

Reconocimientos:

Agradecemos el apoyo para la realización del informe, *Intereses y Resistencias: El Plan Puebla-Panamá y el Corredor Carretero Oaxaca-Istmo-Huatulco*, a **Fronteras Comunes, La Neta: Proyecto Emisiones** y en particular al **Texas Center for Policy Studies** por su apoyo financiero enmarcado dentro de los trabajos desarrollados por estas tres organizaciones sobre los impactos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en el medio ambiente y la salud.¹

Reconocemos y agradecemos especialmente el apoyo de **Olinca Marino** de **La Neta: Proyecto Emisiones** y a **Cyrus Reed** y **Oliver Bernstein** del **Texas Center for Policy Studies**, cuya dirección y revisión contribuyeron en gran medida a obtener un excelente trabajo.

Lic. Javier Balderas Castillo
Centro de Derechos Humanos Tepeyac del Istmo de Tehuantepec, A.C

Para Más Información:

Se puede pedir copias adicionales de este informe, disponible solamente en español, de cualquiera de las tres organizaciones. Aparte, el Texas Center for Policy Studies (TCPS) preparó un resumen en inglés. Las dos versiones del informe están disponibles en el sitio de web de TCPS.

Centro de Derechos Humanos Tepeyac del Istmo de Tehuantepec, A.C.

Apartado Postal 68
Tehuantepec, Oaxaca
CP 70760
Tel/Fax: 01 971 71 51447
Correo Electrónico: cdhtepeyac@prodigy.net.mx

LaNeta: Proyecto Emisiones

Alberto Zamora 126
Coyoacán 04100
México, DF
Tel (5) 554-1980
Correo Electrónico: emisiones@laneta.apc.org
Sitio de web: <http://www.laneta.apc.org/emis/>

Texas Center for Policy Studies

44 East Ave, Suite 306
Austin, Texas 78701.
Tel: (512) 474-0811; Fax (512) 474-0811

<http://www.texascenter.org/bordertrade>

Foto en la portada: Un puente en construcción en la ciudad capital de Oaxaca (**Elena Vela Fuentes**).

¹ Tales estudios han sido realizados con una beca de la Fundación de Charles Stewart Mott en Michigan para el Texas Center for Policy Studies.

ÍNDICE

I. ENTORNO E INTRODUCCIÓN	1
II. ESPACIO Y CONTENIDO	3
A. Perfil Regional	3
B. Perfil Local	13
III. RELACIÓN ENTRE TLCAN Y PPP	16
IV. INTRODUCCIÓN HISTÓRICA Y ACTUAL DEL PPP	19
A. Importancia Histórica-Geoestratégica	19
B. El Istmo Actual	24
1. Megaintereses y Corredores Nacionales, 1995-2000	24
2. El Gran Aliento: Planes y Corredores	
Mesoamericanos, 2001-2006	27
V. EL PLAN PUEBLA-PANAMÁ DETALLADO	33
A. Participación Comunitaria en el Desarrollo	33
B. Demografía, Territorio y Sociedad	35
C. Agricultura	36
D. Industria	37
E. Transporte	38
F. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes	41
VI. PISTAS DE LA AUTOPISTA: LA CARRETERA OAXACA- ISTMO- HUATULCO DENTRO DEL CONTEXTO DEL PPP	42
VII. INCERTIDUMBRE Y ORGANIZACIÓN DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS.....	43
VIII. RESISTENCIA CAMINANTE	48
A. Implicaciones y Rechazo	48
B. Los Acuerdos de San Andrés y la Participación Comunitaria en el PPP	52
IX. CONCLUSIONES	54
X. APÉNDICE	56
XI. BIBLIOGRAFÍA	60

I. Entorno e introducción

Dentro de las relaciones intercontinentales que se han venido dando a lo largo de la historia, el área conjunta de Centroamérica y el sureste mexicano ha sido de gran relevancia por los istmos que ahí se encuentran, siendo las distancias más cortas entre los Océanos Atlántico y Pacífico. Esta cintura americana se ha traducido históricamente en una oportunidad de comercio interoceánico de mercancías. Así, desde el reconocimiento de este espacio por Hernán Cortés hasta nuestros días, la zona ha sido punto de interés estratégico para las grandes potencias e intereses económicos internacionales. Ante esto, se han generado a través del tiempo una multitud de propuestas para proyectos comerciales. Hoy, las oportunidades en la región trascienden la esfera de comunicación, volviéndose a toda la riqueza que ahí se encuentra: población, petróleo, biodiversidad y cultura.

El proceso internacional que ha venido a llamarse globalización viene envolviendo esta región. Hasta hoy, México ha suscrito al menos 11 acuerdos y tratados comerciales con varios países,² incluyendo los más importantes, la entrada al GATT (1986)³ y la puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (1994). Las políticas y programas gubernamentales se van adecuando a las necesidades del mercado mundial, delineándose con nombres concretos desde lo local a lo regional: *Corredor Carretero Oaxaca-Istmo-Huatulco*, *Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec*, *Corredor Biológico Mesoamericano*, *Plan Puebla-Panamá*, ... vislumbrándose con esto la entrada al Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), programada para el 2005, donde las fronteras en aras de los intereses comerciales se han de diluir.

Dentro de este contexto, el Istmo de Tehuantepec resulta de gran importancia. Para que pueda ser bien aprovechado con toda su riqueza por la economía mundial, precisa necesariamente una infraestructura que permita un rápido y económico movimiento de mercancías, el que, por ende, atraiga un mayor número de inversiones en la región. De ahí viene la urgencia de crear sistemas multimodales de transportación, los cuales vienen a ser la parte nodal de los programas que se vienen proyectando en la zona. Es dentro de

² Mantiene acuerdos y tratados comerciales en el continente americano con: Canadá, los Estados Unidos, Colombia, Venezuela, Bolivia, Costa Rica, Chile, Nicaragua, Brasil, Argentina, Uruguay, Paraguay, Perú, Ecuador, El Salvador, Guatemala y Honduras.

³ Ahora Organización Mundial de Comercio.

esta planeación que nos encontramos con el proyecto carretero Oaxaca-Istmo-Huatulco, corredor complementario e integrado en el *Plan Puebla-Panamá*, del que se han venido haciendo trazos para estudio al menos desde hace cinco años.

En esta área sureste de México, donde se ubica el Istmo de Tehuantepec, se concentran los municipios con más alto grado de pobreza extrema, así como los niveles más bajos de alfabetismo y acceso a los servicios básicos con respecto a la media nacional, contradictoriamente a la riqueza en biodiversidad y cultura con que cuentan. Esta situación es la que sirve de fundamento al discurso oficial del *Plan Puebla-Panamá*, cuyo objetivo público es la generación de desarrollo para mejorar el nivel de vida en la población; sin embargo, es notoria la carencia de perspectiva social en el proyecto lo que obliga a observar atentamente sus implicaciones.

Con este trabajo pretendemos examinar y evidenciar la falta de perspectiva social y ambiental en un elemento del desarrollo del Plan Puebla-Panamá, donde no se incluye a las comunidades en la definición de mecanismos para lograr el modelo de desarrollo que busca implantarse. La situación se refleja en el proyecto carretero Oaxaca-Istmo-Huatulco, donde las comunidades no han sido adecuadamente informadas ni consultadas al respecto, violando de esta forma los derechos colectivos de los pueblos, inscritos dentro del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo.

El Centro de Derechos Humanos Tepeyac ha sido testigo de la grave situación que se vislumbra en torno a este proyecto carretero. Con las líneas que siguen, pretendemos dibujar – para las propias comunidades y para la opinión pública – lo que ha venido sucediendo.

Veamos entonces la importancia estratégica de la región a través de la historia, la ubicación de la zona, los proyectos gubernamentales que se han venido generando, así como la experiencia de las comunidades ante la situación, centrándonos en el proyecto carretero Oaxaca-Istmo-Huatulco. La conexión de este proyecto dentro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el acuerdo entre México y Centroamérica, y el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) es también considerado por este estudio. Los ojos gubernamentales están puestos en los beneficios de la llamada globalización,

mientras que la mirada de las comunidades indica una experiencia alternativa, urgente, organizada, global y que bien viene caminando.

II. Espacio y contenido

A. Perfil regional

Dentro de los proyectos gubernamentales que se inscriben en el ámbito internacional, el área sureste de México es primordial, por su rica biodiversidad,⁴ por su cultura y por su población, así como por la corta distancia interoceánica que ofrece el Istmo de Tehuantepec.

En los nueve estados que representan la región sureste de México (véase Mapa 1),⁵ se concentran 27,5 millones de habitantes (28,3% de la población general del país), con una fuerte presencia indígena – casi el 74 % de la población indígena nacional – donde el 84% de los municipios se encuentran en alta y muy alta marginación. Aquí se ubican más del 50% de las localidades del país cuyo número de habitantes es menor a 2.500, participando sobre todo en el sector primario.⁶

⁴ En México se concentra 10% del total de las especies del mundo y se le incluye entre los 12 países megadiversos del planeta. Con respecto al área del PPP, es en los estados de Chiapas y Oaxaca donde se encuentra la mayor biodiversidad de México, de ahí gran parte de su importancia estratégica. Véase Aguayo Sergio, *Almanaque Mexicano*, Ed. Hechos Confiables, Grijalbo y Proceso, México, 2000. pp. 34 y 35.

⁵ Según la regionalización elaborada para el Plan Puebla-Panamá.

⁶ Información contenida en Presidencia de la República, *Plan Puebla-Panamá, Documento Base*, marzo de 2001.

Mapa 1. Región Sureste de México



Cuadro 1. Población Total y Hablante de Lengua Indígena

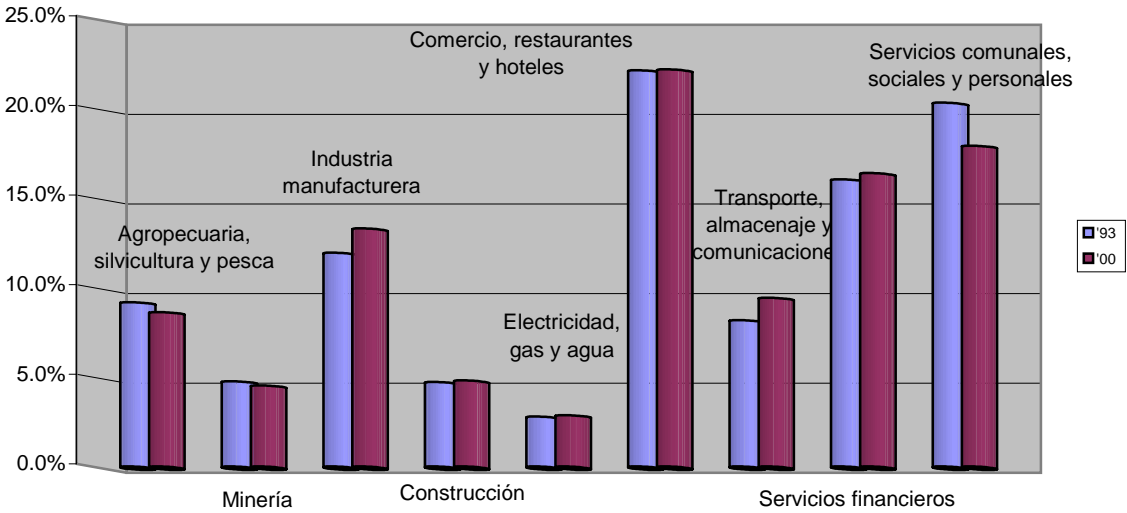
Estado	Población Total, 2000	Población de 5 Años y Más Que Habla Alguna Lengua Indígena, 2000
Campeche	690.689	93.765
Chiapas	3.920.892	809.592
Guerrero	3.079.649	367.110
Oaxaca	3.438.765	1.120.312
Puebla	5.076.686	565.509
Quintana Roo	874.963	173.592
Tabasco	1.891.829	62.027
Veracruz	6.908.975	633.372
Yucatán	1.658.210	549.532
Total, Región	27.540.658	4.374.811
Total, Nacional	97.483.412	6.044.547

Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda, 2000.

La estructura de la economía de los estados del sureste está balanceada entre agricultura, industria, servicios, comercio y transporte. En 1993, el transporte y los servicios generaron el 45% del Producto Interno Bruto; el sector comercial y turístico generó 22% del producto interno bruto; el sector industrial generó el 12 por ciento y la agricultura generó el nueve por ciento (véase gráfico).

¿Qué cambios en la estructura económica del sureste de México han ocurrido desde 1993? Si examinamos el PIB de los nueve estados en 2000, lo interesante es que en términos del porcentaje que genera cada gran división de la economía ha habido muy poco cambio. El transporte y los servicios representan un poco menos – 44 por ciento – y la industria un poco más – 13 en vez de 12 por ciento – pero la estructura de la economía sigue siendo muy parecido en todo caso (véase gráfico). Sí es importante notar que aunque no ha cambiado la estructura de la economía, el Producto Interno Bruto ha subido aproximadamente 20% durante los siete años, con las divisiones de la industria, comercio y turismo y servicios financieros los sectores que aumentaron más en términos de divisas.

Porcentaje de Producto Interno Bruto por Gran División Económica en los Estados del Sureste, 1993 y 2000



Total del Producto Interno Bruto de los Estados de Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán fue de 212.980.882 mil pesos en 1993 y 255.556.212 mil pesos en 2000, a precios de 1993.

Fuente: INEGI, Sistemas de Cuentas Nacionales de México.

Aunque genera menos del 10% de la PIB, la división agropecuaria y silvestre es una actividad básica en la zona y representa alrededor de una tercera parte de la superficie sembrada de la nación, ésta siendo principalmente de temporal – no de riego – de autoconsumo y con poca tecnificación (véase Cuadro 2). La región es relevante en agricultura con respecto al resto del país. Es la principal productora de cacao, agave mezcalero, higuera, piña, café cereza, tejocote, mamey, papaya, rabanito, plátano, cacahuete, caña de azúcar, mango, naranja y tamarindo, cultivos que son favorecidos por la abundancia del agua, los suelos y el clima caluroso y húmedo. Las selvas y bosques, por su parte, ocupan un lugar importante, los cuales han sido y sigan siendo explotados forestalmente. Estas actividades, a pesar de dar ciertas ganancias y empleos, afectan socialmente y ecológicamente, sobre todo a Chiapas y Oaxaca.⁷

Cuadro 2. Importancia de la Agricultura del Sureste de México, 1999

Estado	Superficie Sembrada (hectáreas)	Valor de la Producción (mil millones de pesos)
Campeche	216.414	\$0,9
Chiapas	1.533.913	\$8,5
Guerrero	828.460	\$5,4
Oaxaca	1.183.781	\$7,7
Puebla	1.001.771	\$7,3
Quintana Roo	122.006	\$0,4
Tabasco	303.069	\$2,1
Veracruz	1.664.157	\$14,7
Yucatán	787.514	\$1,6
Total, Región	7.641.085	\$48,6
Total, Nacional	21.983.180	\$164,0

Fuente: Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, Anuario Estadístico de la Producción Agrícola, 1999

En el país, un cambio notable desde el Tratado de Libre Comercio ha sido el incremento en importaciones de maíz y otros granos básicos provenientes de los Estados Unidos. Por ejemplo, entre 1994 y 2000, las importaciones subieron de 3,1 toneladas métricas a 5,2 toneladas métricas, debido en parte a la eliminación y reducción de cuotas y tarifas.⁸

⁷ Para más información sobre los problemas de la gestión forestal en Chiapas, véase el Environmental Law Institute, “Chapter 4: The Montes Azules Biosphere Reserve,” en *Legal Aspects of Forest Management in Mexico*. Washington, D.C.: ELI, abril 1998.

⁸ Información de la base de datos de la Comisión Internacional de Comercio de los Estados Unidos.

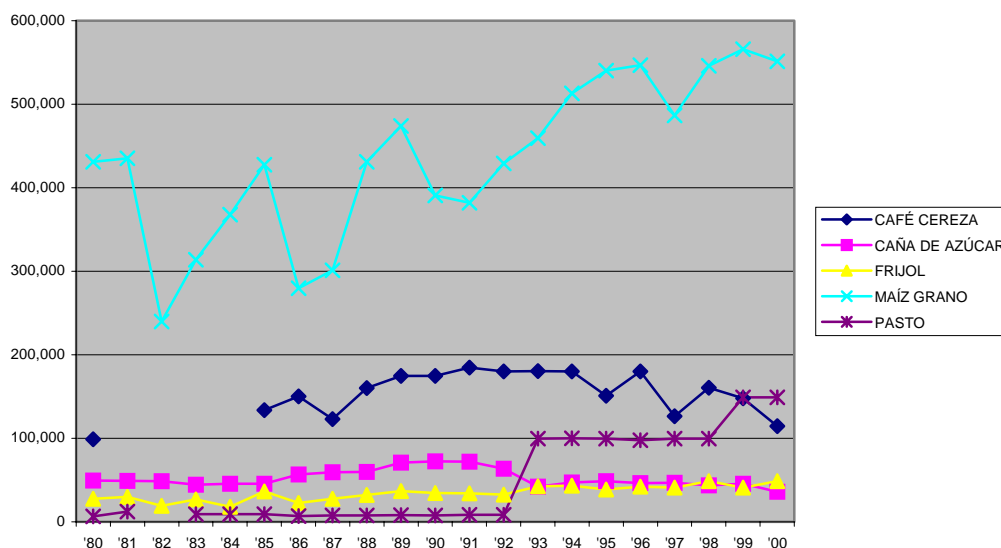
Como ejemplo del mismo indicador, en 1994, los cultivos en México producían el 86% del maíz consumido por humanos y animales domésticos; seis años después, producían sólo el 76 % del maíz consumido, el resto siendo importado. Sin embargo, debido al aumento en la demanda de maíz en México – particularmente como alimento para ganado – los productores no han disminuido su producción, sino que producen un porcentaje menor del consumo total.

A pesar de esta pérdida en el mercado, los impactos del TLC en el norte y el sureste del país han sido diferentes. En el norte del país, los bajos precios y la competencia con productos importados – además de la sequía – han resultado en un cambio de cultivos hacia productos como legumbres y frutas para satisfacer el mercado de exportación. En el sureste, y especialmente en el estado de Oaxaca, la superficie cosechada y el volumen de producción en cultivos “tradicionales” como maíz, frijol, sorgo y trigo se han mantenido su mismo nivel – y hasta han superado – sus niveles pre-TLC. Por ejemplo, en Oaxaca se cultivaron alrededor de 510.000 hectáreas de maíz en grano en 1994, mientras que en el 2000 esta producción subió a unos 565.000 hectáreas. ¿Cómo es posible que los agricultores hayan podido mantener estos niveles? Una respuesta sería que la importación – la competencia – no se ha hecho sentir tanto en el sur de México, donde la dieta tradicional depende de la producción de alimentos en áreas geográficamente cercanas. Otro factor es que en estas áreas rurales, la gente tiende a hacer su propia “masa” y tortillas y, por lo tanto, no hay una demanda para maíz importada en las tortillas pre-fabricadas, sean de trigo o de maíz, como lo hay en el norte.⁹

Aparte del maíz, otras cosechas como la del limón agrio, el cacahuete, el sorgo y especialmente – de manera espectacular – el pasto, han aumentado en superficie cosechada y en volumen producido. El pasto es utilizado para alimentación de ganado, ya que la ganadería ha sido un área impulsada en gran medida en el último tiempo.

⁹ Para más información sobre el tema de la producción de maíz en los estados del Sur comparado con los estados del Norte, véase Ackerman, Frank, et. al., Luke Ney, Kevin Gallagher and Regina Flores, Global Development and Environment Institute, *Environmental Impacts of the Changes in U.S. – Mexico Corn Trade under NAFTA*, Draft, (Montreal, Canada: Commission on Environmental Cooperation, January 2002). Available at http://www.cec.org/pubs_docs/documents/index.cfm?varlan=english&ID=637.

Superficie Cosechada (Ha.) en Cultivos Particulares, Oaxaca



Fuente: SAGAR, Anuario Estadístico de Agricultura y Ganadería

Aparte de la división agropecuaria y silvestre, el sector industrial ha aumentado su presencia en los estados surestes en años recientes, aunque no de forma tan espectacular como en el norte y el centro del país. Incluso, la participación de la región en el PIB nacional con producción manufacturera en general ha disminuido desde la entrada en vigor del TLCAN.¹⁰

Sin embargo, sí ha habido un aumento en los establecimientos y empleos del sector maquiladora de exportación en el sureste, concentrado en dos estados. Por ejemplo, en 1990, los estados del sureste sólo tenían 2.950 personas trabajando en maquiladoras, total que ascendió a más de 13.500 en 1995, representando el dos por ciento del total nacional.¹¹ En 2000, los estados del sureste tenían casi 80.000 personas trabajando en maquiladoras, la gran mayoría – unos 71.000 – en los estados de Puebla y Yucatán, donde había más de 235 establecimientos. En 1998, sólo había una maquiladora

¹⁰ A partir de la entrada en vigor del TLCAN, las regiones centro y norte del país son las que han aportado mayores beneficios a la economía nacional – que no a la población en sí; al reducirse las barreras arancelarias, aun cuando la mano de obra sea más barata en el sur-sureste, los costos de transporte hacen más atractivas para los EEUU las otras regiones, donde finalmente se aprovecha esta ventaja comparativa.

¹¹ INEGI, Estadísticas de la Industria Maquiladora de Exportación, varios años.

registrada en Oaxaca.¹² Entre 1993 y 2000 los números de empleados trabajando en maquiladoras en Puebla y Yucatán se duplicó en términos de su porcentaje del empleo total nacional (Cuadro 3), pero queda bajo el 5%.

Cuadro 3. Número de Personas Ocupadas en Maquiladoras, Estados Seleccionados, 1993-2002

Año	Puebla	Yucatán	Total de 2 Estados	% de Total Nacional
1993	4.547	5.342	9.889	2,52%
1994	5.582	5.819	11.401	2,23%
1995	7.579	6.280	13.859	2,42%
1996	12.120	8.029	20.149	2,90%
1997	14.907	10.897	25.804	3,09%
1998	22.818	15.881	38.699	4,03%
1999	29.694	24.984	54.678	4,99%
2000	38.008	32.833	70.841	5,51%
2001	36.988	31.795	68.783	5,72%
2002	29.669	28.401	58.070	5,45%

Fuente: INEGI, Sistema de Cuentas Nacionales de México

Bajo el programa de maquiladoras, establecido en 1965, compañías extranjeras podrían ubicarse en la frontera norte de México e importar materiales sin pagar tarifas – pagando un bono temporal – siempre que los productos manufacturados sean para la exportación. Más tarde, México empezó a promover el establecimiento de maquiladoras en el interior del país. Tanto a nivel nacional como a nivel regional (en el sureste del país), el mayor crecimiento de la industria maquiladora en empleos generados ocurrió entre el establecimiento del TLC y 2000, cuando dejó de crecer debido a una recesión mundial.¹³

¿Qué relación existe entre el TLC y el aumento en la industria maquiladora de empleos, inversión y exportaciones? Por una parte, el crecimiento de la industria maquiladora en años recientes no tiene una relación directa con el TLC. Más bien tiene que ver con la devaluación del peso que ocurrió en diciembre de 1994, incentivando la inversión en México dentro del programa maquiladora por el bajo costo de la mano de obra. Asimismo,

¹² La única maquiladora registrada fue Lindabil, una compañía mexicana de prendas de vestir. Twin Plant News, Twin Plant Guide, 1998: Directory of the Maquiladora Industry in Mexico, Volume III.

¹³ INEGI, Estadísticas de la Industria Maquiladora de Exportación, varios años.

la creciente demanda por productos de parte del mercado estadounidense también ha contribuido a la expansión de esta industria.

Sin embargo, algunas provisiones del TLC afectan varios aspectos del programa maquiladora y proveen un incentivo para el establecimiento de maquiladoras en el interior del país. Por ejemplo, bajo el Artículo 303, el TLC continúa con la práctica de permitir el pago temporal de tarifas por insumos – de Canadá y de los Estados Unidos pero no de otros países – y su reembolso cuando se exporta el producto final. Asimismo, el TLC eliminó las tarifas que se pagaban por los productos exportados de México a los Estados Unidos, bajando aún más los costos de exportación.

Al mismo tiempo, el Artículo 304 eliminó los requisitos que estipulaban el porcentaje de la producción en una maquiladora que debía ser exportado así como otros requisitos referentes a la exportación. Hoy en día, una maquiladora tiene la opción de vender el 100% de sus productos en México. Este cambio puede dar un incentivo al establecimiento de maquiladoras en el centro del país con acceso a mercados como DF, Guadalajara y Puebla.

El aumento en el sector maquiladora fue lo que básicamente impulsó el crecimiento sustancial en algunos estados del sureste en el número de empleados en el sector manufacturero (véase Cuadro 4). Aunque el nivel de crecimiento en empleo en el sector industrial en el área sureste creció al mismo rumbo que el nacional, este crecimiento fue concentrado en los tres estados con una presencia maquiladora: Guerrero, Puebla y Yucatán. Si examinamos el producto interno bruto de estos estados donde creció el empleo industrial, el mayor crecimiento ocurrió en las divisiones industriales como textiles, productos de minerales no metálicos, y productos metálicos, maquinaria y equipo. Todos son sectores donde la reducción de cuotas y tarifas contenida en el TLC favoreció la inversión en México para la producción de consumos para exportación al mercado estadounidense.

Cuadro 4. Personas Ocupadas en el Sector Industrial en el Sureste de México, 1988-1998

Estado	Personas Ocupadas en Sector Manufacturero, 1988	Personas Ocupadas en Sector Manufacturero, 1993	Personas Ocupadas en Sector Manufacturero, 1998	% de Cambio Anual, 1988-98
Campeche	7.264	11.658	8.547	1.77%
Chiapas	20.754	27.451	30.342	4.62%
Guerrero	17.330	39.266	36.636	11.14%
Oaxaca	32.653	43.413	52.176	5.98%
Puebla	115.622	167.056	225.188	9.48%
Quintana Roo	5.700	8.575	9.364	6.43%
Tabasco	15.488	19.839	20.939	3.52%
Veracruz	121.327	122.355	132.809	0.95%
Yucatán	33.630	18.346	69.936	10.8%
Total, Región	369.768	457.959	585.937	5.84%
Total, Nacional	2.671.349	3.340.973	4.232.322	5.84%

Fuente: INEGI, Censo Industrial XIII, XIV y XV.

Por otra parte, en estados como Oaxaca, Chiapas y Campeche hubo relativamente poco crecimiento en el número de empleos en el sector industrial. Si examinamos el PIB de Oaxaca, por ejemplo, se ve poco crecimiento en el sector industrial y el sector agropecuario, pero bastante en la minería y los servicios financieros y turismo.

Aunque no genera un gran porcentaje del Producto Interno Bruto, otra división importante es la minería, que incluye tanto el sector de exploración de petróleo como las minas de oro y azufre, entre otros productos. Por ejemplo, en el 2000, los nueve estados del sureste producían a nivel nacional 2,9 por ciento del oro y 2,4 por ciento de la plata; producían 3,1 por ciento del plomo, 4,4 por ciento del zinc y 54% del azufre, principalmente en Tabasco, Oaxaca y Veracruz.¹⁴

Aparte, cuatro estados en el sureste – Campeche, Tabasco, Veracruz y Puebla – son centros de producción de petróleo y gas natural. Estos cuatro estados – con Campeche y Tabasco como los líderes en todo el país en producción de hidrocarburos – producían el 98% del petróleo crudo y el 66% del gas natural en 2001.¹⁵

¹⁴ INEGI. Dirección General de Estadística. Dirección de Estadísticas Económicas. *Estadísticas de la Industria Minerometalúrgica*.

¹⁵ Datos preliminares de PEMEX, Gerencia de Evaluación e Información, Mexico, 2002.

Cuadro 5. Volumen de Producción de Hidrocarburos por Estado, 2001 (/p)

Estado	Volumen de Petróleo Crudo (Miles de barriles)	% Respecto del Total Nacional	Volumen de Gas Natural (Millones de pies ³)	% Respecto del Total Nacional
Campeche	960.140	79,4%	516.843	31,4%
Tabasco	188.433	16,3%	455.848	27,7%
Veracruz	22.761	2,0%	78.199	4,7%
Puebla	883	0,1%	3.634	0,2%
Total 4 Estados	1.116.218	97,8%	1.054.524	66,0%
Total Nacional	1.141.327	100%	1.598.764	100%

Nota: /p Datos Preliminares

Fuente: PEMEX, Gerencia de Evaluación e Información, México, 2002.

A pesar de estos sectores importantes de agricultura, maquiladoras y petróleo, en lo que se refiere al sistema de transporte, tanto ferroviario como carretero, es importante señalar que esta región de México cuenta con deficiencias. México ha sido diseñado y construido de manera radial, este-oeste. Aún cuando en el sistema carretero lo radial es menos acentuado, lo cierto es que en infraestructura de altas especificaciones – necesarias para el desarrollo de las políticas gubernamentales – sigue conservando la misma esencia.

Por lo tanto, la movilización de productos desde el sur de México hacia los EEUU se ve desfavorecida, ya que este tipo de estructura representa altos costos en la transportación de mercancías, tanto por la orografía de la región como por la congestión generada al pasar obligatoriamente por el centro de la república. De igual forma, el sistema ferroviario no le favorece pues carece también de ejes costeros en el Golfo de México y mayores conexiones en las zonas de Oaxaca y Guerrero.

En el área de puertos marítimos la situación es de gran rezago, ya que la falta de conexiones intermodales hace deficiente su uso. En torno a los aeropuertos es preciso señalar que existen 12 internacionales en la región, de los cuales algunos han sido concesionados a la iniciativa privada en los últimos tiempos.

B. Perfil local

El Istmo de Tehuantepec se localiza dentro de los territorios estatales de Veracruz y Oaxaca, siendo la parte más estrecha de México, con litorales en el Golfo de México al norte y el Océano Pacífico al sur, los cuales se distancian por 220 Km (véase Mapa 2). Comprende dos grandes llanuras formadas por la Sierra Madre del Sur y la Sierra Madre de Oaxaca, así como su conexión con la Sierra Atravesada, con un paso de poca elevación entre los dos océanos.

Mapa 2. Istmo de Tehuantepec



La parte septentrional del Istmo se caracteriza por una alta precipitación pluvial y fertilidad de los suelos, mientras que el área meridional tiene un clima seco y cálido durante la mayor parte del año.

Aquí se localizan los bosques y selvas tropicales más importantes del país; ocupa, además, en la cuestión energética, el lugar de mayor potencial de generación eólica del

mundo.¹⁶ De esta zona se extrae alrededor del 90% de la producción nacional de petróleo,¹⁷ y es el más fuerte depósito de hierro en México,¹⁸ además de encontrarse ahí la mayor disponibilidad de agua en el país.¹⁹

El área ístmica que corresponde a Oaxaca cuenta con una extensión aproximada de 19.875,52 km² – representando el 21% del territorio oaxaqueño – y con una población de 485.732 habitantes. Esta zona colinda al norte con el estado de Veracruz, al sur con el Océano Pacífico, al este con el estado de Chiapas y al oeste con las regiones Cañada, Centro, Costa y con la Sierra de Juárez.

Del Valle de Oaxaca hacia el poniente del Istmo se localiza el trazo carretero Oaxaca-Istmo-Huatulco. Es sobre la Sierra Sur donde se encuentran las comunidades chontales y zapotecas, correspondientes al área ístmica, donde se ha realizado el estudio y proyecto carretero. Gran parte de estas comunidades se rigen por el sistema de usos y costumbres, con tenencia comunal de la tierra y dedicadas al campo, ubicadas principalmente en el Distrito de Yautepec dentro de los municipios de Asunción Tlacolulita, Santa María Quiegolani, Santa María Ecatepec, y San Carlos Yautepec, y también en los municipios de Santa María Totolapilla, Santa María Jalapa del Marqués, y Magdalena Tequisistlán dentro del Distrito de Tehuantepec. En esta zona se encuentran los ríos Hondo, Costoche, Tequisistlán, Ocate, Ojo de Agua, Tehuantepec, Las Truchas, Ayutla y Grande, así como la Presa Benito Juárez en Jalapa del Marqués. Otros municipios posiblemente afectados incluyen Oaxaca de Juárez y Santa María del Tule en el Distrito Centro; Santo Domingo Tepuxtepec en el Distrito Mixe; San Pablo Villa de Mitla, Santo Domingo Albarradas y Tlacolula de Matamoros en el Distrito de Tlacolula; y por supuesto el municipio de Santa María Huatulco en el Distrito Pochutla, entre otros. No incluyendo el capital del estado y el destino de Huatulco, aproximadamente 30% de la población de estos municipios habla una lengua indígena, y más de la tercera parte de la población ocupada trabaja en agricultura y ganadería.

¹⁶ En la Ventosa se localiza el principal corredor eólico de la zona. Véase Gaytán Castillo, Luis Fernando, "El Istmo de Tehuantepec ¿acaso será el nuevo canal de Panamá?" en *Acervos* V. 4, No. 19, Oaxaca, México, otoño 2000, p. 56.

¹⁷ Zúñiga, Juan Antonio, "Mesoamérica en el ojo de la globalización," *La Jornada*, febrero 18, 2001.

¹⁸ Según estudios mencionados por el Grupo Acerero del Norte, quien pretendía invertir en el Megaproyecto Transístmico durante el gobierno de Ernesto Zedillo.

Cuadro 6. Características de Municipios Seleccionados que Son Cruzados por el Trazo de la Supercarretera Oaxaca-Istmo-Huatulco, Oaxaca, 2000

Distrito	Municipio	Población Total de 5 Años y Más	Población de 5 Años y Más Que Habla Alguna Lengua Indígena	Lengua Principal de la Población Indígena	Población Ocupada	Población Trabajando en Sector de Agricultura, Ganadería, Forestal, Pesca y Caza
Centro	Santa María del Tule	6.645	470	Zapoteco	3.010	272
Tlocolula	San Pablo Villa de Mitla	9.512	4.107	Zapoteco	3.780	800
Tlocolula	Santo Domingo Albarradas	661	612	Zapoteco	241	216
Tlocolula	Tlacolula de Matamoros	12.128	3.841	Zapoteco	5.153	1.186
Mixe	Santo Domingo Tepuxtepec	3.455	3.446	Mixe	986	772
Tehuantepec	Santa María Totolapilla	899	443	Zapoteco	315	265
Tehuantepec	Santa María Jalapa del Marqués	9.301	497	Zapoteco	2.786	977
Tehuantepec	Magdalena Tequisistlán	5.310	281	Mixe	1.730	791
Tehuantepec	San Pedro Huamelula	9.862	849	Chontal de Oaxaca	2.585	1.412
Yautepec	Asunción Tlacolulita	595	74	Zapoteco	261	177
Yautepec	Santa María Ecatepec	2.892	701	Chontal	1.071	795
Yautepec	San Juan Juquila Mixes	3.588	2.926	Mixe	1.098	759
Pochutla	Santa María Huatulco	24.250	1.136	Zapoteco	10.110	1.589
Total		84.409	19.383		33.126	10.011

Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda, 2000

Debido a la cantidad y calidad de recursos en el área, hoy el interés se acentúa en la posibilidad de aprovechar la mano de obra barata existente en la región, así como el estudio, saqueo y venta de recursos naturales que en el actual contexto mundial resultan primordiales.

Sobre este entorno se desliza el *Plan Puebla-Panamá*, como lo procuró el *Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec* (PDII), y particularmente aquí, se desenvuelve el *Proyecto Carretero Oaxaca-Istmo-Huatulco*.

¹⁹ El 70% de las aguas del México está concentrada en las cuencas de los ríos Usumacinta, Grijalva,

III. Relación entre TLCAN y PPP

¿Qué relación existe entre el TLCAN y el PPP? Por una parte, no hay una relación directa. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte es un acuerdo internacional entre México, los Estados Unidos y Canadá, firmado en 1993 e implementado en 1994. El TLC establece la reducción y eliminación de las cuotas y aranceles en productos exportados e importados entre 1994 y 2009. También elimina la posibilidad de implementar barreras comerciales no-arancelarias, y aparte garantiza la posibilidad y los derechos de los inversionistas, sean de los Estados Unidos o Canadá, en México, o viceversa. Básicamente – salvo unas excepciones como la explotación de petróleo en México – los países firmantes del tratado tienen que tratar al inversionista de los Estados Unidos o Canadá igual que tratan al inversionista local o nacional. Es por medio de las garantías a los inversionistas y la eliminación de barreras arancelarias y no-arancelarias que el Tratado de Libre Comercio pretende aumentar el comercio, la inversión y el crecimiento económico. Éste establece las reglas del comercio internacional y de la inversión.

Aunque el TLC también apoya que cualquier localidad, estado o nación pueda aprobar y aplicar sus propias leyes, regulaciones y normas ambientales, laborales o culturales, el TLC hace posible que un país cuestione una nueva ley o la aplicación de la ley y llevar otro país a un proceso de arbitraje y negociación, si la ley o regulación se podría considerar como una barrera no-arancelaria comercial. También es posible, bajo el controversial Capítulo 11, que un inversionista privado lleve a un gobierno a un proceso de arbitraje, para tratar de comprobar que un país o estado tomó una acción que resultó en la expropiación o disminución del valor de la inversión. En algunos casos, el proceso establecido en el Capítulo 11 ha resultado en que algunos gobiernos hayan tenido que pagar a inversionistas privados por haber aplicado sus propias leyes, las cuales hayan impactado de manera negativa al inversionista. Más preocupante es que los gobiernos tienen que cambiar sus leyes para no sufrir tales consecuencias.

El PPP, en cambio, es una serie de programas autorizados por el gobierno mexicano, los siete países centroamericanos, y el Banco Interamericano de Desarrollo, entre otros, que pretende modernizar diferentes sectores como el agropecuario y turístico y financiar la infraestructura en carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, y también invertir dinero en

Coatzacoalcos y Papaloapan.

programas de desarrollo social como de educación y salud. Como tal, no es un acuerdo que contemple nuevas regulaciones o reglas (aunque sí contiene propuestas de armonizar algunas regulaciones sobre construcción de carreteras y la red de electricidad). Lo que significa que el TLC sigue vigente en el Sur de México exista o no el PPP, y aunque el TLC dejase de existir, el PPP podría seguir independientemente.

Sin embargo, sí existe una relación entre el acuerdo comercial y el plan de inversión y modernización debido a que la meta del PPP es permitir que tanto el sureste de México como los países centroamericanos pueden aprovecharse mejor de los “beneficios” del TLC e integrar sus economías con las economías de los Estados Unidos y Canadá. Por una parte, los patrocinadores del proyecto argumentan que una de las razones por la cual la pobreza existe en el sur de México y Centroamérica es por la falta de oportunidades que existen para exportar productos a los Estados Unidos, y recibir inversiones directas debido tanto a factores sociales – la falta de educación y entrenamiento y la inhabilidad en algunos casos de hablar la idioma – como a factores de infraestructura. Básicamente, la visión de estos patrocinadores es que si se invierte en la infraestructura y en el mejoramiento de condiciones humanas, la inversión privada llegará – creando empleos – y se podrían exportar con más facilidad los productos a los Estados Unidos y Canadá.

Incluso, uno de los argumentos en contra del TLC fue que México no estaba listo para incorporarse a tal integración debido a la falta de infraestructura, como sistemas de agua potable, alcantarillado, carreteras y puertos aduanales, y debido a la falta de regulaciones, aplicación de las leyes y personal capacitado. Incluso, el Banco Mundial tenía programado en los años 90 una serie de proyectos para invertir dinero en el norte de México y “modernizar” sectores como el sector forestal para que estuviese mejor preparado. Préstamos que no ocurrieron o que fueron severamente cortados debido a la recesión, devaluación del peso en diciembre de 1994, y en algunos casos a la oposición social a ciertos programas, como lo de la modernización forestal, acabaron con los proyectos. El PPP es un intento bastante similar a estos proyectos contemplados en el norte de México durante los años 90.

Por otra parte, el PPP se puede ver como un paso previo a la posible expansión del TLC hacia un Tratado de Libre Comercio con América Central y hacia un Área de Libre Comercio de las Américas, todavía en proceso de negociación entre todos los países del

continente Americano, menos Cuba.²⁰ Si un día se llega a un acuerdo comercial – incluyendo las reglas de inversión – de todos los países del continente, entonces la región centroamericana – incluyendo el sur de México – verá un posible aumento en la circulación de productos, camiones, barcos y aviones. Los patrocinadores ven este proyecto como una gran oportunidad a la cual tienen que estar preparados.

El TLC creó las reglas con el propósito de incorporar el sur de México a la economía global y de los Estados Unidos, garantizando las inversiones, bajando las tarifas y asegurando que no se utilicen barreras no-arancelarias a la importación y exportación de productos. Aunque han habido algunos cambios en la economía de los estados surestes desde entonces, en parte debido a estos cambios, los impactos no han sido ni positivos ni negativos como en otros lugares de México. La agricultura no ha cambiado a una agricultura “moderna,” con miras hacia la exportación y tampoco se ha desaparecido la agricultura tradicional; las inversiones prometidas no han llegado con tanta facilidad; y la industrialización – aprovechando las nuevas reglas de inversión y la mano de obra barata – no ha llegado en gran medida, aparte de los estados mencionados. Tal situación – el poco crecimiento tanto en empleo como producto interno bruto – desde el inicio del TLC en los estados surestes es una de las justificaciones principales para el empujo del Plan Puebla-Panamá. Básicamente, el argumento no es que el TLC ha causado problemas a estas comunidades, ni ha contribuido a la pobreza, sino que simplemente no se ha tenido la oportunidad hasta ahora de incorporarse y aprovechar esta integración económica. El PPP, según los que apoyan el Plan, es el paso que asegura que esta integración ocurra.

²⁰ Apenas dos días después de recibir autoridad del Congreso Estadounidense de negociar nuevos tratados de libre comercio, la administración Bush mandó una carta anunciando su intención de negociar un tratado de libre comercio con Costa Rica, Guatemala, Nicaragua, Honduras, y El Salvador. Robert Zoellick, United States Trade Representative “Administration to Proceed on Central America Trade Agreement,” Letter to Congress, August 22, 2002 Available at <http://usinfo.state.gov/regional/ar/trade/02082302.htm>.

IV. Introducción Histórica y Actual del Plan Puebla-Panamá

A. Importancia histórica geoestratégica

“Es cuestión de tiempo para que México, la América Central y las islas que no poseemos en el Caribe queden bajo nuestra bandera.”
Elihu Root, Canciller de los EEUU, 1908

La zona del sureste de México y Centroamérica ha sido históricamente de importancia estratégica para las grandes potencias mundiales debido a que esta zona, con su número de istmos, representa una conexión entre los océanos Atlántico y Pacífico, favoreciendo el circuito Asia-Europa-América del Norte.

Ya Hernán Cortés apuntaba la relevancia de la zona y, alrededor de la segunda década del siglo XIX, el alemán Alexander Von Humboldt señalaba al istmo mexicano, junto con Nicaragua y Panamá, como las tres mejores opciones para el comercio interoceánico en América. Al tiempo, en 1823, apenas consumada la independencia, el Imperio de Agustín de Iturbide encarga al Ing. Tadeo Ortiz la tarea de hacer un estudio en torno a la zona ístmica de nuestro país, con el cual brota la importante oportunidad existente de crear un corredor comercial, dicho estudio es retomado más tarde por Guadalupe Victoria y Vicente Guerrero durante sus administraciones. Décadas posteriores, Inglaterra, Francia, Holanda y los Estados Unidos enviaron comisiones de ingenieros para estudiar la región y definir la viabilidad de proyectos con el propósito de abrir esta ruta para el comercio. Así, el Istmo de Tehuantepec enfrentó fuertes disputas en torno a la concesión que había de entregar el gobierno mexicano.

En 1842 Santa Anna otorgó la concesión del Istmo a José de Garay.²¹ Cuatro años más tarde los Estados Unidos, cuya presidente era James Polk, declaró la guerra contra México pidiendo al mismo tiempo el libre tránsito de sus tropas, ciudadanos y mercancías por la región, a fin de comunicar sus puertos de la costa oeste con los del este. El gobierno no cedió. Sin embargo, José de Garay obtuvo una segunda concesión, la cual vendió un año más tarde a la compañía inglesa de Manning, Mackintosh & Schneider, quienes luego transfirieron sus derechos a un banquero estadounidense: Hargous. Se renovó así la controversia del libre tránsito de los Estados Unidos en México. En esa

época el saqueo de madera en la zona por parte de ingleses y estadounidenses aumentaba, y desde 1850 empezaban a hacer trazos para el paso de una línea de ferrocarril que facilitaría el transporte de las mercancías. Ese año se otorgó otra concesión para la compañía norteamericana The Tehuantepec Railroad, organizada en Nuevo Orleans, que realizó un levantamiento completo de la región, bajo la dirección del general Bernard y del ingeniero Williams. El informe, presentado en 1852, se ha considerado como uno de los más completos sobre los distintos aspectos que presentaba la construcción de un ferrocarril. Sin embargo, como esta compañía no cumplió con los términos del decreto, sus derechos pasaron a la compañía A. G. Slop el 5 de febrero de 1853, sólo para caducar también.²²

Durante los gobiernos de Don José Joaquín Herrera y Don Mariano Arista se celebraron tratados y acuerdos con los EEUU para otorgar el derecho al tránsito por la zona, los cuales no llegaron a concretarse.²³ Posteriormente, por Decreto del 7 de febrero de 1857, la Louisiana Tehuantepec Co. obtuvo privilegio exclusivo para establecer su ruta combinada con vías férreas y navegación fluvial, aprovechando las aguas navegables del Coatzacoalcos. En 1859 Robert McLane, representante de los Estados Unidos en México, suscribió con Melchor Ocampo el *Tratado de Tránsito y Comercio* entre los dos países, el cual no se llevó a cabo por la falta de aprobación del Congreso de los Estados Unidos, quienes consideraban que podría generar problemas internos. En 1866, el gobierno de Juárez prorrogó el privilegio de la Louisiana Tehuantepec Co. hasta el 15 de octubre de ese mismo año, cuando lo declaró caduco. En esa misma fecha fue otorgada otra concesión a la Compañía de Tránsito de Tehuantepec, que tampoco cumplió sus compromisos.

Más tarde, durante el gobierno de Porfirio Díaz, se concesiona la construcción del ferrocarril transístmico a la compañía inglesa Pearson & Son Limited, así como la reestructuración de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (FCNT) es así inaugurado en 1907 por Díaz, al tiempo que se construía el Canal de Panamá. Con ello el Istmo repunta, pues se incrementa el transporte de

²¹ Barrios, C. Roberto y Constantino López Matus, *El Istmo de Tehuantepec en la encrucijada de la historia de México*, Ed. Libros de México, 1987 pp. 206-212.

²² Idem

²³ Véase Barreda Marín, Andrés, *Atlas geoeconómico y geopolítico del estado de Chiapas*, FCPyS, UNAM, México, abril, 1999 (Tesis doctoral), pp. 314-317.

mercancías dándose un proceso de modernización y crecimiento de los principales poblados. Dentro de este proyecto modernizador porfirista, como se sabe, se trajo a la región el sistema de plantaciones, apoyándose en la amortización de bienes comunales para cultivos semitropicales dirigidos al mercado exterior. Aun cuando había ciertos descontentos en la época, en las postrimerías del porfiriato se vivía un ambiente relativamente tranquilo en el que se apoyaban para el fomento de atracción de inversiones, que consecuentemente llevan a que en 1912 los montos de carga transportada por el FCNT alcanzan cifras récord.

Pero el tiempo de gloria dura poco y los montos de carga en el siguiente par de años no se disparan, sino todo lo contrario. Pearson & Son Limited, con ello, intenta vender la parte que le correspondía al régimen maderista. En esta decisión pesaba la construcción del Canal de Panamá, porque para hacer competitivo el paso transístmico en México resultara competitivo habría que hacer fuertes inversiones que Pearson no estaba dispuesto a realizar.

Una vez puesto en marcha el Canal de Panamá (15 de agosto, 1914) sólo se utilizó el puerto de Salina Cruz para cargar combustible, ya que por la situación en México, el FCNT era de uso exclusivo militar desde el verano de 1914 hasta finales del siguiente año. Consecuentemente disminuye drásticamente en ese año el comercio. Esto, sin embargo, no era el único motivo, pues lo que pesaba realmente era la decisión de los Estados Unidos de intensificar el uso del Canal de Panamá, para recuperar así las inversiones realizadas. Aunque el FCNT rindió frutos durante aproximadamente seis años, este rendimiento no se reflejó en las condiciones de vida dentro del Istmo.

No es sino hasta el gobierno de Venustiano Carranza, en 1917, que se aprueba la iniciativa presidencial por parte de los legisladores para comprar las acciones a Pearson, diciendo que había dificultades en la ruta panameña y que con el final de la segunda guerra mundial, la demanda de mercancías aumentaría por lo que se tendría que ocupar la ruta nuevamente.

En el interinato de Adolfo de la Huerta se intenta incorporar a Salina Cruz al Sistema de Puertos Libres, para que a partir de las exenciones fiscales se volviera atractivo el paso interoceánico, pero dicho proyecto fracasa, sobre todo por la decisión de los Estados

Unidos de no permitir competencia con el Canal de Panamá apoyado en ese mismo año en la falta de reconocimiento del gobierno de Álvaro Obregón, con el que los Estados Unidos tenía una manera de evitar su fortalecimiento.

En 1926 se suspende, mediante decreto firmado por Plutarco Elías Calles, el régimen de Puertos Libres. Es en este año que inicia un colapso, pues desde entonces y hasta 1931, el puerto de Salina Cruz se cerró por el azolve total y el FCNT estaba prácticamente paralizado. A esto se sumaron las desgracias naturales y los efectos de la crisis mundial de 1929.²⁴

Sin embargo y pese a todo, en el período cardenista se reactiva la zona durante un corto tiempo. Hay una derrama de inversiones federales con el interés de mejorar las condiciones en el Istmo; así, se da un reacondicionamiento del puerto de Salina Cruz y su reincorporación al Sistema de Puertos Libres en 1939. Pero el interés federal era integral, dándose en este período la primera obra de almacenamiento hidráulico: la construcción de la Presa Las Pilas en las márgenes del Río Tehuantepec, fortaleciéndose al mismo tiempo la educación rural. Entre 1936 y 1937 se rehabilita la red ferroviaria del FCNT y del año siguiente hasta 1948 se desazolvó el Puerto de Salina Cruz; construyéndose además en 1939 el oleoducto que cruza el Istmo de Salina Cruz a Minatitlán. Ya en las postrimerías del sexenio cardenista, y ante la insuficiencia del Canal de Panamá, vuelve el debate sobre un paso interoceánico por el Istmo de Tehuantepec que dé mayor beneficio a los Estados Unidos. Con ello se ventiló una propuesta legislativa del gobierno estadounidense, con la cual se facultaría al presidente Franklin D. Roosevelt para que obtuviera del gobierno mexicano una concesión territorial en el Istmo de Tehuantepec con el fin de excavar y construir un canal de capacidad tal que permitiera el paso de barcos de gran calado y tonelaje.²⁵

Así, Juan Almazán, quien competiría en 1940 por la presidencia de México, en campaña urge a la construcción de un canal interoceánico por el Istmo. Manuel Ávila Camacho no fue simpatizante de la idea, aunque se perfila como asunto prioritario para el desarrollo del Istmo la adecuación de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, así como las vías de comunicación que los unían al centro del país. En su período se terminó de construir la

²⁴ Ruiz Cervantes, José. "Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad," en Reina Aoyama, Leticia (Coord.), *Economía contra sociedad, El Istmo de Tehuantepec*, Ed. Nueva Imagen, México, 1994, pp. 33-117.

Presa de Tehuantepec, iniciada en el año 1903 por Porfirio Díaz, y se inició la construcción de la carretera que comunicaría el Istmo con la capital del estado, la carretera Panamericana.

Alemán inauguró la Panamericana de Nogales, Sonora a Cd. Cuauhtémoc, Chiapas, pasando por el Istmo de Tehuantepec. Dicha carretera se inauguró el 21 de mayo de 1951, sirviendo este camino de base a la carretera transístmica, comunicándose a la Cd. de Acayucan, Minatitlán, Los Tuxtlas, Veracruz y Tabasco. Por otro lado, entre 1946 y 1958 se construyó la carretera transístmica Salina Cruz-Coatzacoalcos.

En el año 1954, durante el gobierno de Adolfo Ruiz Cortines, se formula un nuevo proyecto: *Corredor Ferroviario del Istmo de Tehuantepec*, que finalmente no se realiza. Los ojos no se quitaban del escenario y de toda la riqueza ahí contenida, y en 1957 se inicia la extracción de maderas preciosas en Chimalapas.

En el período de Luis Echeverría Álvarez se instaló la Comisión Coordinadora para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec, que tenía por objeto unir a los estados de Tabasco, Chiapas, Campeche, Veracruz y Oaxaca, teniendo comunicación al centro del país. Para este proyecto se instalaron incluso oficinas en Oaxaca, el D.F., Veracruz, Tabasco y Chiapas dando paso a la promulgación de un decreto, en el cual por considerarse de interés se incluyen algunos artículos y planos levantados por la Comisión respectiva para dar vida económica al Istmo de Tehuantepec.

Entre 1970 y 1980, con el descubrimiento de grandes yacimientos de petróleo en Tabasco, Chiapas y Campeche, se genera un impulso en la región. Por esos años, durante el período de José López Portillo, se presenta un proyecto más: *Alfa-Omega.*, el cual tampoco se lleva a cabo.

Pasando 15 años, con la esencia de todos los proyectos e intereses anteriores, durante el gobierno de Ernesto Zedillo se comienza a elaborar, con el apoyo de la empresa consultora Felipe Ochoa y Asociados, *el Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec*, mejor conocido como el *Megaproyecto Transístmico*. A pesar de iniciar trazos carreteros e inaugurar construcciones, dicho proyecto quedó estancado por la

²⁵ Ibid, 141-164.

situación económica y política del país. Éste fue el antecedente inmediato del Plan Puebla-Panamá.

B. El Istmo Actual

"Propiciar la participación directa de los pueblos indígenas en el desarrollo nacional y combatir los rezagos y las causas estructurales de su marginación con pleno respeto a sus usos y costumbres."²⁶

En la región del Istmo las políticas gubernamentales se han visto reflejadas particularmente en dos proyectos: *Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec* (PDII) y *Plan Puebla-Panamá* (PPP), los cuales se han promovido durante los gobiernos de Ernesto Zedillo Ponce de León y Vicente Fox Quesada, respectivamente.

En materia de infraestructura para el transporte, ambos proyectos enfatizan la importancia del corredor transístmico. Para poder hacer de la región un punto de atracción efectivo de inversiones y utilización de recursos de la zona, es necesaria la ampliación de posibilidades de tránsito, con corredores costeros y de comunicación con otras regiones, descentralizando el actual sistema carretero.

1. Megaintereses y corredores nacionales, 1995-2000

En 1995 el gobierno de Ernesto Zedillo hace público el Plan Nacional de Desarrollo sexenal, dentro del cual el plan sectorial de Desarrollo Urbano propone siete Corredores de Integración Urbano Regional,²⁷ donde el ístmico toma una relevancia estratégica en la visión de una conexión más efectiva de los Estados Unidos con el Pacífico. Dichos corredores se encuentran presentes en los actuales planes del gobierno mexicano. La

²⁶ Estrategia para acrecentar la equidad e igualdad de oportunidades. Gobierno de la República, Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, Diario Oficial de la Federación, 30 de mayo, 2001, p. 68.

²⁷ 1) Nogales - Guaymas en Sonora, 2) Nuevo Laredo, Tamaulipas - Manzanillo, Colima, 3) Veracruz, Ver. - Acapulco, Gro., 4) Coatzacoalcos - Salina Cruz, en el Istmo de Tehuantepec, 5) Matamoros, Tamaulipas - Villahermosa, Tabasco, 6) Villahermosa, Tabasco - Cancún, Quintana Roo y 7) Puerto Madero, Chiapas - Manzanillo, Colima.

política planteada años atrás va tomando cada vez mayor forma y se va integrando y fortaleciendo dentro de los nuevos programas.²⁸

En este entorno se presenta en marzo de 1996 el **Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec**, cuya elaboración estuvo a cargo de la compañía Felipe Ochoa y Asociados, coordinado por un comité conformado por los gobiernos de los estados de Veracruz y Oaxaca, así como por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El documento, basado en la política de apertura económica, resalta la importancia estratégica del Istmo debido a su "cercanía con el norte, respecto a los proyectos interoceánicos alternos," asimismo señala la oportunidad que ofrece la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte para llevar a cabo este proyecto.

Aquí los retos y oportunidades que se plantean giran en torno a la construcción de un sistema multimodal de transporte que se convierta en una opción alterna al otrora Canal de Panamá, tomando ventaja a los proyectos que se venían desarrollando para este mismo fin en Centroamérica. El desarrollo de tal Programa se ofrece envuelto en una ola privatizadora que completa tal proceso en el área de red ferroviaria²⁹ y portuaria³⁰ del Golfo de México y el Pacífico. La modernización propuesta al sistema carretero reduciría costos de transporte para que el comercio internacional, aprovechando las ventajas del TLCAN y otros acuerdos comerciales, pueda obtener una mayor efectividad, facilitando una mejor conexión del sur con el norte. Con todo ello la idea es "detonar el desarrollo económico de la región para el ensamble final y manufacturero de partes, a través de una red eficiente de transporte de carácter tricontinental," es decir, comunicación y maquilación al servicio de la economía mundial. El eje del proyecto es la "modernización," y a partir de ella se habrían de detonar 67 proyectos en varios sectores (véase Cuadro 7).

²⁸ Véase Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006, Mapa de Corredores Carreteros, p. 75., en torno al cual se apunta la urgencia de la modernización integral de estos corredores.

²⁹ A partir de 1995 se impulsó la privatización en el sector ferroviario. El resultado fue el otorgamiento de ocho concesiones a operadores privados, es decir, más del 80% de la red principal. Actualmente seis empresas ferroviarias a quienes se les otorgaron dichas concesiones son las que operan, explotan, mantienen y rehabilitan el sistema ferroviario, además de dos asignatarias: la paraestatal Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y la Línea Corta Tijuana-Tecate, según se informa en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006.

³⁰ En lo que toca al proceso privatizador del sistema de puertos, es desde 1993 que la operación de muelles y otros servicios depende de las Administraciones Portuarias Integrales (API), a las que en 1995 se les autoriza a inversionistas extranjeros participar con un 49% del capital y, actualmente 21 de ellas son manejadas por particulares que se hacen cargo de la operación de las principales operaciones portuarias del país.

Cuadro 7. Distribución de los Proyectos de PDII

Sector	Porcentaje de Proyectos
Pesca	22,3%
Química y Petroquímica	19,4%
Turístico	13,4%
Infraestructura en Comunicaciones	10,3%
Industrial	8,9%
Minero	8,9%
Infraestructura Urbana	4,4%
Forestal	4,4%
Agroindustrial	4,4%
Refinación	2,9%

FUENTE: Documento: Felipe Ochoa y Asociados, Consultoría Maestra para el programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec, México, marzo 20, 1996.

Entre otras cosas, estos proyectos integrarían plantaciones forestales (en Oaxaca: Santiago Yaveo y San Juan Cotzocon), plantas camaronícolas (San Francisco del Mar, Salina Cruz y Tehuantepec), extracción minera,³¹ así como instalación de empresas maquiladoras en toda el área ístmica. Para realizar todo ello se ofrece la generación de 12.248 empleos en una población de más de 2.000.000 de habitantes, un contraste bastante marcado entre los recursos a utilizar, inversiones a realizar y la falta de beneficios concretos para la población.

La carretera Oaxaca-Istmo-Huatulco no es mencionada como tal dentro del PDII,³² sin embargo, el inicio de su construcción, las marcas y brechas en las comunidades, así como las declaraciones de las propias autoridades constatan que la carretera Oaxaca-Istmo-Huatulco es un hecho, y forma parte del Megaproyecto Transístmico. Bahías de Huatulco es el único proyecto dentro del PDII a detonarse en el ámbito turístico, lo cual significa la necesaria construcción de infraestructura que impulse el turismo en el lugar. El mismo gobernador de Oaxaca, José Murat, lo anunció: la carretera "será una realidad,"³³ y

³¹ La extracción se proyectó sólo para el área oaxaqueña del Istmo, principalmente en Tehuantepec y Juchitán, a fin de explotar y extraer mármol, cal, roca fosfórica e industria salinera.

³² Dentro de la proyección en infraestructura carretera se señala: el corredor interoceánico, carretera Minatitlán-Coatzacoalcos, autopista Salina Cruz-Juchitán, y libramiento carretero en Salina Cruz.

³³ "Todo listo para iniciar la súper carretera a Costa e Istmo" El Imparcial, Oaxaca, 25 de mayo, 2000.

los representantes de gobierno que acudieron a las comunidades para realizar estudios daban cuenta de que ésta era parte del PDII.

2. El gran aliento: planes y corredores mesoamericanos, 2001-2006

En el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 se sientan las bases para los programas y proyectos gubernamentales en el presente sexenio, teniendo como aspiración un México que para el 2025 sea una nación *“que habrá logrado reducir los desequilibrios sociales extremos y que ofrecerá a sus ciudadanos oportunidades de desarrollo integral y convivencia basadas en el respeto a la legalidad y en el ejercicio real de los derechos humanos. Una nación (...) con un desarrollo incluyente y en equilibrio con el medio ambiente. Será una nación orgullosamente sustentada en sus raíces, pluriétnica y multicultural, con un profundo sentido de unidad nacional.”*³⁴

Sin embargo, la visión gubernamental sobre derechos humanos, desarrollo incluyente y equilibrio con el medio ambiente la podemos ir develando en lo concreto en el Plan Puebla-Panamá – mecanismo del PND – el cual fue presentado oficialmente en México en marzo del 2001 en un documento base por la Presidencia de la República Mexicana, pero ventilado desde noviembre del año anterior.³⁵ El Plan abarca a la región sur-sureste del país³⁶ y los países que integran el área de Centroamérica: Guatemala, Belice, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

³⁴ Gobierno de la República, Plan Nacional de Desarrollo Op. Cit.

³⁵ El 30 de noviembre del 2000, el ya presidente electo de México presentó la propuesta de un plan de desarrollo regional que abarcará desde Puebla hasta Panamá, a los presidentes de los países centroamericanos, así como al Primer Ministro de Belice. Véase Nota Metodológica del documento *Plan Puebla-Panamá, Iniciativas Mesoamericanas y Proyectos*, BID, CEPAL, BCIE, El Salvador, junio, 2001.

³⁶ Según la regionalización hecha por el Gobierno Federal para este Plan, el sur-sureste abarca nueve estados de la República: Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán.

Mapa 4. Área que abarca el Plan Puebla-Panamá



Fuente: INEGI, México, <http://www.inegi.gob.mx>

El documento base de marzo de 2001 establece ocho “objetivos” del plan, dentro de lo cual hay varias estrategias, acciones políticas y programas de inversión (véase Cuadro 8). Para implementar tales inversiones, se crearon dos nuevas oficinas que corresponden directamente al Presidente: la Comisión Ejecutiva del Plan Puebla-Panamá y la Comisión de Alto Nivel de Promoción y Financiamiento. También se organizó una comisión intersecretarial federal, y está anunciado un comité de consulta popular, aunque hasta ahora no parece tener mucha difusión.

Cuadro 8. Objetivos y áreas de inversión del Plan Puebla-Panamá, Capítulo México

Objetivos en el Documento Base	Estrategias	Áreas de Promoción y/o Inversión
Elevar el nivel de desarrollo humano y social de la población	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la calidad y acceso a los servicios de educación (formal para adultos y capacitación para el trabajo) y reducir los índices de deserción educativa, mejorando los de absorción en todos los niveles educativos - Mejorar la calidad y acceso a los servicios de salud de la región - Establecer programas que permitan reducir el rezago de la región en vivienda y mejorar la ya existente - Fortalecer las tradiciones culturales de la región y el respeto de los derechos de los pueblos indígenas 	<ul style="list-style-type: none"> - Educación - Salud - Vivienda
Incrementar participación de la sociedad civil en el desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> - Establecer procesos de participación amplia, con presencia de todos los actores y gobiernos de la región, para la definición de objetivos y metas de desarrollo y la asignación de los recursos correspondientes - Promover la creación y consolidación de redes sociales de autoayuda y cooperación 	<ul style="list-style-type: none"> - Establecer procesos y mecanismos de consulta - Inversiones en redes sociales
Lograr un cambio estructural en la dinámica económica de la región que permita un desarrollo sostenido	<ul style="list-style-type: none"> - Propiciar y estimular el desarrollo integrado de la infraestructura básica de la región (carretera, ferroviaria, portuaria, aeroportuaria, telecomunicaciones, energética, pesquera e hidroagrícola) - Estimular el crecimiento de la productividad y competitividad de la región - Crear condiciones que permitan incrementar la capacitación de inversiones en la región - Modernizar el marco regulatorio de la economía y eliminar en las políticas públicas aquellas medidas discriminatorias que afectan a la región sur sureste - Mejorar la capacidad tecnológica de la región 	<ul style="list-style-type: none"> - Infraestructura carretera, ferroviaria, portuaria, aeroportuaria, telecomunicaciones, energética, pesquera e hidroagrícola - Producción - Recursos naturales - Sector agroalimentario - Tecnología - Captación de inversiones
Aprovechar cabalmente las vocaciones y ventajas comparativas que ofrece la región	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de la petroquímica - Desarrollo de la minería - Desarrollo de la industria maquiladora - Desarrollo del sector turismo - Desarrollo de la pesca y la acuicultura - Desarrollo de la agricultura y la ganadería 	<ul style="list-style-type: none"> - Petroquímica - Minería - Industria maquiladora - Turismo - Pesca y acuicultura - Agricultura y ganadería
Promover inversiones productivas que amplíen la oferta de empleos bien remunerados en la región	<ul style="list-style-type: none"> - Promover proyectos de inversión estratégica pública y privada - Establecer un marco moderno de políticas públicas de promoción y apoyo a las inversiones en las zonas marginadas de la región 	<ul style="list-style-type: none"> - Promoción de inversión pública y privada - Apoyo de inversión en zonas marginadas
Conseguir un manejo sustentable de los recursos naturales y el ambiente	<ul style="list-style-type: none"> - Promover el desarrollo de programas de ordenamiento territorial en todas las entidades de la región, integrando en ellas una visión de largo plazo - Desarrollar una cultura de protección al ambiente y los recursos naturales 	<ul style="list-style-type: none"> - Ordenamiento territorial - Recursos naturales

Objetivos en el Documento Base	Estrategias	Áreas de Promoción y/o Inversión
Promover la concertación de planes y estrategias conjuntas de desarrollo entre la región Sur-Sureste de México y los países de Centroamérica	- Establecer una agenda internacional de coordinación de inversiones y políticas de desarrollo con los países de Centroamérica	- Políticas públicas que incentiven el libre mercado y competencia en la región - Promoción de integración productiva, comercial y de servicios con Centroamérica
Modernizar y fortalecer la capacidad de las instituciones de la región	- Fortalecer la capacidad de gestión de las autoridades locales en la región sur sureste de México	- Modernización y reforzamiento de la capacidad de gestión y control de las autoridades locales

Fuente: Presidencia de la República, Documento Base, Plan Puebla-Panamá, 12 de marzo, 2001.

El Plan Puebla-Panamá también se fundamenta de manera importante en el documento, "El Sur también existe: Un ensayo sobre el Desarrollo Regional de México," de Enrique Dávila, Georgina Kessel y Santiago Levy. Dicho documento señala los intereses de la administración federal en la región. En él, el transporte resulta sustancialmente importante, señalándose, en base al modelo reciente de competencia imperfecta de Krugman y Venables, que las ventajas comparativas de la región (esencialmente bajos costos de producción) sólo podrán ser aprovechadas si se facilitan los medios de transporte y se crean o fortalecen líneas más directas entre el sur-sureste de México y los Estados Unidos. Esto permitiría una mayor circulación de mercancías, personas y capitales a más bajo costo y, por ende, habría fuertes inversiones. Desafortunadamente, en el citado documento se señala también que "el diseño de políticas públicas para el sureste debe separar los objetivos de combate a la pobreza de los de desarrollo regional."³⁷

Es imposible considerar al PPP aislado de otras iniciativas federales. Entre los proyectos que giran en torno a él se encuentra *el Corredor Biológico Mesoamericano*,³⁸ que es una de las partes rectoras del Plan. En este proyecto no se menciona directamente el estado de Oaxaca, sin embargo se le presenta, junto con los estados de Michoacán y Guerrero,

³⁷ Levy, Santiago, Op.cit., pp. 1 y 2.

³⁸ Presentado por el Global Environment Facility en noviembre del 2000. Este fondo fue creado en 1990 para ser gestionado por el BM, el PNUD y el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente. El gobierno de los Estados Unidos participa en él, con la condición de manejar con absoluta independencia su propia contribución. Véase Bifani, Paolo, *Medio ambiente y relaciones Norte-Sur* en *El Socialismo del Futuro*, No. 8, 1993.

como un área de fuerte importancia para la conectividad del Corredor.³⁹ La preocupación de las comunidades locales, especialmente las comunidades indígenas, es que sobre el sustento de la protección al medio ambiente resulte ser, por un lado, la fuente oportuna para la injerencia directa en la biodiversidad de la región; y por otro, una manera más de limitar el acceso de las comunidades a sus tierras particulares y comunales.

Dentro de otros documentos complementarios al presentado por el gobierno de la República se encuentran los del Banco Interamericano de Desarrollo,⁴⁰ donde se describen las ocho “iniciativas mesoamericanas”: Desarrollo Sustentable, Desarrollo Humano, Prevención y Mitigación de Desastres; Turismo; Facilitación del Intercambio Comercial, Integración Vial, Interconexión Energética y Telecomunicaciones (véase Cuadro 9).⁴¹

Estas iniciativas estarán apoyados principalmente por el BID, aunque los planes específicos están todavía en etapa de desarrollo y la cantidad de dinero que aportaría está en juego. El Banco ya ha prestado \$240 millones a los organismos paraestatales de América Central para el sistema de interconexión eléctrica SIEPAC en esos países al sur de México.⁴² El PPP también recibirá el apoyo financiero del Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial.⁴³

³⁹ Véase Global Environment Facility, *México, Mesoamerican Biological Corridor Project*, The World Bank, noviembre de 2000, pp. 92-94.

⁴⁰ Véase www.iadb.org

⁴¹ Banco Interamericano de Desarrollo, *Plan Puebla-Panamá: Iniciativas mesoamericanas y proyectos*, 15 de junio de 2001.

⁴² Banco Interamericano de Desarrollo, *Comunicado de Prensa*, 28 de noviembre de 2001.

⁴³ Global exchange; <http://www.globalexchange.org/campaigns/mexico/ppp/ppp.html>

Cuadro 9. Matriz de Iniciativas y Proyectos del Plan Puebla-Panamá

Iniciativa	Propuesta de Proyectos	Objetivo
Desarrollo Sustentable	Gestión Ambiental Patrimonio Cultural y Equidad Preservación y Aprovechamiento de Recursos Naturales	Promover la conservación y el manejo sustentable de los recursos naturales y los mecanismos participativos, especialmente de las comunidades locales, en la gestión ambiental
Desarrollo Humano	Capacitación para el Trabajo Sistema de Información Estadístico sobre Migración Participación de comunidades locales en el desarrollo local Uso, manejo, conservación de recursos naturales por parte de organizaciones campesinas, indígenas y afrocaribeñas	Reducir la pobreza y facilitar el acceso a los servicios sociales básicos de la población vulnerable y contribuir al pleno desarrollo de los pueblos mesoamericanos.
Prevención y Mitigación de Desastres Naturales	Concienciación Pública para la prevención de Desastres Naturales Información Hidrometeorológica para la Competividad Desarrollo del Mercado de Seguros para Riesgos de Catástrofes	Promover la prevención y mitigación de desastres naturales e incorporar la consideración de gestión del riesgo en los proyectos en todos los sectores.
Promoción del Turismo	Fortalecer mecanismos de formulación de políticas y los instrumentos de evaluación y seguimiento Implementar mecanismos para la sustentabilidad del turismo	Promover el desarrollo del turismo ecológico, cultural e histórico mediante acciones regionales que destaquen la complementariedad, las economías de escala y los encadenamientos productivos del turismo.
Facilitación del Intercambio Comercial	Facilitación de Negocios y Homologación de Tratados Comerciales Modernización de Aduanas Promoción de PYMEX (exportadores)	Fomentar el intercambio comercial en la región mediante una reducción de los costos de transacción en el comercio entre los países y promover la participación de pequeñas y medianas empresas en las exportaciones regionales.
Integración Vial	Corredor Puebla-Panamá Corredor Atlántico Corredores Interiores de México	Promover la integración física de la Región para facilitar el tránsito de personas y mercancías y, de esta manera, reducir los costos de transporte.
Interconexión Energética	Interconexión de los países de América Central Interconexión Guatemala-México Interconexión Belice-Guatemala	Unificar e interconectar los mercados eléctricos con miras a promover una ampliación de las inversiones en el sector y una reducción del precio de la electricidad
Integración de los Servicios de Telecomunicaciones	Red Regional de Fibra Óptica	Desarrollar la infraestructura de interconexión informática de la región

Fuente: Grupo Técnico Interinstitucional para el Plan Puebla-Panamá, BCIE-BID-CEPAL, con el apoyo del INCAE, "Plan Puebla-Panamá, Iniciativas Mesoamericanas y Proyectos," San Salvador, El Salvador, junio 15, 2001

V. El Plan Puebla-Panamá Detallado

Si bien el Documento Base del Plan Puebla-Panamá sigue siendo ambiguo en demasía, indica algunas líneas de acción que ha de seguir el actual gobierno, por lo cual resulta necesario detenernos en él, ver las intenciones y consecuencias que habrá de traer a la región y que, obviamente, incluyen al área donde se ha proyectado la autopista Oaxaca-Istmo-Huatulco. Esta sección detalla diferentes áreas del PPP, incluyendo su llamada a un modo de desarrollo “participativo.”

A. Participación Comunitaria en el Desarrollo

Uno de los objetivos del PPP, según sus autores, “es incrementar la participación de la sociedad civil en el desarrollo.”⁴⁴ Dentro de este objetivo, la estrategia “es establecer procesos de participación social amplia, con presencia de todos los actores y órdenes de gobierno de la región para la definición de objetivos y metas de desarrollo.” Para efectuar tal estrategia, el documento reflexiona que los “grandes proyectos deberán someterse a un análisis objetivo y profundo de la sociedad ... ytendrá especial cuidado en respetar y preservar los derechos y la cultura de los pueblos indígenas, procurando que sus opciones sean incorporadas permanentemente en el diseño y ejecución de los proyectos.”

Aunque suena bien, parece ser que los proyectos serán presentados al pueblo para su consulta, pero el pueblo no presentará sus proyectos o alternativas de desarrollo. Hasta ahora han tenido reuniones en algunos de los países del PPP bajo la estrategia llamada “Información, Consulta y Participación,” pero no se sabe cómo van a incorporar – si van a incorporar – los comentarios del público en el Plan.⁴⁵ Si las primeras acciones del gobierno federal después de emitir el documento base son sólo representativas, los mecanismos no serán muy propicios para incentivar la participación. En abril de 2001, se anunció reuniones de consulta en varias ciudades del sureste de México. Sin embargo, las reuniones fueron anunciadas tres o cuatro días antes de efectuarse, con cartas a

⁴⁴ En este apartado y los tres siguientes, citaremos partes del documento Presidencia de la República *Plan Puebla-Panamá Capítulo México, Documento Base*, México, marzo, 2001, sin incluir esta referencia cada una de las veces.

⁴⁵ “Hagamos de la integración mesoamericana una realidad: los desafíos de Mesoamérica y el Plan Puebla-Panamá.” BID, abril 2002; <http://www.iadb.org/ppp/files/documents/OTRO/OTRO-ICP/Documento%20de%20Base%20PPP.doc>

algunas organizaciones no-gubernamentales e instituciones académicas. La gran mayoría de la población está todavía en espera de dar su opinión o participar en los proyectos.

Otro mecanismo de desarrollo participativo anunciado por el documento base es “impulsar la construcción de nuevos puentes que permitan incorporar el talento, trabajo y voluntad de progreso de toda la sociedad.” Para tal, el gobierno “propiciará inversiones en redes sociales, apoyando a las comunidades locales.” Pero mientras que existen detalles en los programas de inversión en carreteras y maquiladoras, aquí están ausentes, y los tipos de “redes sociales de autoayuda y cooperación” no se definen.

Finalmente, incluye una sección llamada “criterios para la selección de proyectos.” Dentro de estos criterios – que incluyen por ejemplo su contribución a la integración regional y a los objetivos del Plan – se incluye la “Amplitud de participación social,” que se define como “la participación y el consenso de los diferentes grupos sociales.”

A nivel regional, el BID está desarrollando un “Programa de Información, Consulta y Participación” sobre el PPP. Aunque todavía está en diseño, el programa contempla tres áreas:⁴⁶

- 1) *Divulgación de información que contribuya al mejor entendimiento y la aceptación de las actividades;*
- 2) *La consulta que sirve para identificar y considerar las preferencias de los grupos involucrados;*
- 3) *La participación en la preparación, ejecución y evaluación de los proyectos.*

Hasta ahora las actividades bajo este programa han sido: diseñar encuestas de opinión sobre la percepción del PPP y difusión de documentos. Además, se han llevado a cabo reuniones del PPP con ONG regionales en los países centroamericanos durante el mes de enero del presente año. Dado la escala de los proyectos, es de preocupación que tal programa esté más interesado en la divulgación y consulta que en la participación de las comunidades en los proyectos en sí.

⁴⁶ BID, “Programa de Información, Consulta y Participación,” Perfil del Proyecto, 8/2/2002, disponible en el Web (<http://www.iadb.org/ppp/document/>).

B. Demografía, territorio y sociedad

Una de las situaciones que se presentan en la región y que obstaculiza el desarrollo del PPP, según señala el propio documento, es la dispersión de los habitantes, por lo que el gobierno se ha puesto como reto la “conformación de nodos concentradores de la población que hoy vive en localidades aisladas y dispersas, mediante la oferta de empleos y mayor calidad de vida.” Se piensa de esta forma proporcionar un mejor acceso a los servicios de salud, educación y transporte. El contar con ello es sumamente necesario; la perspectiva gubernamental es la que se pone en cuestión.

Si bien en la mayoría de los casos las comunidades más tradicionales han rechazado la privatización de las tierras ejidales, y siguen trabajando tierras comunales, la perspectiva en la región sugiere la forzada movilización campesina a centros urbanos planeados *ex profeso*. Las reformas al Art. 27 constitucional en 1992 dieron la base para la privatización de las tierras comunales de campesinos y comunidades indígenas, fomentando así la posibilidad de vender las tierras a nacionales o extranjeros. Este antecedente se conjuga muy bien con el propio documento base del PPP. En el documento se reafirma la idea de que campesinos venderán sus tierras para migrar a otros centros de población cuando se menciona que “entre los años 2000 y 2025 la población rural de la región podría reducirse a 2 millones de habitantes.”⁴⁷ Un apoyo para ello es promover la regularización jurídica de los inmuebles, o dicho a la manera de Santiago Levy: remover obstáculos a la eficiente operación del programa de Certificación de Derechos Ejidales⁴⁸ y reformar nuevamente la legislación agraria para, de esta forma, hacer la tierra más accesible a inversionistas y empresarios. La creación de nodos concentradores de población podría afectar gravemente las estructuras comunitarias, rompiendo con ello su cultura y su forma de reproducción social, al forzar migraciones a los centros urbanos que se crearán y/o fortalecerán.

Dentro de la idea de extender el servicio educativo a la población, el Plan Puebla-Panamá señala la importancia de una educación bilingüe para las comunidades indígenas “que les

⁴⁷ De 34 millones que el Consejo Nacional de Población estima que habitará la región para ese año.

⁴⁸ Levy, Santiago, Op. Cit., p. 49. El PROCEDE es uno de los pasos para que más adelante sea más fácil la privatización de la tierra, que aún no es permitida por la Ley Agraria para la tenencia ejidal y comunal. Es importante señalar que la manera en que se ha venido imponiendo este Programa en las comunidades indígenas es bastante grave; de ahí surgen los obstáculos que Levy sugiere desarticular.

permita adquirir las habilidades y conocimientos para integrarse de manera ventajosa a los mercados de trabajo.” La educación para los del Sur habrá de incluir la castellanización, para mejorar la calidad de la oferta laboral y facilitar la migración de la población.⁴⁹

Se pretende, por otro lado, apoyar la “participación creciente de la mujer en los mercados de trabajo.” En el caso de salud, el Plan considera necesarias las “acciones específicamente orientadas a la atención de los grupos indígenas más vulnerables, en particular a los problemas asociados con la maternidad, la reproducción y la infancia temprana.” Ligando estos dos campos de salud y trabajo, la preocupación de las comunidades es que el gobierno o ciertos ONGs pudiesen aplicar programas de control de nacimiento o incluso esterilización – como ha sucedido, sin consulta ni oportunidad de decisión a mujeres indígenas de la región – para cumplir con patrones de natalidad que los inversionistas necesitan. En este sentido, otra preocupación para las comunidades son las condiciones laborales que se vayan a ofrecer en los centros de trabajo, preocupación que se basa en la experiencia de muchas maquiladoras instaladas en México: difíciles condiciones de trabajo con escasa protección de los derechos básicos de las mujeres.

C. Agricultura

El PPP enfatiza una y otra vez el bajo aprovechamiento de la región en el sector agrícola, y, ante ello, promueve la “realización de inversiones en tecnificación, incrementando la productividad de los recursos, aumentando la cantidad animal por hectárea⁵⁰ y dándole un uso productivo a tierras bajas con humedad residual,” lo cual permitiría una reactivación del sector. El documento base del PPP menciona la necesidad de ampliar la infraestructura de riego y ganadería que permita “el establecimiento de plantaciones” para palma de aceite, palma de coco, hule y cacao con “mayores rendimientos” que los actuales, modificando las leyes que obstaculicen esta acción. En esta lógica seguramente se promoverá la atracción de inversionistas. Varios ONGs ya han advertido del resultado de las plantaciones masivas, por ejemplo las de eucalipto. Intentar desarrollar plantaciones de especies no presentes en el ecosistema natural o con monocultivos a

⁴⁹ Levy, Santiago, Ibid, p. 40.

⁵⁰ Lo que puede afectar gravemente el ecosistema si no se realiza un estudio serio.

gran escala puede significar el aumento de la pobreza debido a la utilización y consecuente expulsión de las tierras que se requiere y también debido a la demostrada improductividad del terreno después de algunos años. Estas prácticas “transforman los métodos de producción y patrones de consumo,”⁵¹ con lo que se está perdiendo años de saber tradicional.

D. Industria

La industria es un punto crucial dentro de este megaplan. Se pretende un aumento de este sector que permita aprovechar su potencial exportador. Se plantea como primordial la “instalación de infraestructura energética” que contribuye a la formación de nuevas unidades industriales así como el mejoramiento y ampliación de las redes de suministro de energía, mediante la participación de la CFE, de PEMEX y de inversionistas privados. Por otro lado se impulsará la “infraestructura productiva regional” que facilitaría la integración de cadenas productivas mediante la complementación de actividades económicas interregionales, y lograr así una articulación de los procesos productivos.

Para ello se requiere también formación técnica, capacitación de recursos humanos y mejoramiento de la capacidad tecnológica de la región, mediante el fortalecimiento de los centros e institutos de investigación y de desarrollo tecnológico, subsidios fiscales y formación de fondos de fomento al desarrollo tecnológico, así como la creación de un fondo para bases en educación científica y tecnológica.

Se busca también la estimulación del crecimiento de la productividad y la competitividad de la región implantando actividades económicas donde se utilicen las ventajas comparativas (condiciones climatológicas, diversidad de recursos agrícolas y biológicos, abundancia de agua, reservas de hidrocarburos, sitios históricos y ecológicos y abundantes recursos humanos). La idea es aprovechar el acceso de México a los países con los que se han firmado tratados y acuerdos comerciales para incrementar las exportaciones y alcanzar una mayor reciprocidad por parte de otros países a la apertura comercial de México, apertura encaminada al acceso de libre comercio de los Estados

⁵¹ Documento enviado al Centro de Derechos Humanos Tepeyac por el coordinador del Plan Puebla-Panamá, en respuesta a la solicitud de mayor información en torno al tema, enero 16, 2001.

Unidos con el resto del continente y que habrá de concluir con el Área de Libre Comercio de las Américas.

En términos de maquiladoras, el PPP del gobierno mexicano “propone como oportunidades específicas atraer inversiones en esta modalidad en los sectores del vestido, muebles, electrónica y pequeñas operaciones de distribución automotriz.”

Es importante señalar también que dentro de las estrategias, la modernización del marco regulatorio – las leyes, regulaciones y normas – es fundamental. Así que fomentaría acuerdos entre los tres niveles de gobierno para, por ejemplo, “hacer compatible la regulación en materia de medio ambiente y legislación estatal en materia de agua y en términos de transporte la desregulación del transporte y homologación de las leyes en la materia a nivel federal y estatal.”

Aunque obviamente los gobiernos deben trabajar en coordinación para asegurar que sus leyes y regulaciones no causen barreras al comercio, es de preocupación si el PPP será utilizado para desregular o debilitar leyes que protejan al público, tales como las ambientales, de agua o transporte.

E. Transporte

En la región sur-sureste de México, el sistema de transporte se encuentra en franco deterioro. Su deficiencia en la construcción le ha hecho aún más vulnerable a los fenómenos naturales. Esto ha instado a los impulsores del Plan Puebla-Panamá a proponer, como punto fundamental, el mejoramiento y desarrollo del sector, esencialmente en los lugares donde se promoverán las actividades manufactureras agropecuarias, forestales, piscícolas y turísticas.

En documentos del BID, se menciona tres diferentes programas de inversión en carreteras en México:

- a) Corredor Puebla-Panamá
- b) Corredor Atlántico
- c) Corredores Interiores de México

Básicamente, se trata de una ruta pacífica, una ruta atlántica, y carreteras de norte-sur dentro de México. El documento del BID menciona que los corredores interiores en México incluyen “Puebla con Progreso, Veracruz con Tampico, “el Transístmico que une Coatzacoalcos con Salina-Cruz,” y en Yucatán, el tramo que une Villa Hermosa con Chetumal.”⁵²

Estas carreteras forman oficialmente el programa del PPP, y son presentadas a su vez por la SCT (véase Cuadro 10). Está proyectado, por ejemplo, que este año van a reconstruir o mejorar unos 143,8 km del corredor transístmico (de Coatzacoalcos a Salina Cruz), y otros 210,4 km en los años 2003-2006.

El Plan Puebla-Panamá acentúa la importancia en la construcción del “corredor transístmico multimodal” fundamental por la posición geográfica de la región que la coloca entre los tres grandes bloques comerciales (Europa, Asia y los Estados Unidos). Según los que proponen el PPP, esta construcción fortalecería el paso de mercancías a bajo costo entre el Pacífico y el Golfo de México, permitiendo la salida de carga hacia los principales mercados, insertándose así ventajosa y competitivamente en la economía mundial. Se recurrirá para ello a la Iniciativa Privada y Organismos Internacionales de tal forma que se atiendan “el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, la carretera Salina Cruz – Coatzacoalcos, las terminales de contenedores en ambos puertos y los aeropuertos de Salina Cruz e Ixtepec, para la realización de operaciones comerciales”.

Se pretende por otro lado desarrollar “corredores logísticos de altas especificaciones” de la región sur-sureste hacia Centroamérica, y de ahí – como se señala en documentos del BID – hacia el norte del país y los EEUU, además de otros corredores complementarios.

⁵² Grupo Técnico Interinstitucional para el Plan-Puebla-Panamá, *Plan Puebla-Panamá, Iniciativas Mesoamericanas y Proyectos*, junio 15 de 2001.

Por lo tanto, dentro del sistema carretero se proyectan acciones en tres áreas:

- a) *Sistemas de corredores carreteros interregionales: construcción y modernización de estos sistemas que apoyen la competitividad e integración de la región a los principales mercados nacionales e internacionales, sirviendo a su vez al turismo.*
- b) *Vías de conexión intrarregional: articular centros de producción y de consumo, donde se detonen actividades productivas aprovechando ventajas comparativas.*
- c) *Caminos rurales y otras vías de comunicación de interés regional y estatal: integración de localidades al sistema interregional.*

Los señalado en el inciso "c" nos indica dónde se habrán de localizar los nodos concentradores de población, mientras que el "b" señala donde se habrán de fortalecer los centros urbanos.⁵³

Cuadro 10. Construcción y Modernización de la Red Federal de Carreteras dentro de Corredores del PPP, Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

Nombre del Proyecto	Total a Modernizar	Kilómetros, 2002	Millones de Pesos, 2002	Kilómetros, 2003-2006	Millones de Pesos
Puebla-Progreso, 1.320 Km	986,7 km	24 km	\$120,0	309,3 km	\$2.655,0
Puebla-Cd. Hidalgo 1.007 km	567 km	79,7 km	\$680,0	360,3 km	\$7.915,0
Transistmico, 702 km	347,8 km	143,8 km	\$1.004,2	210,4 km	\$1.911,9
Veracruz-Monterrey	921,8 km	19,4 km	\$444,4	355,8 km	\$4.434,0
Total en Corredores	3.243,8 km	422,3 km	\$2.658,1	1.878,9 km	\$19.649,7

Fuente: Comisión Ejecutiva del Plan Puebla-Panamá, Oficina de la Presidencia, "Informe de Avances y Perspectivas," Plan Puebla-Panamá, marzo, 2002.

En cuanto al sistema ferroviario, se pretende fortalecer la red regional permitiendo mayor fluidez de productos hacia los Estados Unidos y Centroamérica con el desarrollo del "Ferrocarril del sureste, Ferrocarril Chiapas-Mayab y Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, que permitan trasladar grandes volúmenes de carga a largas distancias y

⁵³ Véanse referencias exactas de corredores en Presidencia de la República, *Plan Puebla-Panamá*. Op. Cit.

bajos costos, así como integrarse con otros modos de transporte incrementando la competitividad de la región.”

En los puertos marítimos las acciones se resumen de la siguiente forma:

- 1) *Aprovechar los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz para el enlace global con el mercado de los EEUU, Europa y Asia, así como la importancia de los Puertos de Altamira, Veracruz y Progreso*
- 2) *Poner en marcha proyectos de escaleras náuticas del Caribe y el Pacífico ampliando el calado de algunos puertos para que reciban cruceros, en beneficio del sector turístico*
- 3) *Puerto Progreso será el vínculo comercial con el este de los EEUU.*
- 4) *Puerto Madero, será vínculo con Guatemala y Centroamérica.*

F. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes

Un documento más que gira en torno a la infraestructura en comunicaciones del PPP es el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, mecanismo del PND, donde se visualiza lo que vendría a ser la conexión interestatal de los países Centroamericanos con México y los Estados Unidos.

En esta iniciativa sectorial, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) se ha fijado programas a largo plazo a los cuales ha llamado "programas gran aliento," entre los que se encuentran el desarrollo de un Eje Multimodal en el litoral del Golfo de México y la Modernización de Corredores Carreteros Troncales. Estos "grandes alientos" se llevarían a cabo con otros proyectos a mediano plazo donde se encuentra la modernización del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, impulso al intermodalismo, modernización del sistema portuario nacional, apoyo a los proyectos de las cinco mesoregiones⁵⁴ y a programas especiales, como el PPP. El gran aliento es llevar a cabo una diversidad de

⁵⁴ Las mesoregiones se dividen de la siguiente forma: Sur Sureste (Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán); Centro Occidente (Aguscalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Querétaro, San Luis Potosí y Zacatecas), Centro País (Hidalgo, Distrito federal, Edo. de México, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala), Noreste (Coahuila, Chihuahua, Durango, Nuevo León y Tamaulipas) y Noroeste (Baja California, Baja California Sur, Chihuahua, Durango Sinaloa y Sonora).

proyectos que conecten a todo el país y sirvan con mayor eficacia a nuestros vecinos del norte.

En este sentido, el ejecutivo mexicano ve como indispensable la “construcción de infraestructura de altas especificaciones para integrarse y ‘acercarse’ a las demás regiones y mejorar sus accesos a los mercados.” La Carretera Oaxaca-Istmo-Huatulco se presenta en este programa como un corredor complementario al PPP.⁵⁵

VI. Pistas de la Autopista: la Carretera Oaxaca-Istmo-Huatulco dentro del contexto del PPP

Dentro del Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec, decíamos que la carretera no se precisa dentro de los proyectos que se habrían de detonar según los estudios presentados por Felipe Ochoa y Asociados. Dicho documento se centra principalmente en la carretera transístmica y el impulso comercial que ésta podría traer al desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Sin embargo, dentro del área turística que se señala, Huatulco viene a ser el único punto mencionado, por tanto es de suponerse la construcción de la autopista Oaxaca-Istmo-Huatulco.

Por su parte, dentro del Plan Puebla-Panamá se menciona la construcción de una carretera interregional de Oaxaca al Entronque El Coyul, así como una ampliación de Huatulco a Salina Cruz.⁵⁶ Esta misma es mencionada en documentos del Banco Interamericano de Desarrollo dentro del proyecto Corredor Puebla-Panamá, el cual habría de contar con una mejor topografía al desplazarse por la costa pacífica del Istmo, y pasar a través de zonas de mayor desarrollo de la región, incluyendo en el documento el sistema vial Puebla-Oaxaca-Ciudad Hidalgo.

El proyecto, por tanto – aún sin definir – está presente. Su presencia seguramente estará más ventilada al finalizar el año. Existen varias referencias de lo que será el trazo, aunque aún no se cuenta con detalles ni documentos descriptivos. La propuesta de la autopista es

⁵⁵ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Programa. Op. Cit. p.259 y comunicación personal con Lic. Arlina Gómez Fernández, SCT, 9 de julio de 2002.

⁵⁶ Presidencia de la República *Plan Puebla-Panamá*, Op. Cit.

una realidad.⁵⁷ La información, mientras tanto, no es pública ni clara para las comunidades de la región. Con ello, el derecho de los pueblos indios se ve violado.

VII. Incertidumbre y organización de los pueblos indígenas

"...pasa la brecha por nuestro terreno y provocará (...) la destrucción de las matas de nanche que están plantadas casi en todo el terreno (...), la destrucción de 30 matas de mangos (...), de 200 matas de palmas de corosos (...) la destrucción del único manantial que sustenta tanto la necesidad de nuestros ciudadanos que trabajan cerca y de los animales que viven en el lugar."⁵⁸

Cuando hicieron las primeras marcas y brechas para el estudio de lo que podría ser el trazo de la carretera Oaxaca-Istmo-Huatulco, no se había informado cuáles serían las comunidades afectadas, a pesar de haberse solicitado dicha información a varias dependencias gubernamentales por parte del Centro de Derechos Humanos Tepeyac y de las comunidades chontales y zapotecas de la Sierra Sur. No es hasta el mes de enero del 2002 que la Oficina de Proyectos Carreteros Federales de la SCT informa, mediante oficio dirigido al Centro de Derechos Humanos Tepeyac, las referencias por dónde habrá de pasar esta supercarretera. Durante todo el prolongado tiempo de incertidumbre y violación de derechos colectivos, las comunidades presumiblemente afectadas se fueron organizando, preparando y viendo la forma de conseguir información en torno a la inminente afectación de sus comunidades.⁵⁹

La preocupación comunitaria surge a partir de la llegada de brigadas de ingenieros y topógrafos quienes, la mayoría de las veces sin autorización, fueron haciendo marcaciones para realizar fotografías aéreas encaminadas al estudio de la viabilidad de la ruta. Por esa fecha se conocía, de manera muy escueta, el llamado Megaproyecto Transístmico. En la región se sabía que la carretera podría ser parte del Megaproyecto por declaraciones de las propias autoridades y de los enviados gubernamentales para hacer estudios.

⁵⁷ Esto según comentarios hechos por el Presidente Vicente Fox Quesada, Oaxaca, 2 de marzo de 2001; www.presidencia.gob.mx

⁵⁸ Oficio 080/2001, 19 de noviembre, 2001; suscrito por autoridades de Guadalupe Victoria, San Carlos / Yautepec.

⁵⁹ Así es que a principios de 1997 llegan al centro de Derechos Humanos Tepeyac varias comunidades del Distrito de San Carlos Yautepec preocupadas por la situación, solicitando apoyo para emprender acciones en defensa de sus tierras.

En todo este tiempo no hubo información clara respecto al proyecto por parte de las autoridades; sin embargo, en 1999, el entonces presidente de la República Ernesto Zedillo y el gobernador del estado de Oaxaca, José Murat, daban el banderazo inaugural de la carretera Oaxaca-Istmo-Huatulco, anunciado por medio de la prensa, señalando incluso tiempo después, que a las comunidades en oposición al proyecto se les habría de expropiar parte de su territorio.⁶⁰

Las marcaciones que hicieron para la carretera atravesaron sembradíos, manantiales y – algunas – por el asentamiento humano. Las comunidades donde se efectuaron los trazos iniciales y, por ende, comunidades posiblemente afectadas por este proyecto son:

Municipio	Comunidad
San Carlos Yautepec	San Pedro Leapi, Santo Domingo Lachivitó, Santo Tomás Quieri, Santiago Lachivía, San Baltazar Laguna, San Pedro Lachigova, San Antonio de los Guajes, San Isidro Tapanala, San Pablo Topiltepec y Santa Catarina Jamixtepec
Santa María Quiegolani	San José Quianitas y San Andrés Tlahuilotepec
Santa María Ecatepec	Santo Domingo Chontecomatlán, Santo Tomás Teipan

Entre las primeras acciones que realizaron las comunidades fue un viaje al Distrito de Nochixtlán, con el fin de conocer la experiencia de los pueblos de esa zona en torno a la construcción y puesta en marcha de la autopista de cuota México-Oaxaca, que ahí se ubica. Ahí se les dio constancia del incumplimiento por parte de las autoridades de los acuerdos que se habían establecido (como puentes y pasos a desnivel perpendiculares a la autopista que facilitarían el traslado dentro de su propia tierra, pago de tierra, caminos vecinales, etc.). Las comunidades de la zona concluyen que el beneficio concreto a las comunidades ha sido nulo; por el contrario, ahora tienen que pagar por el uso de la autopista y caminar más para llegar a sus parcelas o llevar a pastar a los animales.

⁶⁰ "Amenaza Murat con expropiación a opositores del proyecto del Istmo." Periódico La Jornada, 24 de agosto, 2000.

En los años 1998 y 2000 se hicieron nuevas marcaciones por parte de ingenieros. En todo este tiempo las distintas comunidades han llevado a cabo acciones concretas para ser partícipes de este proyecto. Realizaron oficios, declaraciones, asambleas, talleres y reuniones (ver Apéndice).

En la última información proporcionada al Centro de Derechos Humanos Tepeyac, fechada en el mes de enero del presente año, se da mayor precisión de lo que será el trazo carretero. Sin embargo, ésta sigue siendo insuficiente ya que no detalla el trazo exacto, abriendo con fuerza la incertidumbre sobre la afectación a sembradíos, manantiales, ríos, manglares, bosques y asentamientos humanos. Las referencias sobre el trazo en esta última comunicación gubernamental están presentadas en el mapa que sigue.

Se señala en el mismo oficio que al otro extremo, el proyecto entronca 10 km al norte de Tehuantepec con el libramiento regional que dará acceso a Salina Cruz, Tehuantepec, Ixtepec, Juchitán y la Ventosa, y que el ramal a Huatulco se inicia 25 km al noreste de Magdalena Tequisistlán, a 10 km al sur de Santiago Lachiguiri.

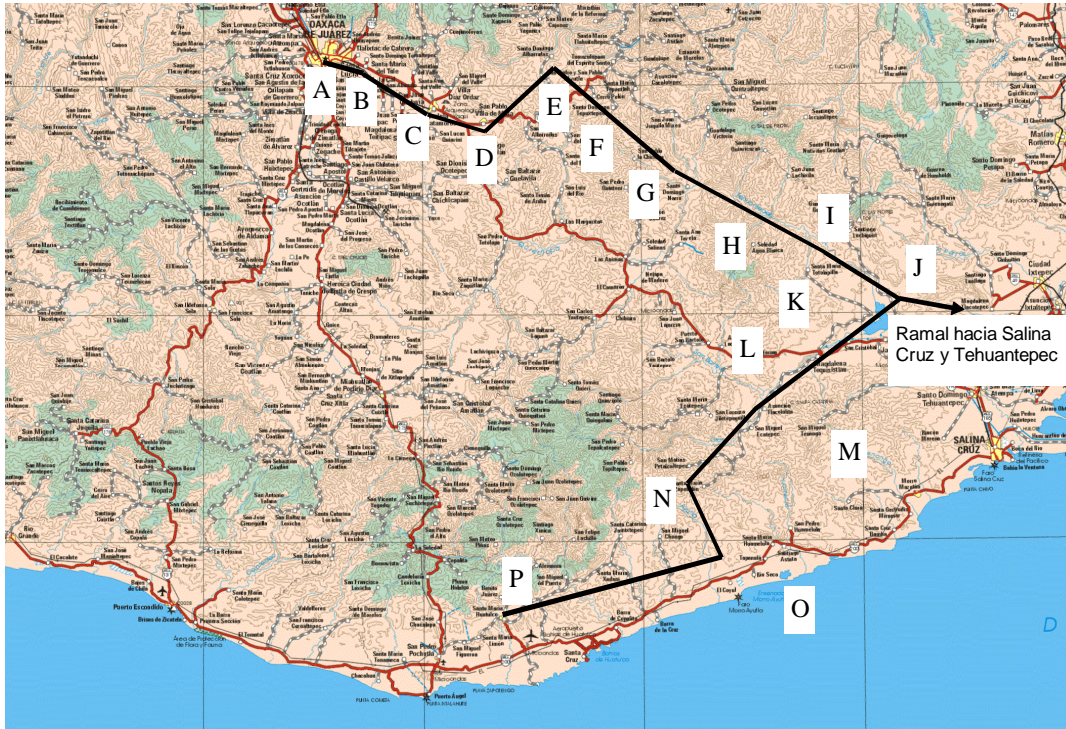
Con estas últimas referencias los resultados que se avizoran son preocupantes. En la comunidad de Guadalupe Victoria, por ejemplo, las marcaciones y brechas afectan el único manantial con que cuentan, el manglar y los árboles de nanche; en San Juan Alotepec el trazo afecta una gruta donde se encuentra una corriente de agua y restos de los antiguos chontales, incluyendo vasijas de barro y restos humanos; mientras que en Asunción Tlacolulita el río y sembradíos se verán atravesados. Muchas de las comunidades donde se localiza el último trazo presentan conflictos agrarios, lo que presumiblemente afectaría la toma de decisiones y la indemnización que se pudiera hacer sobre sus tierras.

En particular, la construcción de esta autopista podría significar un rompimiento de las estructuras y del tejido comunitario, una injerencia en la cultura y en las formas de desarrollo propias de las comunidades. La carretera inicia con un rompimiento literal de los bienes comunales al atravesar drásticamente por territorios, impidiendo el traslado que comúnmente realizan los pobladores para ir de sus casas a sus parcelas. En los casos

donde atraviesan por frutales, como en la Agencia Municipal Guadalupe Victoria, fractura el sostenimiento económico de la comunidad. El pago de indemnización por la toma de tierras no se ha fijado aún. Pero sea cual fuere, difícilmente sustituirá el nivel de daño provocado a las comunidades. El gobierno está viendo beneficios, pero no está ni escuchando ni mirando a las comunidades. También hay que notar que mientras en el planteamiento del PPP se integra la preservación del medio ambiente y los recursos naturales, las carreteras atravesarán nichos ecológicos importantes sin haber realizado estudios de impacto ambiental hasta el momento.

Trazos del Proyecto Carretero Oaxaca-Istmo, con ramal a Huatulco*

Fuente: Oficio 105.1.086, 16 de enero, 2002, signado por Horacio Zambrano Ramos, Director General de Proyecto de Carreteras Federales, SCT, dirigido a Abgdo. Javier Balderas Castillo, Director del Centro de Derechos Humanos Tepeyac.



Clave en Mapa

A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
O
P

Referencia

Entronque Guelatao en Oaxaca, Oax.
Santa María del Tule
Tlacolula de Matamoros
San Pablo Villa de Mitla
Santa Domingo Albarradas
Santo Domingo Tepuxtepec
Santo Domingo Narro
Río Tehuantepec
Santa María Totolapilla
Santa María Jalapa del Marqués
Magdalena Tequisistlán
Asunción Tlacolulita
San Miguel Ecatepec
Santa María Zapotitlán
El Coyul
Santa María Huatulco

Distancia

Inicio
2 km al sur
pasa através
2 km. al sur
1 km al sur
2 km al poniente
1 km al norte
Margen izquierda
7 km al norte
8 km al norte
3 km al norte
2 km al norte
2 km al poniente
2 km al poniente
5 km al norte
Destino

*Nota: Esta información es una estimación del camino de la carretera, basada en la poca información que ha sido publicado sobre ella.

La presumible ruta inicial ha cambiado, y no descartamos que esto se deba a la difícil orografía que ofrece la zona, pero tampoco descartamos, e incluso nos atrevemos a afirmar, que la resistencia y organización mostrada por los pueblos chontales y zapotecas hizo fuerte mella para redefinir el trazo. Sea como sea y aún con las gotas informativas que viene proporcionando el nuevo gobierno, los derechos de los pueblos continúan siendo violentados de manera tajante,⁶¹ ya que no se consulta, no se informa y no se les incluye en este proyecto de "desarrollo."

VIII. Resistencia caminante

"Ya no habrá ningún plan ni proyecto de nadie que no nos tome en cuenta, ni Plan Puebla-Panamá, ni megaproyecto transísmico, ni nada que signifique la venta o la destrucción de la casa de los indígenas."

Discurso zapatista pronunciado en Juchitán Oaxaca durante la marcha por la dignidad en marzo, 2001.

El Plan Puebla-Panamá, y a su lado el proyecto carretero Oaxaca-Istmo-Huatulco, se ha presentado como una figura difuminada que no termina por delinearse. En los esbozos que se trazan por un documento u otro, por una declaración u otra, podemos saber que la propuesta de desarrollo no será precisamente la que gran parte de la población espera. ¿Qué hacer entonces ante las pocas, pero tajantes certezas que se ventilan; y qué hacer ante lo que está detrás y no se alcanza aún a distinguir?

A. Implicaciones y Rechazos

El problema, como ya lo mencionábamos, no es de ninguna forma el impulso y apoyo al desarrollo regional; el problema se centra en la propuesta de desarrollo que, hasta ahora, no se ha llevado en una discusión y diálogo participativo con las comunidades en aras de fortalecer el nivel de vida para la población.

⁶¹ Se violan los derechos de los pueblos indígenas contenidos en los artículos 2, 4, 6, 7, 13, 14, 15, 16, 18, 19 y 20 del Convenio 169 de la Organización del Trabajo, suscrito por México en 1990, que se vuelve ley nacional del mismo valor que la Carta Magna, según el artículo 133 de nuestra Constitución Mexicana;

El proyecto implica cambios sustanciales en el sistema social, económico, político y cultural de las comunidades que conforman la región. Así ha sido; los intereses gubernamentales a lo largo de la historia han generado oleadas de forzados cambios en los sistemas existentes, cambios que distan mucho de los que se generarían si se tomaran en cuenta las perspectivas de la población. Las comunidades campesinas y pueblos indígenas han, sin embargo, sobrevivido y permitido la sobrevivencia de su entorno, ello por su activa organización y resistencia. La resistencia de hoy no surge a partir del Plan Puebla-Panamá o del proyecto carretero Oaxaca-Istmo-Huatulco. La resistencia y organización viene de antes, pero hoy se renueva y enriquece.



Un taller del PPP que se impartió en la comunidad de Rincón Juárez, Tapanatepec, Oaxaca (por Elena Vela Fuentes).

Dentro de las más recientes experiencias de esta resistencia se encuentran el Foro por el Derecho a la Información y la Consulta, que se realizó en torno al Megaproyecto Transístmico en Tehuantepec, Oaxaca en agosto del 2000, al cual asistieron organizaciones sociales y comunidades indígenas, y donde se fueron dibujando líneas de acción para la región. En la Declaración final de dicho Foro se exige al Estado mexicano información detallada y pública del Megaproyecto, consulta amplia e inclusión de los pueblos indígenas afectados, respeto y protección al medio ambiente y a la biodiversidad,

asimismo se están violando los artículos 6, 14, 22, 31, 52, 58, 60 y 63 de la Ley de Derechos de los Pueblos y Comunidades Indígenas del Estado de Oaxaca.

que se garantice el acceso al desarrollo sustentable y respeto y promoción de los derechos de los pueblos indios contenidos en los Acuerdos de San Andrés.⁶²

En torno al Plan Puebla-Panamá, el rechazo está en voz de muchas comunidades, y organizaciones campesinas, indígenas y sociales; así, se escuchó la voz zapatista contra el PPP durante la marcha por la dignidad en marzo del 2001; así se escucharon también las voces de las organizaciones que acudieron al Instituto Nacional Indigenista para denunciar la falta de seriedad en las consultas realizadas por el gobierno en torno al PPP.⁶³ Pero las voces no son sólo esas, ni son sólo eso. Se han venido formando redes de resistencia, donde más allá de la denuncia, se busca trazar alternativas.

En el mes de mayo del 2001 se realizó el Foro "*Frente a la globalización, el pueblo es primero*" en Tapachula, Chiapas con la participación de más de 500 miembros de la sociedad civil y productores de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y México con el fin de construir propuestas alternas a la problemática de la región que abarca el PPP.⁶⁴ En la Declaración de este Foro se expresa la propuesta de "impulsar procesos de integración de nuestros pueblos bajo principios democráticos, de equidad, justicia, sustentabilidad, emanados de las necesidades y diversidad cultural, social y económica de cada uno de ellos." Asimismo se demanda la apertura de espacios de información, debate y consulta, y, se rechaza la continuación de estrategias de inversión autoritarias que no resuelven, sino por el contrario, empeoran la situación. La alternativa, aún en construcción, se asoma sin tapujos: "los asistentes al Foro nos comprometemos a impulsar y construir un Plan Panamá-México alternativo que represente los intereses de nuestros pueblos."⁶⁵

Luego del Foro, en el siguiente mes, con participantes de 15 países, y más de 500 asistentes, se llevó a cabo el Primer Seminario por la Biodiversidad Cultural y Tecnológica donde se expresó el rechazo al Plan, manifestándose por la realización de un proyecto sustentable e incluyente sin la imposición gubernamental o transnacional.⁶⁶

⁶² Véase Centro de Derechos Humanos Tepeyac del Istmo de Tehuantepec, *Los derechos humanos en el Istmo de Tehuantepec en época de ¿cambio político?*, IX Informe, México, marzo, 2001, pp. 84-87.

⁶³ "Desconocen indígenas el PPP", *La Jornada*, mayo 15, 2001.

⁶⁴ Véase Declaración del Foro de Tapachula, *Ojarasca*, No. 51, julio, 2001, p. 5.

⁶⁵ Véase Declaración del Foro de Tapachula, *Ojarasca*, No. 51, julio, 2001, p. 5.

⁶⁶ "Activistas de 11 países alertan sobre el impacto ecológico y social del PPP", *La Jornada*, junio 16, 2001.

Apenas en septiembre del año pasado se efectuó la 4ª Reunión de Autodiagnóstico de las comunidades por donde atraviesa el corredor Veracruz-Acapulco en Tlaxcala⁶⁷ y el Foro Regional sobre el Plan Puebla-Panamá, realizado los días 22 y 23 en Jáltipan, Veracruz, donde se rechazó el Plan por no considerar los intereses, los derechos y las necesidades de los pueblos y comunidades.⁶⁸ Las personas asistentes de Chiapas, Tabasco, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Veracruz y el D.F. exigieron información y una *consulta seria*. Asimismo, en los resolutivos plasmados en su Declaración⁶⁹ se demanda un Plan que considere un desarrollo rural sustentable, justo y equitativo que no ponga en riesgo la biodiversidad y los sistemas alimentarios; un apoyo real a un programa de desarrollo agroindustrial que de prioridad a la consolidación del mercado interno y tenga como objetivo el mejoramiento de los niveles de vida de las familias campesinas e indígenas; y la ejecución de un Programa de Inversiones para crear y mejorar la infraestructura rural con amplia participación local. En este Foro se acuerda, además, *potenciar la Resistencia ante el Plan Puebla-Panamá* haciendo un llamado a las organizaciones del pueblo mexicano para que se sumen a esta lucha en defensa de los derechos de las comunidades.

Por otro lado, los días 9, 10 y 11 de septiembre se realizó en Tehuantepec la Asamblea Regional de la Convergencia de Movimientos de los Pueblos de las Américas (COMPA), "Más allá de las fronteras, la solidaridad," donde los asistentes se pronuncian *enfáticamente*, mediante su Declaración, contra el ALCA y el PPP, proponiendo además una serie de tareas y acciones entre las que se encuentran: socializar lo analizado en el Foro, revisar las acciones y políticas que contribuyen a mantener relaciones inequitativas en materia de género, buscar mecanismos de apoyo a la producción, que el PPP sea sometido a consulta, que se respeten los Acuerdos de San Andrés, abrir espacios para la autogestión respetando las autonomías de las organizaciones y comunidades, y, analizar conexiones y consecuencias del PPP y el ALCA.⁷⁰ Como continuación a estos encuentros, se realizó un Foro en Quetzaltenango, Guatemala, en noviembre del mismo año, donde los alrededor de 800 asistentes hicieron pública su inconformidad al PPP.

⁶⁷ El corredor no está por completo dentro del área del PPP, sin embargo la continuación de este proyecto se enmarca en el Plan y en sus objetivos.

⁶⁸ "Rechazan 38 organizaciones sociales el Puebla-Panamá," *La Jornada*, septiembre 25, 2001.

⁶⁹ Declaración Final del Foro Regional sobre el Plan Puebla-Panamá, Jáltipan, Veracruz, septiembre, 2001.

⁷⁰ Declaración Final de la Asamblea Regional Norte (Canadá, los Estados Unidos, México) "Más allá de las fronteras, la solidaridad" Convergencia de Movimientos de los Pueblos de las Américas, Tehuantepec, Oaxaca, 11 de noviembre, 2001.

B. Los acuerdos de San Andres y la participacion comunitaria en el PPP

En noviembre de 1996 fue elaborada por la Comisión de Concordia y Pacificación, COCOPA, la iniciativa de Reformas Constitucionales sobre Derechos y Cultura Indígena que retoma en gran medida el fruto de trabajo que realizaron, en 1995 en San Andrés Sacam Chén de los Pobres Chiapas, representantes indígenas, del gobierno y organizaciones civiles.

Esta iniciativa de manera general busca el reconocimiento de los pueblos indígenas en la Constitución de la República para decidir sus formas internas de convivir y organizarse; para fortalecer su participación y representación de acuerdo a los rasgos específicos de sus culturas; para acceder de manera colectiva al uso y disfrute de los recursos naturales en sus tierras y territorios; y para ejercer sus propias formas de gobierno interno. También busca reconocer el derecho de los pueblos indios a participar en planes y programas de desarrollo y dar participación ciudadana y representación política a los pueblos indígenas en el ámbito nacional, en las legislaturas de los estados y en el Congreso de la Unión.

Las comunidades indígenas buscan la aprobación de esta propuesta y consideran que de ser aprobada, su participación y decisión en proyectos de relevancia federal, como el de las instalaciones de infraestructura carretera enmarcadas en planes nacionales puede estar más asegurada. Se trata de sus recursos naturales, de su cultura, de su historia, de sus pueblos. Por eso consideran la iniciativa COCOPA tan importante en la defensa de sus derechos. De retomarse y aprobarse la propuesta de la COCOPA se podría participar de otra manera como comunidades para evitar algunos impactos negativos que se anuncian con el Plan Puebla-Panamá, fortaleciendo a las comunidades en torno a su tierra, a la biodiversidad, a la cultura, a la información, a la consulta, y a la decisión; derechos que son violados constantemente, a pesar de haber sido reconocidos internacionalmente por el gobierno mexicano.

Ante la carencia de instrumentos legales que aseguren la participación de los pueblos indígenas en la toma de decisiones fundamentales, las comunidades consideran importante fortalecer la organización y redes comunitarias, pues ahí se encuentra la posibilidad de obtener un control sobre el tipo de desarrollo proyectado desde el gobierno.

Sólo sobre esa base se puede exigir mayor información, y, en conjunto, se pueden buscar estrategias con las cuales, desde las comunidades, se logren poner condiciones por sobre imposiciones.

El Plan Puebla-Panamá y sus proyectos tan ampliamente anunciados y ofrecidos a nivel internacional han venido a fortalecer la red de resistencia que se había venido conformando y que cada vez se extiende más. La organización social y comunitaria, así como la difusión de información, fortalece a la población, dando la oportunidad de presentar otras propuestas al desarrollo planteado por el gobierno. Dentro de todo esto se inscribe la experiencia de las comunidades chontales y zapotecas afectadas por el trazo carretero Oaxaca-Istmo-Huatulco, que ha puesto en jaque al gobierno. Los días 16 y 17 de mayo del presente año se realizó el Congreso de los Pueblos Indígenas de la Región del Istmo donde se analizó la situación en torno al Plan Puebla-Panamá y la carretera Oaxaca-Istmo-Huatulco donde se concluye una clara oposición al PPP, tomando en cuenta que destruye los manantiales, los lugares místicos y sagrados, la biodiversidad y genera desintegración de las comunidades y destrucción de las tierras comunales. La oposición se da también por la violación de los derechos de los pueblos indígenas contenidos en el Conv. 169 de la OIT. Se exige además mediante su Declaración el cumplimiento de los Acuerdos de San Andrés, el freno a la militarización, el alto a la represión y, finalmente, que se suspendan todos los trabajos de la supercarretera, la destrucción de los bosques, los sembradíos de eucalipto y las granjas camaronícolas entre otras actividades que se están realizando en la región.⁷¹

Sin embargo, todo esto no resulta aún suficiente, ante lo que asoma como propuesta de desarrollo en los planes gubernamentales: inversión nacional y transnacional, explotación laboral, expulsión campesina, saqueo de recursos estratégicos, destrucción de territorios y de riquezas naturales. Las inversiones para la realización del PPP no terminan por cuajar. Esto no significa que el proyecto esté totalmente detenido; la autopista Oaxaca-Istmo-Huatulco está en marcha.

⁷¹ Declaración Final del Primer Congreso de los Pueblos Indígenas de la Región del Istmo, Tehuantepec, Oax., 17 de mayo, 2002.

IX. Conclusiones

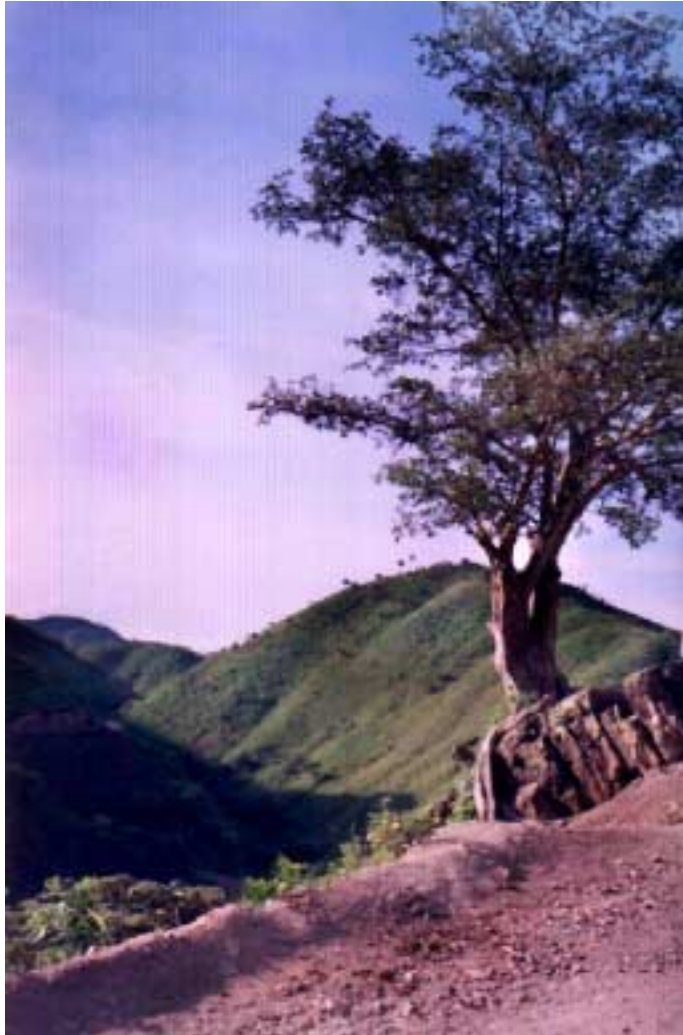
La oposición al Plan Puebla-Panamá sigue organizándose para lograr un desarrollo más sustentable en la región.⁷² En marzo de 2001 vino el Primer Foro Mesoamericano de Tapachula, en Chiapas, que tuvo como lema, “el pueblo es primero frente a la Globalización.” Durante el foro declararon que iban a construir un Plan Panamá-México alternativo que representaba los intereses de sus pueblos. Luego vino el Segundo Foro Mesoamericano en Xelajú, Guatemala, en noviembre de 2001. En este foro, 800 delegados se reunieron para rechazar al Plan Puebla-Panamá oficial. En julio de 2002 vino el Tercer Foro Mesoamericano en Managua, Nicaragua donde continuaron destacando las faltas del Plan, diciendo:

A pesar de que sea presentado como una alternativa para nuestros pueblos, el PPP es un proyecto geopolítico que busca construir en Mesoamérica un área de servicios e infraestructura, diseñada desde la lógica de empresas transnacionales, grupos oligárquicos nacionales y organismos financieros internacionales. Todo ello, con la finalidad de explotar nuestros recursos naturales y la mano de obra de nuestros pueblos.

– Tercer Foro Mesoamericano, Managua, julio de 2002

Mientras que el propio Plan Puebla-Panamá se desarrolle, el tema de los derechos indígenas determinará el éxito de la propuesta. Con el caso concreto en torno al proyecto carretero Oaxaca-Istmo-Huatulco se observa que se sigue violando el derecho a la información y se salta una parte fundamental de la gobernabilidad: la consulta ciudadana y la inclusión en definición de proyectos. Parece que ante esta panorámica la organización de los pueblos chontales y zapotecas no habrá de parar hasta acordar soluciones que beneficien a la zona en su conjunto.

⁷² Información del Tercer Foro Mesoamericano, Managua, versión preliminar, julio de 2002, Red Mexicana de Acción frente al Libre Comercio; <http://www.rmalc.org.mx/>



Comunidad de Guevea de Humboldt, en la Sierra Zapoteca

X. Apéndice

Oficios y documentos de las comunidades en acción

Fecha	Comunidad(es)	Acción(es)	Fuente
25-08-97	San Pablo Topiltepec	Asamblea comunitaria en la que manifiestan preocupación ante proyecto que afecta sus cafetales, siendo estos su principal sustento económico.	Acta de Asamblea 25 agosto, 1997
07-09-97	San Pablo Topiltepec	Asamblea comunitaria donde se muestran preocupados por las marcas hechas en su tierra y se inconforman por la falta de consulta para proyecto	Acta de Asamblea, 7 de septiembre, 1997
14-11-97	Representantes de San Andrés Tlahuilotepec, Santa Ma. Quiegolani, San Pablo Topiltepec, San Pedro Tepalcatepec, San José Quianitas, Santiago Quiavijolo, Santo Domingo Chontecomatlán, Santo Tomás Teipan y San Juan Acaltepec	Comparten problemática en torno a la carretera	
18-01-98	Representantes de San Pedro Tepalcatepec, San Pablo Topiltepec, San José Quianitas, Santo Domingo Chontecomatlán, Santo Tomás Teipan y San Andrés Tlahuilotepec	Deciden elaborar escritos conjuntos para manifestar su inconformidad	
06-07-99	Representantes de las comunidades de San Pedro Leapi, Santo Domingo Lachivitó, Santo Tomás Quieri, Santiago Lachivía y San Baltazar Lagunas	Se dirigen a la Delegada de la PROFEPA, Georgita J. Ruiz Michel, solicitando copia del proyecto e inconformándose por el posible trazo carretero sobre sus tierras ya que afectaría la flora, fauna y manantiales	Oficio de la Comunidades Zapotecas de Yautepec
07-07-99	Representantes de las comunidades de San Pedro Leapi, Santo Domingo Lachivitó, Santo Tomás Quieri y Santiago Lachivía	Se dirigen al Presidente de la República pidiendo información en torno al trazo carretero pues "afectará de manera irrenovable" los escasos bosques, sembradíos	
18-08-99	C. Julián Rodríguez, Comisariado de Bienes Comunales; Juan Gopar Monjeras, Representante de Bienes Comunales e Ismael Mtz. Mtz., Agente Municipal, Santo Tomás Quieri	Solicitan apoyo al CDHTEpeyac para que participe en conjunto con la Autoridad Comunal de tal forma que se pueda adquirir mayor información en torno a la carretera	Oficio 92/99
31-08-99	Representantes de las comunidades de San Pedro Leapi, Santo Domingo Lachivitó, Santo Tomás Quieri, San Baltazar Laguna, San Francisco Guichina y El Camarón	Realizan documento donde se inconforman por el trazo carretero y solicitan mayor información al respecto, fundamentándose en la Ley Gral. de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, la Ley Forestal y la Constitución Mexicana	

Fecha	Comunidad(es)	Acción(es)	Fuente
20-09-00	Comunidades chontales y zapotecas de la sierra sur del estado de Oaxaca: San Pedro Tepalcatepec, Sto. Domingo Chontecomatlán, San José Quianitas, San Pedro Leapi, Asunción Tlacolulita, Sto. Domingo Lachivító, Santiago Lachivía, Santo Tomás Quieri, San Baltazar Lagunas, CDHtepeyac, Centro Nal. de Apoyo a las Misiones Indígenas, UCIZONI, AtyPP y Gpo. Cutural Huave	Se emite una Declaración dirigida a la Opinión Pública, a la OIT, oficina México y a los pueblos indígenas del país, donde se denuncia el impacto negativo de las políticas de los gobiernos estatal y federal hacia los pueblos indígenas, así como la negación de información de las autoridades sobre el trazo carretero Oaxaca-Huatulco y la falta de respeto a los derechos de los pueblos. Se reitera, por otro lado, la inquietud de dialogar al respecto con las instancias gubernamentales.	
08-01-01	Arturo Lona Reyes, Presidente, Centro de Derechos Humanos Tepeyac	En oficio dirigido al Presidente Vicente Fox Quesada y al Lic. Florencio Salazar Adame, Coordinador General del Plan Puebla-Panamá se solicita información precisa sobre los proyectos a realizarse en la región del Istmo dentro del megaproyecto y Plan Puebla-Panamá	s/n
25-01-01	Arturo Lona Reyes, Presidente, Centro de Derechos Humanos Tepeyac	Se envían nuevamente solicitudes al Presidente Fox y al Coordinador Gral. del PPP, para tener mayor precisión e información en torno al PPP y en concreto sobre la carretera Oaxaca-Huatulco	
24-10-01	Arturo Lona Reyes, Presidente, Centro de Derechos Humanos Tepeyac	Se envía oficio a Enrique Iglesias, Presidente del BID y al Lic. David B. Atkinson, Representante del BID en México, mediante el que se solicita información con respecto a los proyectos y montos aprobados a México para hacer efectivos en el Istmo de Tehuantepec.	PDHC/1-10
19-11-01	Roberto Layata Cortés, Agente de Policía Mpal. y Manuel Zárate Zavaleta, Presidente del Consejo de Vigilancia de Bienes Comunes de Guadalupe Victoria, Mpio. de San Carlos Yautepec	Se dirige oficio al CDHtepeyac, solicitando intervención y acompañamiento ante las afectaciones en las tierras, el manglar, árboles de nanche y el manantial de efectuarse el trazo hecho en su comunidad	080-2001
29-11-01	Roberto Layata Cortés, Agente de Policía Mpal. y Manuel Zárate Zavaleta, Presidente del Consejo de Vigilancia de Bienes Comunes de Guadalupe Victoria, Mpio. de San Carlos Yautepec	Se dirige oficio al Director General de la SCT en Oaxaca, solicitando informe sobre el trazo topográfico, pidiendo que se traslade a comunidad para dar información	s/n
21-12-01	Lic. Javier Balderas, Director y Obispo Arturo Lona, Presidente, CDHtepeyac	Se envía oficio al Lic. Horacio Zambrano Ramos, Director General de Carreteras Federales, SCT solicitando información específica sobre el proyecto carretero Oaxaca-Istmo con ramal Huatulco	105.1.086

→ **Asambleas, reuniones y talleres**

mayo, junio, 2001	El CDHTEpeyac inicia una Campaña de difusión de información en torno a la Carretera Oaxaca-Istmo-Huatulco
24-06-01	Asiste el CDHTEpeyac a Asamblea con ciomuneros de San Juan Alotepec, Mpio. de Asunción Tlacolulita para compartir información en torno al PPP y a la súper carretera
28-11-01	Reunión en Asamblea Tepeyac-comunidad Guadalupe Victoria, Mpio. de San Carlos Yautepec sobre súper carretera
01-02-02	Reunión del CDHT con miembros de la comunidad Guadalupe Victoria, para continuar con la información respecto a súper carretera, a la comunidad no se le ha dado respuesta a oficio que dirigió a SCT en Oaxaca. Se ofrecen mayores datos de trazo efectuado en la Agencia Mpal.
02-02-02	Visita del CDHTEpeyac con comunidad Guadalupe Victoria al área donde se hicieron marcaciones y brecha, constatando que atraviesa por el manantial, el manglar y los árboles de nanche, al lado este de las tierras comunales
03-02-02	Reunión del CDHTEpeyac con comunidad San Juan Alotepec, Mpio. Asunción Tlacolulita, donde se comparte mayor información sobre PPP y súper carretera. Se comenta que efectivamente las marcaciones hechas por la SCT atraviesan sembradíos y la gruta, donde se encuentran restos arqueológicos chontales (restos humanos, vasijas de barro...). Ante esta última preocupación la comunidad envió un oficio al INAH quienes aún no han contestado.
03-02-02	Reunión del CDHTEpeyac con autoridades del municipio Asunción Tlacolulita donde se comparte información en torno al PPP y súper carretera. Las autoridades comentan que el trazo y brecha pasan por el río y parcelas, donde es una zona arqueológica.
17-02-02	Reunión del CDHTEpeyac con Asamblea comunitaria de Guadalupe Victoria, para seguir analizando la súper carretera.

Frente a esta participación, la respuesta del gobierno ha sido insuficiente, sobre todo durante el gobierno de Ernesto Zedillo. Aquí la respuesta gubernamental:

Fecha	Suscribe	Dirigido a	Comentarios	Documento
20-03-98	Ing. Omar Ortiz Ramírez, Director General de Carreteras Federales	Ing. Erwin Garza Pérez, ubdelegado de Gobierno en la zona Chontal-Yautepec	Hace referencia a la preocupación de autoridades municipales de la zona chontal frente a la posibilidad de que la carretera Oaxaca-Salina Cruz afecte áreas cafetaleras. Al respecto afirma que se está estudiando modificación para no afectar los cafetales	Of. No. 105.2.500
08-07-99	MVZ. Georgita J. Ruiz Michael, Delegada Estatal de la PROFEPA Oaxaca	C. Representantes de las Comunidades Zapotecas de Yautepec	Se hace referencia a oficio en el que las comunidades solicitaron información sobre la carretera. se informa, en tanto, que esta dependencia gubernamental no tiene conocimiento de dicho trazo y que por ello ha sido turnado al Director del Centro SCT Oaxaca.	Of. PFP_B33-SAA-129/99
15-07-99	Ing. Reynaldo Guajardo Villarreal, Director Centro SCT Oaxaca	MVZ. Georgita J. Ruiz Michael, Delegada Estatal de la PROFEPA Oaxaca c.c.p. Agentes Municipales de San Pedro Leapi, Santo Domingo Lachivitó, Santo Tomás Quieri, Santiago Lachivía y San Baltazar Lagunas	Se informa que en torno a la solicitud de información sobre el trazo de la carretera por parte de las comunidades, sólo puede afirmarse que existe un anteproyecto de selección de ruta	Of. No. 719-214/99
01-03-00	MVZ. Georgita J. Ruiz Michael, Delegada Estatal de la PROFEPA Oaxaca	Arturo Lona Reyes, Presidente, Centro de Derechos Humanos Tepeyac	Informa que la carretera Oaxaca-Tehuantepec-Huatulco no atravesará por los municipios de San Pedro Mártir Quiéchapa y santa María Quiégolani	PFFA B33-SAA-037/00
16-01-01	Lic. Florencio Salazar Adame, Coordinador General, Plan Puebla-Panamá	Arturo Lona Reyes, Presidente del Centro Tepeyac	Se hace referencia a carta enviada por el Centro solicitando información en torno al PPP. Se aclara que el proyecto se encuentra en fase de integración, pero es un proyecto de desarrollo sustentable cuyo objetivo será el de elevar el nivel de vida de la población. Se anexan líneas generales del PPP	
16-01-02	Ing. Horacio Zambrano Ramos, Director General de Carreteras Federales, SCT	Abgdo. Javier Balderas Castillo, Director del CDH Tepeyac	Se hace referencia a oficio del 21 de diciembre y se especifican algunas referencias en torno a la carretera Oaxaca-Istmo con ramal Huatulco	Of. 105.1.086

XI. Bibliografía

Libros

- Aguayo Quezada, Sergio (editor), *El Almanaque Mexicano*, Ed. Hechos Confiables, Grijalbo y Proceso, México, 2000.
- Álvarez Alejandro, Andrés Barreda y Armando Bartra, *Economía Política del Plan Puebla-Panamá*, Ed. Itaca, México, 2002.
- Barreda Marín Andrés, *Atlas geoeconómico y geopolítico del estado de Chiapas*, FCPyS, UNAM, México, abril, 1999. (Tesis doctoral).
- Barrios C. Roberto y Constantino López Matus, *El Istmo de Tehuantepec en la encrucijada de la historia de México*, Ed. Libros de México, 1987.
- Bartra Armando (Coord.), *Mesoamérica. Los ríos profundos. Alternativas plebeyas al Plan Puebla-Panamá*, Instituto Maya, A.C., El Atajo Ed., Fomento Cultural y Educativo, A.C., RMALC, Equipo Pueblo, A.C., CASIFOP, A.C., ANEC, CCECAM, SEMAPE CEN-PRD, México, 2001.
- Reina Aoyama, Leticia (Coord.), *Economía contra sociedad, El Istmo de Tehuantepec*, Ed. Nueva Imagen, México, 1994.
- Rodríguez Nemesio, *El estado de desarrollo económico y social de los pueblos indígenas de México*, INI-PNUD, México, 1998.

Revistas

- Acervos, Boletín de los Archivos y Bibliotecas de Oaxaca V.4 No. 19, Oaxaca, México, otoño, 2000.
- Ce-Acatl No. 28, México, octubre, 1998.
- El Socialismo del Futuro, No. 8, 1993.
- Guchachi'zeza, Centro de Investigación y Desarrollo Binizá, A.C., No. 54, Juchitán, Oaxaca, México, septiembre-octubre 1996.
- Memoria No. 148, México, junio, 2001.
- Ojarasca, México, noviembre, 1997.
- Paradigmas y Utopías, edición especial ALCA: Imperialismo Neoliberal, octubre / noviembre, 2001.
- Proceso Sur, No. 27, México, 3 de marzo, 2001.
- Proceso Sur, No. 43, México, 13 de octubre, 2001.

Documentos

- Centro de Derechos Humanos Tepeyac del Istmo de Tehuantepec *Derechos humanos e impartición de justicia en el Istmo de Tehuantepec*, VIII Informe, marzo, 2000.
- Centro de Derechos Humanos Tepeyac del Istmo de Tehuantepec, *Los derechos humanos en el Istmo de Tehuantepec en época de ¿cambio político?*, IX Informe, México, marzo, 2001.
- Centro de Derechos Humanos Tepeyac del Istmo de Tehuantepec, *Archivo de oficios recibidos en el área de comunidades en torno a la súper carretera 1997-2002*.
- Felipe Ochoa y Asociados, *Consultoría Maestra para el programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec*, México, marzo 20, 1996.
- Global Environment Facility, *México, Mesoamerican Biological Corridor Project*, The World Bank, November, 2000.

- Grupo Técnico Interinstitucional para el Plan Puebla-Panamá, BCIE-BID-CEPAL, con el apoyo del INCAE, “*Plan Puebla-Panamá, Iniciativas Mesoamericanas y Proyectos*”, San Salvador, El Salvador, junio 15, 2001.
- Instituto Nacional Indigenista, *Perfiles de México. Oaxaca*, s/f en www.ini.gob
- Levy, Santiago, Georgina Kessel y Enrique Dávila, *El Sur también existe: Un ensayo sobre el Desarrollo Regional de México*, México, julio, 2000.
- Presidencia de la República, *Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006*, Diario Oficial de a federación, 30 de mayo, 2001.
- Presidencia de la República, *Plan Puebla-Panamá Capítulo México, Documento Base*, México, marzo, 2001.
- Red Oaxaqueña de Derechos Humanos, *Segundo Informe*, Oaxaca, México, 2001.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Programa sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006, El sector que nos integra y moderniza*, diciembre, 2001.

Periódicos

- La Jornada, Milenio, Noticias del Istmo, Diario del Istmo e Imparcial del Istmo

*Centro de Derechos Humanos Tepeyac
del Istmo de Tehuantepec, A.C. agosto, 2002.*