatur, Fondo Nacional de Turismo (2021). *El Tren y la gente*. México: Fondo Nacional de Turismo.
- Gasparello, G. et al. (2019) *¿Sabías que el tren maya...? Proyecto de investigación. Producción de territorialidades y resistencia a los megaproyectos en la región maya*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Geocomunes (2020). *Análisis General del Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*. Disponible en http://geocomunes.org/Analisis_PDF/GeoComunes_Trans-C3%ADstmico_22Abril2020.pdf
- Guillén, A. (2021) *El régimen de acumulación en México: caracterización, tendencias y propuestas para su transformación*. México: Comisión Económica para A.L. y el Caribe.

La-Lista (2022). “El Tren Maya y la larga batalla jurídica por frenar el megaproyecto en la selva”. Disponible en <https://la-lista.com/mexico/2022/06/01/el-tren-maya-y-una-larga-batalla-juridica-por-frenar-el-megaproyecto-en-la-selva> (consulta 01/07/2022).

López Bárcenas, F. (2017) *¡La tierra no se vende! Las tierras y los territorios de los pueblos indígenas en México*. México, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Servicios para una Educación Alternativa, Proyecto de Derechos Económicos Sociales y Culturales, Centro de Orientación y Asesoría a Pueblos Indígenas.

López Obrador, A. M. (2020) “Versión estenográfica: Evaluación de Programas Integrales de Bienestar y Zona Libre, en Tecate, Baja California”. Disponible en <https://lopezobrador.org.mx/2020/11/27/version-estenografica-evaluacion-de-programas-integrales-de-bienestar-y-zona-libre-en-tecate-baja-california/> (consulta 06/06/2022).

Manzo, D. (2020) “Exige Ucizoni cancelar rehabilitación de vía férrea en el Istmo; es ilegal, advierte” en *La Jornada*, 24 de abril de 2020, p. 31.

Moguel, J. (2013), *El sur-sureste mexicano: crisis y retos*. México: Cesop y Juan Pablos Editor.

Navarro, M. L. (2015) *Luchas por lo común. Antagonismo social contra el despojo capitalista de los bienes naturales en México*. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla y Bajo Tierra.

Pacheco-Vega, R. (2021) “Teoría de conflictos socioambientales: un panorama de las diversas explicaciones del surgimiento de disputas por megaproyectos y extractivismo” en Aleida Azamar y Carlos Rodríguez (coords.), *Llover sobre mojado. Conflictos socioambientales frente al extractivismo y megaproyectos en tiempos de crisis múltiple*. México: UAM Xochimilco y Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.

Paz, M. (2012) “Deterioro y resistencias. Conflictos socioambientales en México” en Darcy Tetreault (coord.), *Conflictos socioambientales y alternativas de la sociedad civil*. Guadalajara, México: ITESO.

Plan Nacional de Desarrollo (2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*. Ciudad de México, México: Gobierno de México.

Poot, A. (2022) “La Consulta fantasma hacia los pueblos” en *Programa La Comuna*, 18 de junio del 2022. Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=w0MTuiP2huE> (consulta 01/07/2022).

Rodríguez, C. (2020) *Defender los territorios frente al despojo. Luchas socioambientales y disputa de proyectos de sociedad en México*. México: UAM-Xochimilco.

_____ (2021) “Crisis múltiples, neodesarrollismo y megaproyectos en la región sureste de México” en *Revista Región & Cohesión*, doi: 10.3167/reco.2021.110304, Volume 11, Issue 3, Winter 2021, pp. 33-53.

Tetreault, D. (2019) “Problemas, conflictos y movimientos socioambientales. Un marco conceptual anclado en la experiencia mexicana” en Darcy Tetreault, Cindy McCulligh y Carlos Lucio (coords), *Despojo, conflictos socioambientales y alternativas en México*. México: Miguel Ángel Porrúa y UAZ.

Toledo, V. (2015) *Ecocidio en México. La batalla final es por la vida*. Ciudad de México, México: Grijalbo.

Toledo, V. y Ortiz-Espejel, B. (2016) *México, regiones que caminan hacia la sustentabilidad. Una geopolítica de las resistencias bioculturales*. México: Universidad Iberoamericana.

Varillas, A. (2019) “Rechazan organizaciones indígenas consulta sobre Tren Maya” en *El Universal*, 7 de diciembre. Disponible en <https://www.eluniversal.com.mx/estados/rechazan-organizaciones-indigenas-consulta-sobre-tren-maya> (consulta 21/06/2022).

Vergara L. y Kay, C. (2018) “La economía política agraria de los gobiernos de izquierda en América Latina. El agronegocio, el campesinado y los límites del neodesarrollismo” en Cristóbal Kay y Leandro Vergara (coords.) *La cuestión agraria y los gobiernos de izquierda en América Latina campesinos, agronegocio y neodesarrollismo*. Buenos Aires: Clacso, pp. 349-395.

Villafuerte, D. (2017) *Tiempo de fronteras. Una visión geopolítica de la frontera sur de México*. México: CESMECA-UNICACH/Juan Pablos Editor.

DOCUMENTOS Y COMUNICADOS

APIDTT Asamblea de Pueblos del Istmo en Defensa de la Tierra y el Territorio (2021a), “Comunicado Colectivo”, Istmo de Tehuantepec, Oaxaca, 20 de mayo de 2021.

_____ (2021b). “No nos conquistaron, resistimos”, Ciudad de México, 12 de agosto de 2021.

Asamblea de Defensores del Territorio Múuch Xiimbal (2021). “Posicionamiento de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch Xiimbal ante el violento e ilegal avance del mal llamado Tren Maya”, Yucatán, 23 de junio de 2021.

Campaña U Je’ets’el le Ki’ki’kuxtal (2021). “Por una vida digna ivamos por la autonomía!”, Hopelchén, Campeche, 16 de abril del 2021.

CRIPX, Consejo Regional Indígena Popular de Xpujil (2019). “Manifiesto sobre el Tren Maya”, Xpujil, Campeche, 18 de noviembre del 2019.

El Istmo es nuestro (2022). “¿Qué es el corredor interoceánico? ¿Desarrollo para quién y a qué costo?”, Juchitán, Oaxaca, 3 de enero de 2022.

Xinich, Comité de Defensa de la Libertad Indígena (2020). “Pronunciamiento contra la construcción del tren maya”, Palenque Chiapas a 20 de septiembre del 2020.