

Istmeños, los olvidados del Interoceánico

Comunidades indígenas temen perder su forma de vida a medida que avanza la megaobra

ALEJANDRA CRAIL

—nacion@eluniversal.com.mx

El avance del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec ha dejado atrás a las comunidades del sureste del país que esperaban beneficiarse de este megaproyecto.

A pesar de las promesas de desarrollo y empleo, muchos habitantes de la región viven en la pobreza, han sido desalojados de sus viviendas y enfrentan problemas como falta de infraestructura y contaminación ambiental.

En Medias Aguas, Veracruz, un antiguo taller de trenes ha sido ocupado por el gobierno federal sin pagar por ello, y a los ejidatarios se les ofreció una compensación insuficiente. Mientras tanto, en San Mateo del Mar, Oaxaca, los pobladores esperan ser reubicados por el crecimiento de la marea.

| **NACIÓN** | A4

PERIODISMO DE INVESTIGACIÓN Y DATOS

VALENTE ROSAS, EL UNIVERSAL



En Coatzacoalcos, Veracruz, el gobierno desalojó a la familia Hernández de su casa, a un costado de la vía del ferrocarril.

PERIODISMO DE INVESTIGACIÓN Y DATOS



ISTMEÑOS, EN LA

ESTACIÓN OLVIDO

Aunque el Corredor Interoceánico promete “desarrollo”, hay quienes están quedando fuera de la promesa. **El gobierno federal les adeuda, les demuele sus casas y les deja en el rezago. En el Istmo de Tehuantepec, 61.5% de las personas vive en pobreza**

Texto: **ALEJANDRA CRAIL**
Fotografía: **VALENTE ROSAS**

En Medias Aguas, Veracruz, hay un antiguo taller de trenes escondido entre hierbas y árboles. Está dentro de un terreno de 3.5 hectáreas que el gobierno federal ha usado sin pagar por ello. Tras la rehabilitación de la Línea Z del ferrocarril del Corredor Interoceánico, este lugar se volvió estratégico. Ahora, como en el pasado, está contemplado para el mantenimiento y reparación de material ferroviario. Con el anuncio de la inversión millonaria, los ejidatarios pensaron que la deuda sería saldada, pero esto no sucedió. La autoridad ofreció 9 mil 600 pesos: 27 centavos por metro cuadrado.

“Imagínense nuestra desilusión. Es una injusticia. Es más lo que hemos gastado en abogados y en traslados, que lo que quieren pagar”, dice Gabriel Gómez Gutiérrez, comisario del ejido. Además, el gobierno les debe por otro terreno valuado de manera similar.

Si bien la falta de pago por el terreno es importante, la deuda del gobierno va más allá. Ahí, la energía eléctrica es inestable, tienen un centro de salud dañado desde el sismo de 2017 y no hay médico. Las calles secundarias son de tierra y el drenaje es casi artesanal.

Medias Aguas pertenece al municipio de Sayula de Alemán, donde 78.4% de los habitantes vive en pobreza, según cifras del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval). En este lugar, ocho de cada 10 personas tienen un ingreso mensual que no alcanza para cubrir sus necesidades alimentarias mínimas, establecidas para este año en 3 mil 286 pesos al mes en zonas rurales como esta.

En 2020, el entonces presidente Andrés Manuel López Obrador acusó a Medias Aguas a dar el banderazo de salida a las obras del corre-

dor. En el evento dijo: “Es el sueño que queremos convertir en realidad, que haya trabajo en el Istmo”.

El anuncio trajo una mezcla de esperanza y desconfianza en los habitantes, pues la base del “progreso” es la industrialización de la región con impactos desconocidos para sus modos de vida. En ese camino trazado para el “desarrollo” hay quienes están quedando fuera.

Les demuelen la vida

A la altura del kilómetro 14 de la Línea Z del ferrocarril queda el cascajo de lo que fue una casa, cuya primera piedra se colocó hace 27 años. Así como creció el número de integrantes, creció el inmueble de cemento y lámina que terminó por ser hogar de tres familias.

Parte de la casa se edificó en el “derecho de vía” del tren Interoceánico. “No había de otra”, dice Angélica Hernández Hernández, de 37 años, quien llegó a habitar de niña el único espacio que encontró su familia para tener un hogar. En enero de 2022, Angélica recibió mensajes de su madre, Virginia.

Eran fotos que mostraban a un grupo de trabajadores del gobierno federal demoliendo su casa: “¿Qué haces en ese momento? ¿Cómo le dices a tu mamá que esto ya valió?”, lamenta, parada encima de las ruinas de su hogar dos años después.

Con el interoceánico corrió la promesa de reubicación. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) aseguró que gastó 3 mil millones de pesos en apoyos para vivienda para personas en esta situación, pero para los Hernández y otros, no hubo nada.

El hogar que habían conocido no lo fue más. La familia se separó y ninguno tiene casa propia: todos rentan por su cuenta. “Ese diciembre, antes de la demolición, fue el último juntos”, recuerda la mujer. Su madre murió meses después.

La llave de la transformación

El foco gubernamental se ha centrado en buscar inversión. Organizan foros y reuniones con gobernantes y empresarios de buena parte del mundo. A algunos los han subido al tren, a otros los pasean por los puertos y, juntos, recorren los polos de desarrollo para el bienestar (Podebi), donde instalarán parques industriales. Sin embargo, todo avanza lento.

Especialistas consultados coinciden en la urgencia de reducir la desigualdad en el sur-sureste del país,

también en que un proyecto como el Corredor Interoceánico podría empeorar la situación de los habitantes. A decir de la economista especializada en materia de geopolítica, Ana Esther Ceceña, el costo a largo plazo será mayor por los impactos ambientales y sociales: “Apuestan a que van a llegar inversionistas de todo el planeta y que eso va a traer desarrollo y empleo, pero el empleo es mínimo”, advierte.

Para ella, la visión gubernamental choca con la de los residentes: unos quieren grandes desarrollos; los otros, lo mínimo para subsistir.

Uno de los obstáculos para la promesa de “progreso” es la vocación de los 79 municipios del megaproyecto; sólo tres tienen su fuerza económica en la industria: Salina Cruz, Oaxaca, y Minatitlán y Coatzacoalcos en Veracruz. El resto vive del comercio al por menor y actividades primarias como la agricultura.

“Siempre que hay innovación, hay el desplazamiento de otras cosas”, recalca Jesús Carrillo, director de Economía del Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco).

Un cambio de vocación debe hacerse con cuidado, añade, pues habrá quien por edad, preparación y cultura no cambie de actividad: “Es fundamental que sean protegidos para que no sea más desigual su si-



tuación". Aunque el gobierno ha realizado convenios con escuelas para profesionalizar a jóvenes de cara al proyecto, no ha revelado el plan para el resto de la población.

Otro obstáculo es la falta de infraestructura para permitir la industrialización. Entre 2019 y lo que va de 2024, el gobierno estableció 10 proyectos para el interoceánico, valuados en 120 mil millones de pesos. Parte de ese dinero fue para mejorar los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, que no tienen capacidad de recibir grandes cargamentos.

En lo que se reparan las carencias, el gobierno mexicano ha ofrecido beneficios fiscales para las compañías que confíen en el proyecto: descuento de 100% en el ISR y el "pago cero" de IVA. Para garantizar el empleo a la población, establecieron requisitos a los concesionarios, entre ellos "crear empleos dignos, con sueldos por encima del salario mínimo", respondió el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) en un cuestionario enviado para esta investigación.

El CIIT, que depende de la Secretaría de Marina (Semar), apuntó que "si bien el modelo de negocios para el establecimiento de los Podedbi se está beneficiando de la reorganización de las cadenas productivas a nivel mundial, no se sustenta en el efecto *nearshoring*, sino en una estrategia de desarrollo regional".

Detalló que su modelo de desarrollo se basa sólo en la plataforma logística que permite conectar los dos océanos y parques industriales.

Un ejercicio de paciencia

El mar comenzó a comerse al pueblo 12 años atrás. A la altura de la colonia Cuauhtémoc, el azul eléctrico del Pacífico guarda, enterrados en la arena, los vestigios de lo que otrora fueran viviendas. Ya nada queda de la avenida Cristóbal Colón, del municipio indígena Ikoot, en San Mateo del Mar, Oaxaca.

El fenómeno arreció en los últimos años, producto del cambio climático, pero también de las prácticas industriales que han acelerado sus efectos y las obras portuarias en Salina Cruz, dice Virgilio Quintanar, exagente de la colonia. El agua empezó a cubrirlo todo. A este pueblo, de cuatro calles, le quedan dos.

"Estamos esperando la reubicación del pueblo, somos humildes, pobres, no hay dinero para comprar un terreno, por eso pedimos ayuda al gobierno. Nos hace falta todo: parques, campos deportivos, escuelas, agua entubada, energía eléctrica", enumera Quintanar. Les prometieron reparar esas carencias, pero la promesa se ha quedado en eso.

Además del aumento del nivel del mar, 90% de sus 15 mil habitan-

tes vive en pobreza. Lejos de ver mejoras, este municipio de pescadores teme perder su sustento por las afectaciones a los ecosistemas marinos, producto de las obras para convertir a Salina Cruz en un puerto rentable. Los pescadores saben que el aumento de la actividad industrial contamina la tierra y el agua, como ya ha ocurrido en años previos, y temen que obras como el rompeolas y la escollera influyan en el crecimiento de la marea.

"Muchas empresas ven con buenos ojos la inversión para el Istmo, pero dejan de lado a las comunidades indígenas. Nuestra gente se resiste a los megaproyectos porque si cambiamos de idea, tendemos a desaparecer", advierte Juan Zubieta, síndico del municipio.

"Las comunidades quieren vivir en armonía con la naturaleza. Quieren un desarrollo que cubra sus necesidades elementales, pero no se las da porque los recursos se están yendo a las grandes obras", critica la geopolitóloga Ceceña.

Mientras el mar avanza, avanza el Corredor Interoceánico. En medio, el abandono histórico de una región que en seis años no vio la transformación. Aún hay un largo recorrido para atraer la inversión necesaria. En el camino, la promesa de desarrollo que espera por ser cumplida. ● Este proyecto fue apoyado por el Pulitzer Center. ●

INVERSIÓN PARA EL CORREDOR

La transformación industrial del Istmo promete acabar con la desigualdad

120,709

MDP

ha invertido el gobierno en 10 proyectos de infraestructura en el Istmo



1,504,883

PERSONAS

viven en pobreza en el Istmo de Tehuantepec.





En Medias Aguas, Veracruz, confiaban en que el gobierno pagara un precio justo por el terreno que está utilizando para el ferrocarril, pero la oferta fue de 27 centavos por metro cuadrado.



La familia Hernández llevaba casi tres décadas viviendo a un costado de la línea Z del Ferrocarril en Coatzacoalcos. El gobierno demolió su casa con la reactivación del Interoceánico.

En San Mateo del Mar, Oaxaca, el mar se ha tragado parte de la colonia Cuauhtémoc.

