

# POR LA ANGOSTA VÍA DEL PROGRESO: PROYECTOS DE DESARROLLO Y CONSULTAS INDÍGENAS EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Susana Vázquez Vidal  
CIESAS Occidente  
suvazquev@gmail.com

## RESUMEN

El presente artículo tiene el objetivo de analizar las maneras en que se encarna en los territorios el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT), a través del proyecto específico de rehabilitar y modernizar las vías del ferrocarril en comunidades del istmo oaxaqueño. A partir de una investigación etnográfica sobre los procesos de consulta en torno a los proyectos de desarrollo incluidos en el PDIT, reflexiono sobre la planificación del desarrollo en México, los mitos movilizados y su relación con la construcción del Estado-nación.

## PALABRAS CLAVES

DESARROLLO, CONSULTA INDÍGENA, FERROCARRIL, ISTMO DE TEHUANTEPEC, ESTADO

## ABSTRACT

The objective of this article is to analyze the ways in which *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec* are incarnated in territories, through a specific project to rehabilitate and modernize railways in communities of Oaxaca isthmus. Based on an ethnographic research on the consultation processes around the development projects included in the PDIT, I reflect on development planning in Mexico, mobilizing myths and their relationship with the construction of the nation-state.

## KEYWORDS

DEVELOPMENT, INDIGENOUS CONSULTATION, RAILROAD, TEHUANTEPEC ISTHMUS, STATE

## Introducción

Miguel Covarrubias, antropólogo y pintor mexicano, realizó un viaje por el sur del país y el Istmo de Tehuantepec en la década del cuarenta del siglo XX. En el libro que recoge su experiencia, *El sur de México*, Covarrubias (2012) mencionó que su objetivo era presentar al lector una región fascinante y olvidada, una tierra que estaba aislada debido a las serranías que la atravesaban y las selvas inexploradas que sólo se conectaban con el mundo exterior por angostas brechas en las montañas, un ferrocarril desvencijado y, últimamente, por aviones que llegaban a Minatitlán, Veracruz, tres veces a la semana.

Esta combinación de fascinación/olvido en parte ha marcado la historia de la franja de tierra más estrecha de México, con un extremo en el océano Atlántico y otro en el Pacífico; situación geográfica que la ha convertido en espacio de disputas, anhelos, utopías y planes de comunicación ininterrumpidos desde tiempos de Hernán Cortés. Pero tal pareciera que, durante siglos, el istmo mexicano ha cargado sobre sí proyectos interoceánicos y de desarrollo inconclusos, lo que llevó a Eric Léonard (et al., 2009) a caracterizarlo como una “región inasequible”. Lo que también en un momento condujo a la economista Roxana Arce a pensar que “[...] sobre el istmo de Tehuantepec se extiende un ambiente de intriga perniciosa desde hace mucho tiempo” (Arce, 1949, p. 1).

Esta “intriga perniciosa” a la que hizo referencia Arce Ybarra (1949) ha servido para aumentar el velo de misticismo que representa al istmo como inalcanzable, cuando hasta la fecha los intentos e incursiones de proyectos para desarrollar la zona ya han sido disímiles y han transformado el espacio una y otra vez. Sin embargo, el hecho de que no se haya concretado un corredor transístmico, tan explotable y útil para el comercio interoceánico como el Canal de Panamá, ha contribuido a reforzar la imagen que sobre el istmo tienen empresarios, inversionistas y funcionarios del gobierno federal: una tierra de proyectos inconclusos, pese a sus grandes riquezas y factibilidades geográficas.

Los proyectos de desarrollo han funcionado en la construcción de una idea de nación, en una “geografía imaginaria” (Escobar, 2007, p. 29) que divide al país en

regiones ricas y pobres. Así, las infraestructuras de transporte han servido como vehículos de progreso que unen a la nación con el mercado mundial, pero que también recrean representaciones sobre la participación en un mundo moderno.

A partir de estas reflexiones, a lo largo de estas páginas centro el análisis en las maneras en que se encarna en los territorios de comunidades indígenas del istmo oaxaqueño el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT), a través del plan específico para rehabilitar y modernizar las vías del ferrocarril.<sup>1</sup> De ahí que mi objetivo sea analizar los procesos consultivos convocados por el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI), la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) como un espacio simulado donde se negocia y disputa un proyecto de desarrollo y de Estado.

En estos contextos consultivos, la información —escasa, manipulada y a conveniencia— aparece como un recurso usado por el Estado mexicano para simular la participación de los habitantes de la región, amparado en recursos jurídicos, como la consulta indígena, que no tienen un efecto real en las decisiones sobre los planes de desarrollo.

La narrativa que presento es resultado de la investigación etnográfica que hice para la tesis de doctorado y el trabajo de campo que realicé en comunidades indígenas de San Juan Guichicovi, Oaxaca, en diferentes periodos durante 2019 y 2020. Fueron claves en la construcción de los hechos y la mirada las entrevistas, conversaciones y diálogos con mujeres de la organización Nääxwiin, integrantes de la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (UCIZONI), campesinos/campesinas; asimismo fueron muy relevantes los discursos de funcionarios públicos del Corredor Interoceánico y el habitar en las comunidades.

---

1 El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT) 2020-2024 es un proyecto de desarrollo impulsado durante el gobierno de Andrés Manuel López Obrador. El Corredor Interoceánico aparece como la “columna vertebral” del PDIT que incluye: modernización de vías férreas y carreteras, ampliación de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, así como la construcción de un gasoducto y parques industriales (DOF, 2020).

## “El sur también existe”<sup>2</sup>: urdimbres del desarrollo en el istmo de Tehuantepec

Los discursos sobre el Istmo de Tehuantepec y del sur de México como regiones atrasadas, a pesar de los recursos naturales que poseen, han conformado una paradoja para quienes han planificado el desarrollo. Aunque las situaciones de pobreza y marginalidad no han cambiado, la solución continúa enfocada en los planes integrales de desarrollo que han constituido parte de los Planes Nacionales. Imágenes y metáforas espaciales han servido para delinear qué es y no desarrollado (Crush, 1995) o atrasado, impulsadas por el positivismo decimonónico y como parte de un modelo de Estado liberal que justifica la constante intervención del Estado para brindar “orden y progreso”, como en los tiempos de Porfirio Díaz.

De ahí que pienso el desarrollo, en parte, como un mito construido en torno a una imagen poderosa de grandes relatos, ilusorios y reales que de tanto repetirse se asumen como verdades por quienes son objeto de intervenciones en nombre del progreso (Figura 1). Pero también lo analizo como discurso y como una serie de políticas públicas enfocadas en el Istmo de Tehuantepec que han perpetuado la representación de la región como atrasada, reducido los problemas a cuestiones económicas (de falta de inversión) e ignorado los conflictos políticos, territoriales y la violencia que atraviesa el estrecho geográfico de costa a costa.

Casi como una idea fija —y a la vez inalcanzable—, el Istmo de Tehuantepec ha estado presente, durante diferentes periodos presidenciales, mediante programas de desarrollo (Segura y Sorroza, 1994) centrados en la infraestructura de transporte (ferrocarril y carreteras). La ilusión de competir con el saturado Canal de Panamá también ha permanecido de manera constante por el ahorro de tiempo (y dinero) al transportar mercancías a través de una ruta eficiente en el istmo mexicano. El petróleo ha sido otra de las claves para entender el atractivo del istmo y el sureste de México en general.

Los sucesivos programas de desarrollo que en diferentes gobiernos se han proyectado para México, desde finales de la década del setenta, tienen que ver con el giro neoliberal que tomó el país, pero también con el descubrimiento de grandes yacimientos de petróleo en Campeche, Chiapas y Tabasco (Segura y Sorroza, 1994). De ahí el énfasis en establecer polos industriales por todo el istmo, donde gasoductos,

---

2 Título de un poema de Mario Benedetti usado por Enrique Dávila, Georgina Kessel y Santiago Levy para nombrar un artículo que sirvió de base al Plan Puebla-Panamá (Dávila et al., 2002).

FIGURA 1



Cartel a la entrada de la comunidad de Boca del Monte, Oaxaca, 2020. Foto: Susana Vázquez Vidal.

refinerías y medios de transporte para mover los hidrocarburos han sido temas recurrentes. En 2001, 80 por ciento de la petroquímica nacional se producía en el istmo (Payán et al., 2001).

En el istmo se encuentran los bosques y selvas tropicales húmedas más importantes del país por su biodiversidad y extensión conservada (García, 2013). Aquí entran en contacto la flora y la fauna de Norteamérica y Sudamérica (Rodríguez, 2003). De ahí entonces que los diferentes programas de desarrollo a partir de la década del setenta (e incluso los proyectos de caminos interoceánicos del siglo XIX), aparte de estar centrados en la infraestructura de comunicación, ponían énfasis en el aprovechamiento de los recursos naturales.

Con diferentes nombres y aspiraciones, los planes integrales de desarrollo para el istmo ya suman un número de ocho<sup>3</sup> entre 1977 y 2021, durante siete periodos presidenciales: Plan Alfa-Omega; Megaproyecto Ochoa y Asociados; Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec; Plan Puebla-Panamá; Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec; Plan Istmo Puerta de América; Zonas Económicas Especiales; y el actual, Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT).

3 Los planes para desarrollar el istmo han sido más, sólo enumero aquí los que han sido proyectados como integrales, es decir, que incluyen infraestructuras de transporte, parques industriales, petroquímica, entre otros aspectos.



Aunque en cada proyecto suele repetirse el mismo esquema productivo basado en las vías de comunicación y el aprovechamiento de recursos naturales de la región mediante la instalación de industrias, algo común en todos ha sido la falta de información para quienes son “sujetos” de desarrollo. Con el actual PDIT hay más información pública disponible, sin embargo, se ha difundido a conveniencia, ha sido poco clara y muy general. En las consultas indígenas sobre el PDIT, realizadas durante el año 2019 en siete localidades del Istmo de Tehuantepec elegidas por el INPI, quienes asistieron en representación de sus comunidades sólo recibieron un texto de nueve páginas, con cuestiones generales y sin argumentación, donde no se decía concretamente cuáles serían las obras y en qué zonas se instalarían (SHCP, 2019).

En los documentos del proyecto (DOF, 2020), accesibles en internet,<sup>4</sup> se hace referencia al beneficio para las comunidades, que se justifica con la oferta de empleo y la idea de que los habitantes de la región serán socios del proyecto, pero no se dice cómo ni en qué sentido.

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) de la Presidencia de Andrés Manuel López Obrador se presenta como una ruptura con los anteriores, que son catalogados en el documento como falsos porque no cumplieron con la parte del pacto social que le corresponde al gobierno (Gobierno de México, 2019). Desde aquí, para mí, comienza una nueva representación del mito en torno al desarrollo en México, como una narrativa ideológicamente marcada (Bottici, 2007), validada desde el Estado.

La construcción de la narrativa sobre el Istmo de Tehuantepec como “atrasado” lo visualizo como un mito político que ha tenido efectos concretos en los territorios —como ejemplifican los parques eólicos—. <sup>5</sup> Además, ha formado parte de discursos políticos convertidos en instrumentos ideológicos, lo que legitima prácticas políticas y sienta bases para diferentes acciones (Stoica, 2017). El mito político del desarrollo adopta ahora nuevas (viejas) maneras mediante la idea de construcción de un proyecto “desde abajo”, justificado en parte desde las consultas indígenas.

---

4 Consultar las siguientes páginas: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5597712&fecha=04/08/2020](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5597712&fecha=04/08/2020); <https://www.gob.mx/programaistmo/articulos/programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec>

5 Desde 2006 se han construido más de 20 parques eólicos en el Istmo de Tehuantepec —la mayoría de empresas españolas como Iberdrola, Preneal y Gamesa—, con alrededor de dos mil aerogeneradores en distintas localidades: Juchitán de Zaragoza, La Mata, La Ventosa, La Venta, Unión Hidalgo y El Espinal (Vázquez, 2020, p. 27)

Chiara Bottici (2007) definió el mito político como el trabajo en una narrativa común por la que los miembros de un grupo social, o la sociedad misma, hablan y dan significado a sus experiencias y hechos. La creencia en un proyecto de desarrollo, sólo porque implica una búsqueda del progreso y la esperanza de transformar la situación de pobreza y violencia en que muchas personas viven, se afianza como una poderosa idea cargada de significados que reconstruye, una y otra vez, la idea de civilización/barbarie.

El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT) forma parte del PND y del “proyecto de nación” (López Obrador, 2018). Enarbolado por el Presidente de la República, aparece desde los discursos escritos y orales (DOF, 2019; López Obrador, 2018a) como una opción que beneficiará a los habitantes de esta región del sureste de México. Lo que destaca de este proyecto, respecto a los anteriores —Alfa-Omega, Plan de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec, Plan Puebla-Panamá y Proyecto Mesoamérica—, es el énfasis en la participación social mediante la consulta a comunidades y pueblos indígenas, y la promesa de una colaboración entre empresarios y habitantes. De ahí que se caracterice el desarrollo como integral porque es “incluyente”, respeta el medio ambiente y también los derechos y territorios de los pueblos indígenas (DOF, 2019).

Cuando el PDIT fue presentado por el presidente Andrés Manuel López Obrador, el 23 de diciembre de 2018 en Salina Cruz, Oaxaca, no se sabía con certeza en qué consistía realmente (aunque tampoco ahora hay mucha información), pues no había un proyecto como tal para ser revisado. Aun así, fue sometido a consulta en siete sedes elegidas por el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI), desde marzo hasta junio de 2019; en este periodo tuvieron lugar 21 asambleas consultivas (PNUD, 2020). La selección de las comunidades la hizo el INPI de acuerdo al criterio de lograr cierta representatividad de los diferentes pueblos indígenas y afromexicanos que habitan el istmo, tanto en la parte oaxaqueña como en la veracruzana. Según el documento de la convocatoria, las asambleas regionales fueron propuestas en determinadas comunidades por su ubicación y accesibilidad al territorio de cada pueblo: Santiago Laollaga, Jaltepec de Canda-yoc, Salina Cruz, San Pedro Huamelula y Santa María Chimalapa —pertenecientes al estado de Oaxaca—; Oteapan y Uxpanapa, en Veracruz (INPI, 2019).

Quienes asistieron a estas asambleas consultivas: presidentes y agentes municipales, comisariados ejidales, autoridades comunitarias en general y organizaciones sociales, en función de observadores, no recibieron información precisa sobre el Corredor Interoceánico (proyecto clave dentro del PDIT), más allá de decir que habría algo llamado Corredor Multimodal y que sería la “columna vertebral del programa”.

En el texto que recibieron no había referencia a los 10 parques industriales ni a los gasoductos que se instalarán, y que aparecieron luego en el Programa Regional Corredor Interoceánico para el Istmo de Tehuantepec (DOF, 2020b).

El nuevo modelo de desarrollo que se enarbola en el documento entregado durante las consultas consta de cinco pautas que incluye “mejorar de manera permanente el bienestar de la población istmeña, respetando los derechos y territorio de los pueblos indígenas y fortalecer las bases de la economía social y solidaria” (SHCP, 2019, p. 5).

A ninguno de los puntos le sigue una argumentación sobre el “nuevo modelo de desarrollo”. Los discursos del desarrollo se quedan en frases vacías que hablan de “no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera” (DOF, 2020b). Sin embargo, que sea Andrés Manuel López Obrador, con el discurso de un gobierno diferente, quien impulse el desarrollo para el Istmo de Tehuantepec dota de sentido a estos vacíos de información en comunidades de San Juan Guichicovi tratadas por el gobierno federal como marginales (DOF, 2020a). Al igual que la actitud asumida en varias épocas durante diferentes gobiernos progresistas de Latinoamérica (Bolivia, Argentina y Ecuador), en el México de la “Cuarta Transformación”, el extractivismo y el desarrollo son justificados como factores claves para combatir la pobreza, y el Estado tiene un papel protagónico para regular y alentar la derrama económica (Gudynas, 2009).

El vínculo entre marginalidad y pobreza, y la representación de los pueblos indígenas en el istmo como carentes de progreso permiten entender, en parte, por qué un reclamo repetido en las asambleas de consultas indígenas por quienes habitan los pueblos, fue el de ser incluidos en el desarrollo. Como en el Plan Puebla-Panamá y otros proyectos anteriores, la justificación de “impulsar la región” se basa en la paradoja de “región rica con pueblo pobre” (López Obrador, 2018b) de la que parte también Andrés Manuel López Obrador y que responde a dinámicas extractivistas que relacionan progreso con la explotación de recursos naturales. La forma en que se representa la pobreza y la riqueza como un problema de acceso a recursos financieros ha producido un aparato eficiente, a través del discurso del desarrollo para ejercer el poder —y anclar un ideal de nación— en el “Tercer Mundo” (Escobar, 2007, p. 29).

Un año después de las presentaciones a medias del proyecto del Corredor Interoceánico en consultas indígenas, salió publicado, en agosto de 2020, en el *Diario Oficial de la Federación* el Programa Regional Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (DOF, 2020), derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. La idea general, en cuanto a acciones concretas, fue descrita a partir de las infraestructuras. Durante los dos primeros años, el gobierno pretendía rehabilitar y modernizar las vías del ferrocarril y los puertos de Salinas Cruz y Coatzacoalcos, construir un ga-



soducto, así como ampliar la carretera transístmica en algunos puntos para generar “eficiencia” en el cruce interoceánico y atraer la inversión de diferentes empresas.

A la par de estas acciones, el gobierno federal pretende realizar un “trabajo en el territorio [...] en donde la articulación de la política pública buscará aumentar el bienestar y la calidad de vida de la población, para que se genere una dinámica entre el Estado y los habitantes del Istmo de Tehuantepec”. Luego de esta etapa vendría entonces la instalación de diez parques industriales en la región para, al final, alcanzar el gran objetivo de convertir al Istmo de Tehuantepec “[...] en un punto logístico-económico a nivel mundial, cuyo propósito será romper la inercia decreciente en los indicadores sociales y económicos en los estados de Oaxaca y Veracruz” (DOF, 2020b, p. 40).

A pesar de las frases en el documento que incitan a que los pueblos indígenas decidan sus prioridades de desarrollo (DOF, 2020), las consultas indígenas, que fueron el principal instrumento del gobierno federal para medir esta participación, no pasaron de la simulación. Algo que me interesa resaltar entonces es el interés del Estado por “garantizar la incorporación al desarrollo a los pueblos indígenas de esta región” (DOF, 2020, p. 39), es decir, los pueblos indígenas aún son vistos como sujetos que necesitan ser integrados a un proyecto de nación.

El doble discurso y las prácticas simuladoras se hacen visibles a través de mecanismos como las consultas indígenas: una forma para el Estado de visibilizar que tiene en cuenta a los habitantes de la región en el PDIT. Sin embargo, más allá de la cuestión formal de la consulta y su relación con el Convenio 169 de la OIT, las asambleas consultivas constituyeron una evidencia del ir y venir hacia los márgenes del Estado (Das y Poole, 2008). En este caso, los márgenes no constituyen sólo un espacio físico, sino también discursivo (Das y Poole, 2008), que muestra a los pueblos indígenas como objetos de desarrollo que en la práctica no cuentan con ningún poder de decisión.

En el mes de marzo de 2019 comenzaron en el Istmo de Tehuantepec una serie de consultas con el fin de establecer un diálogo con los pueblos indígenas y afromexicanos en torno al Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT). Como parte del proceso se estableció también dar seguimiento —mediante mesas de trabajo en las propias comunidades elegidas para las consultas— a las preocupaciones y planteamientos generados en el debate.

Hasta aquí un resumen del ideal de consulta que el gobierno divulgó por diferentes redes sociales y desde documentos que enfatizaban en la participación y la toma de decisiones de los pueblos indígenas y afromexicanos “sobre las medidas administrativas y legislativas que sean susceptibles de afectarles” (SHCP, INPI, 2019). Sin embargo, las sucesivas consultas evidenciaron la simulación del proceso desde la

propia convocatoria. Los “consultados”, por ejemplo, no recibieron con anticipación el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, principal documento a debatir, y a las asambleas sólo estaban invitados presidentes municipales, autoridades municipales, ejidales, comunitarias y algunas organizaciones sociales en calidad de observadores. Al día de la consulta los representantes de comunidades, pueblos indígenas y afromexicanos llegaron sin saber en qué consistía el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.

La consulta sobre el proyecto para modernizar y rehabilitar la vía del ferrocarril, convocada por el INPI y la SEMARNAT en marzo de 2020, y que quedó inconclusa por el inicio de la emergencia sanitaria a causa de la pandemia de Covid-19, tuvo los mismos problemas de falta de información y no cumplió con los requisitos de ser previa, libre ni informada. En estos aspectos me detendré en el siguiente acápite a partir de la descripción del proceso consultivo en la comunidad de Boca del Monte, San Juan Guichicovi. Esta consulta abarcó ocho municipios de los estados de Oaxaca y Veracruz, y fue prevista para 14 sedes donde se reunieron agentes y presidentes municipales, comisariados ejidales, autoridades comunitarias en general y algunos habitantes sin cargos de los pueblos (56,159 en total), pertenecientes a 45 localidades atravesadas por el proyecto ferroviario (DGIRA, 2020).

## **Del escritorio a las comunidades: las negociaciones del desarrollo**

En enero de 2020 en la *Gaceta Ecológica*, apareció publicada la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) que la empresa Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec sometió a consideración de SEMARNAT, a través de la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental (FIT, 2020). Hasta que la Unión de Comunidades de la Zona Norte del Istmo (UCIZONI) dirigió un oficio a SEMARNAT, donde exigían que se discutiera la MIA en las comunidades por donde pasa la vía del ferrocarril, SEMARNAT no organizó reuniones públicas de información, con la intención, después, de iniciar un proceso de consulta indígena.

Las reuniones públicas de información tuvieron lugar en el mes de febrero de 2020 y formaron parte de un proceso de consulta por parte de SEMARNAT y la promotora, el FIT, para resolver la MIA, procedimiento que aparece descrito en el artículo 34 de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (2021a). Las asambleas informativas tuvieron lugar en Jesús Carranza, Veracruz, y Ciudad Ixte-

pec, Oaxaca, con el propósito de informar sobre la MIA y que los asistentes expusieran sus dudas. Sin embargo, no hubo divulgación de estos encuentros, por lo que a Ciudad Ixtepec, por ejemplo, sólo llegaron algunos integrantes de UCIZONI y de otras organizaciones del Istmo de Tehuantepec. Ante la repetida exigencia de que los funcionarios fueran a discutir la MIA en las comunidades, SEMARNAT organizó en marzo un proceso de consulta indígena, irregular y simulado, que sólo quedó en la fase inicial de asambleas informativas.

Lo que primó en las asambleas —que describiré más adelante— fue la falta de información y la normalización del proyecto de rehabilitar las vías del ferrocarril como algo sin relevancia porque sería un trabajo sobre el mismo trazo, además de la argumentación de que las comunidades ya vivieron hace unos 20 años la experiencia de una circulación constante de trenes:

[...] Ya también nos han dicho que por norma, la velocidad del tren en las áreas en donde hay casas o áreas urbanas, semiurbanas o poblados, es de 20 kilómetros [...] No sé a qué velocidad vaya un ciclista, pero es muy probable que en algunas partes un ciclista, echándole muchas ganas, vaya a una velocidad similar (Eduardo Martínez Rivas, SEMARNAT, Boca del Monte, marzo de 2020).

El ciclista del funcionario público visibiliza lo lejos que está el escritorio del burócrata de la vida en comunidades indígenas y rurales. El desarrollo del sureste de México, “de abajo hacia arriba”, donde los “pueblos originarios no son medio, sino fin” (Murat, 2020), según el gobernador del estado de Oaxaca, muestra que en la vida cotidiana estos discursos del desarrollo del Istmo de Tehuantepec quedan como estrategias de persuasión para legitimar prácticas políticas autoritarias y asistenciales. “Los de abajo” son nombrados, pero continúan al margen de las decisiones.

Dentro del PDIT, el ferrocarril transístmico constituye la “columna vertebral” (Aldo Silva Cortés, SHCP, San Pedro Huamelula, junio de 2019) porque permitirá la transportación de mercancías entre los océanos Atlántico y Pacífico en tan sólo 10 horas, mientras que por el Canal de Panamá la tardanza es de 10 días (Benito Morán, FIT, Boca del Monte, marzo de 2020). El plan del gobierno federal es darle prioridad a la infraestructura ferroviaria para, con el incentivo comercial de la ruta transístmica, construir parques industriales y atraer empresas para que se instalen en la región.

Sin embargo, la ruta férrea tiene urdimbres más complejas que un camino de hierro marcado por curvas, rectas, ascensos y descensos. Cuando en la década del noventa fue privatizado Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), la vía transístmica quedó fuera de la concesión y así nació en 1999 la paraestatal Ferrocarril del Istmo

de Tehuantepec (FIT), encargada, fundamentalmente, de administrar el paso entre Medias Aguas, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca. El FIT no cuenta con trenes, por lo que actualmente se encarga, entre otras funciones, de dar derecho de paso a empresas como FERROMEX.

A partir de 2000 disminuyó la circulación de trenes con la desaparición del transporte de pasajeros y, por disímiles malos manejos infraestructurales que se acarrearban desde la época de FNM, las vías recibieron muy poco mantenimiento. Esta situación llevó al gobierno federal a diseñar el proyecto *Modernización y Rehabilitación de la vía férrea del Istmo de Tehuantepec, con una meta de 132,824 km en los estados de Oaxaca y Veracruz*, lo que permitirá tener un “aspecto moderno” (Ponce, empresa Peninsular, Mogoñé Viejo, julio de 2020) e implicará también la rectificación de algunas curvas para que los trenes puedan circular a 70 km/h<sup>6</sup>.

El proyecto comprende un tramo que va desde Medias Aguas, Veracruz, hasta la comunidad de La Mata, Oaxaca. Los municipios que atraviesa y en los que se inició el proceso de consulta indígena son: Sayula de Alemán, San Juan Evangelista y Jesús Carranza, Veracruz; Matías Romero, San Juan Guichicovi, Santa María Petapa, el Barrio de la Soledad, Asunción Ixtaltepec y Ciudad Ixtepec, Oaxaca (Figura 2).

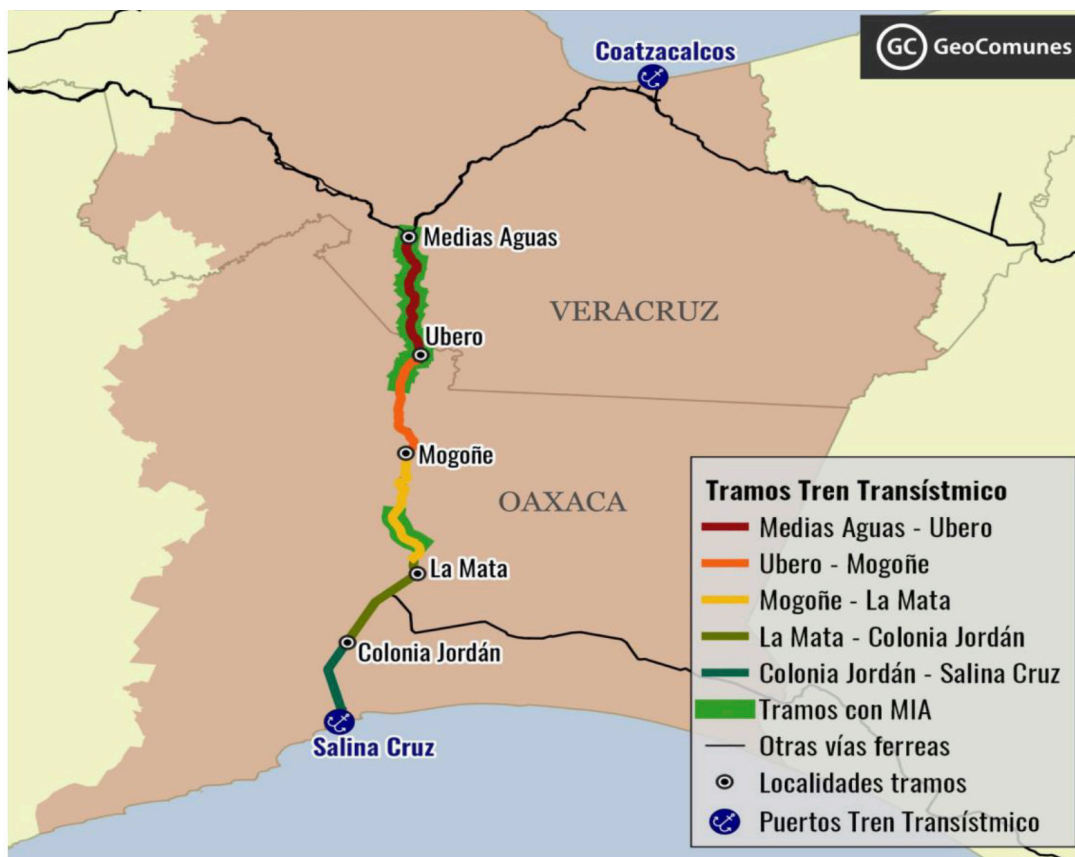
Diferentes funcionarios de SEMARNAT y el propio director del Corredor Interoceánico, Rafael Marín Mollinedo, no dejan de recalcar, en entrevistas y presentaciones públicas, que el trabajo en las vías será sobre el mismo trazo y que no habrá un tren bala. Sin embargo, la experiencia de desinformación y manipulación que han tenido quienes habitan el istmo con proyectos de desarrollo anteriores provoca desconfianza en esos discursos que apelan a los beneficios, por lo que diferentes comunidades indígenas del municipio oaxaqueño de San Juan Guichicovi, como Mogoñé Viejo, se han organizado para responder a las condiciones del desarrollo y la modernización.

El proyecto para rehabilitar y modernizar las vías del ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec aparece entonces como una arena de negociaciones y disputas donde se discute un proyecto de nación y de vida en la región. Los entrecruces y campos de fuerzas los veo, específicamente, a través de un escenario de asamblea en Boca del Monte, Oaxaca, que analizo como una arena social donde predominan discursos que buscan persuadir y construir la legitimidad del proyecto. Estos argumentos son in-

---

6 Actualmente los trenes por estas vías circulan a 40 km/h.

FIGURA 2



Mapa de la ruta de rehabilitación del ferrocarril transístmico. Autor: GeoComunes. Año: 2020

terpelados por quienes desde las comunidades y pueblos indígenas piensan y entienden el desarrollo, con necesidades concretas y prácticas políticas que complejizan la interacción entre quienes desde el gobierno federal impulsan el proyecto y los que son “sujetos” (tratados como objetos) de la intervención.

De esta forma, una infraestructura como el ferrocarril permite acercarnos a territorios y recursos naturales disputados por diferentes actores sociales, donde se entrecruzan y mezclan anhelos económicos, políticos y geoestratégicos del Estado mexicano, redes de narcotráfico e intereses del comercio transnacional, con las expectativas, visiones, necesidades y redes de poder de quienes habitan el istmo.

En la comunidad de Boca del Monte, San Juan Guichicovi, inició en marzo de 2020 el proceso de consulta indígena para el estado de Oaxaca sobre el proyecto *Modernización y Rehabilitación de la vía férrea del Istmo de Tehuantepec*. Según los funcionarios de la SEMARNAT que estuvieron presentes en la asamblea, para la consulta

se siguió un protocolo del INPI que comenzó desde el 5 de marzo de 2020 cuando SEMARNAT buscó un primer acercamiento con comisariados, agentes municipales y el presidente municipal de San Juan Guichicovi (Mayolo Hernández, SEMARNAT, marzo de 2020).

Esta primera etapa fue la de “acuerdos previos”, establecida con la elección, por parte del INPI, de 45 comunidades de Oaxaca y Veracruz que debían ser incluidas en el proceso consultivo. Ese día se decidió la fecha para la siguiente etapa —informativa— que tendría lugar en diferentes zonas y días, de acuerdo al plan de SEMARNAT. La concerniente al municipio de San Juan Guichicovi fue convocada para la comunidad de Boca del Monte y debía contar con la participación de autoridades —quienes eligieron, a su vez, a algunas personas de su comunidad— de ocho localidades cercanas a las vías del ferrocarril.

Según el orden preestablecido por el INPI, la asamblea de Boca del Monte del 12 de marzo estaba en la etapa informativa, por lo que funcionarios de SEMARNAT y del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec distribuyeron entre las autoridades ocho ejemplares de las más de 300 páginas de la MIA, a la vez que hicieron una presentación sobre el proyecto. El fin de comunicar y entregar el texto de la MIA tenía el objetivo —incumplido por la pandemia (o al menos esa fue la justificación)— de llegar a la etapa de la consulta *per se*.

Pero para arribar hasta aquí, las comunidades debían reunirse en asamblea, sin funcionarios del gobierno, para discutir la MIA: “[...] hagan una reunión, una asamblea, un tallercito, les vamos a entregar unos mapas adicionales de cómo pasa el pedazo de vía, por localidad, en medida de lo que pudimos obtener nosotros de información y ustedes ahí deciden [...]” (Mayolo Hernández, SEMARNAT, marzo de 2020). Con toda la información, resultado del proceso consultivo, se crearía un expediente para anexarlo a la MIA y hacerlo llegar a la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental.

Una apropiación así, apresurada y sin discusión, del mecanismo de consulta indígena deja la responsabilidad de la evaluación de la MIA en las comunidades, lo que revela una forma de desentenderse del gobierno federal de las consecuencias del proyecto, porque la decisión quedó en manos de las comunidades. Resulta un mecanismo que tiene más de acto privado de negociación que de discusión pública en igualdad de condiciones (Rodríguez Garavito, 2012), al implicar el análisis de un documento con un lenguaje técnico que requiere de un conocimiento especializado; una revisión provechosa implicaría un tiempo prolongado, pero la SEMARNAT sólo dio una semana para leer y discutir un texto de más de 300 páginas.



Eduardo Martínez, coordinador de asesores en la Subsecretaría de Planeación y Política Ambiental de la SEMARNAT, dijo que consultaban a las comunidades con el propósito de informar, lo que contradecía el mismo propósito de la consulta. Pero al final eso fue lo que ocurrió: sólo se presentó la obra ferroviaria con el auxilio de diapositivas y mapas, muchas veces ilegibles por la distancia de proyección y la iluminación del salón (Figura 3).

FIGURA 3



Presentación del proyecto para rehabilitar y modernizar las vías del ferrocarril transístmico en Boca del Monte, Oaxaca, 2020. Foto: Susana Vázquez Vidal.

Los discursos de los funcionarios públicos estuvieron enfocados en dar argumentos sobre los beneficios del ferrocarril, en enfatizar que no habría afectaciones y en normalizar el paso del tren: “[...] los trenes por esta zona actualmente corren a 40 km/h, tardan ocho horas en ir de Medias Aguas a Salinas Cruz. El proyecto contempla una velocidad máxima de 70 km/h, no 120, no 160, no 200, no es un tren bala” (Benito Morán, FIT, Boca del Monte, marzo de 2020).

Desde que se anunció el plan de modernización y rehabilitación de las vías del tren transístmico, una de las mayores preocupaciones de los habitantes de la región ha sido la situación de las viviendas, construcciones en general y parcelas situadas

dentro del derecho de vía (35 metros a cada lado) del ferrocarril. UCIZONI denunció la preocupación de quienes viven en Rincón Viejo, Santa María Petapa, y los anuncios de desalojo que han recibido.<sup>7</sup>

En la MIA se especifica que las construcciones que invadieron el derecho de vía serán retiradas (FIT, 2020), pero no se define qué tipo de construcciones serían afectadas (por ejemplo, no se aclara si se incluye al panteón de Mogoñé Viejo y El Zarzal, en San Juan Guichicovi) ni cómo se haría. A pesar de este dato, los funcionarios de SEMARNAT y el biólogo Benito Morán, encargado de la MIA, en las reuniones han aclarado que esto no sucederá. Meses después de este anuncio, Mariuma Munira Vadillo Bravo, representante de la Delegación de Atención Regional del Istmo de Tehuantepec, informó que ya estaban viendo con SEDATU un censo de las personas que viven dentro de terrenos en el derecho de vía para reubicar a las familias (Meneses, 2020).

Ante estas incoherencias y vacíos de la consulta, Zoila Juan, habitante de Boca del Monte y socia de la organización de mujeres Nääxwiin, manifestó en la reunión que los fueron a consultar “cuando ya la sopa se coció”. Esta interpelación hizo saltar rápidamente a Eduardo Martínez, quien aclaró que la sopa todavía no se cocía porque sin la autorización en materia de impacto ambiental, “[...] la empresa no puede realizar ni una sola tarea en estos 132 kilómetros. Si no hay autorización, no se puede desarrollar ni una sola actividad, ni una sola acción en estos 132 kilómetros” (Eduardo Martínez, Boca del Monte, marzo de 2020).

Los beneficios anunciados por la empresa FIT, a través del biólogo Benito Morán, contrastaron con las intervenciones de los participantes de diferentes comunidades. A pesar de que SEMARNAT también trató de resaltar que el tren de pasajeros está en planes —lo que no será para ahora mismo—, quienes tomaron la palabra por parte de los pueblos dudaron de esta alternativa. Al final resulta un discurso confuso porque si, como ellos mismos han explicado, la prioridad es el transporte de mercancía, un tren de pasajeros vendría a entorpecer este flujo por las paradas continuas, la velocidad y la prioridad alta que tiene en la vía.

Algunas de estas observaciones fueron las que también llevaron a Rosalino Castro Juan, comisariado ejidal de Estación Sarabia a pensar que:

---

7 Se pueden ver algunas notas sobre el tema en: <https://www.facebook.com/ALMOMENTOISTMO/posts/3170283942993891> <https://lacoperacha.org.mx/primeras-afectadas-tren-transistmico/>

[...] Hace rato usted decía, o alguien decía: el primer funcionamiento del ferrocarril es de carga, de puerto a puerto, no se va a construir ni reconstruir nuevas estaciones. Mi ejido es Estación Sarabia, por lo mismo de que antes había una estación donde hacía parada el tren pasajero y ahí sí cabe mencionar, cabe decir, que nosotros sí nos beneficiábamos porque la gente, la gente nuestra, las mujeres y los hombres, y no nada más Sarabia, Paso Real, los ejidos vecinos, bajaban a embarcar sus productos de piña, de arroz, de frijol, hasta animales de traspatio para llevarlos al mercado a Coatzacoalcos, Salinas Cruz. Pero este proyecto es de carga, a nosotros no nos va a beneficiar en nada [...] Pero ni modos, aquí estamos nosotros para seguir sufriendo como gente indígena, como pueblo indígena, como gente marginada [...] (Rosalino Castro Juan, Boca del Monte, marzo de 2020)

Dos meses después de la asamblea en Boca del Monte, la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental aprobó la MIA con algunas condicionantes, como la de “un ejercicio permanente de información entre las comunidades indígenas y los responsables del proyecto” (DGIRA, 2020, p. 38), pero desde abril de 2020 trabajadores del FIT se acercaron a comunidades de San Juan Guichicovi para presionar a las autoridades a realizar asambleas que permitieran el inicio de los trabajos (Manzo, 2020). En el texto aprobatorio está escrito que uno de los requisitos de la empresa FIT para iniciar las labores de rehabilitación de las líneas férreas era la realización de consultas públicas en las comunidades indígenas situadas cerca del trazo de la vía (SEMARNAT, 2020), lo que no se cumplió.

En mayo de 2020 la DGIRA expuso que las observaciones recibidas durante esta etapa de consulta indígena fueron incorporadas al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (PEIA) del proyecto (SEMARNAT 2020). A pesar de que en el documento se explicita que la consulta se encontraba suspendida por la emergencia sanitaria de Covid-19 (SEMARNAT 2020), no constituyó un obstáculo o condicionante para continuar con las obras.

En el artículo 35 bis de la Ley de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente se establece que la SEMARNAT tiene 60 días hábiles para emitir una resolución sobre la Manifestación de Impacto Ambiental (Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, 2021b). En el caso de la MIA presentada por la empresa FIT, SEMARNAT cumplió con los tiempos establecidos para dar una respuesta, sin embargo para este proyecto de rehabilitación y modernización de las vías férreas fue convocada también una consulta indígena que inició en marzo de 2020 en el Istmo de Tehuantepec, pero que fue detenida por la situación sanitaria en México debido a la pandemia de Covid-19. SEMARNAT aseguró que la consulta continuaría en el momento que se pudiera, lo que no sucedió (SEMARNAT, 2020).

El proceso apresurado de la consulta indígena sobre el proyecto ferroviario transístmico, sin ninguna intención de socializar la información de manera clara en las comunidades (más que por medio de un documento técnico legible sólo a los ojos de especialistas), mostró que desde el Estado la herramienta de la consulta indígena es un mecanismo usado a conveniencia, que no respeta los tiempos de las comunidades y que visibiliza a los pueblos indígenas como objetos de desarrollo. La MIA fue un requerimiento burocrático para cumplir con ciertos requisitos y estándares nacionales e internacionales, para visibilizar el proyecto como un desarrollo “respetuoso” de normas y así generar confianza en las empresas que pretenden invertir en la zona. Mediante el inicio del proceso consultivo se simuló un diálogo y una horizontalidad que enmascaró la imposición del proyecto y menospreció el reclamo de información desde quienes serían “objetos del desarrollo”.

## Conclusiones

El discurso de un “gobierno diferente” ha generado confianza en el proyecto de la “Cuarta Transformación”, luego del hartazgo político de anteriores periodos presidenciales. Estas palabras, que funcionan como eslogan, provocan que el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec también sea percibido y asumido como diferente, lo que crea confrontaciones y fricciones entre quienes por otro lado ven un proyecto reciclado que es empleado para construir legitimidad política.

Los programas para desarrollar el Istmo de Tehuantepec han sido representados con una narrativa de salvación (Beard, 2006), inevitable para salir de la pobreza, que contiene una fuerza ideológica que no cuestiona el desarrollo porque implica siempre un ir hacia adelante y refuerza la percepción de lo subdesarrollado.

El istmo se ha construido como un espacio anhelado para intereses comerciales interoceánicos desde el imaginario, los discursos, los proyectos desarrollistas y las infraestructuras de transporte. Los “mitos movilizadores” y las representaciones de esta región en diferentes siglos como lugar propicio para proyectos políticos y económicos transnacionales, fueron en parte los que contribuyeron a la existencia misma del Istmo de Tehuantepec (Léonard et al., 2009).

Lo inevitable del paso renovado y continuo del ferrocarril transístmico porque “las vías ya están”, conlleva a una aparente situación irremediable porque implica, además, un proyecto de nación, de una nación imaginada (Anderson, 1993). Sin embargo, ante los discursos de lo obvio aparecen voces en las comunidades y pueblos

indígenas que no creen en los argumentos de beneficios porque cuentan con una experiencia en proyectos de desarrollo y tratan de darle un giro a la propuesta actual a partir de cuestionar la propia idea de desarrollo que propone el gobierno federal con el programa actual.

Los discursos sobre la democracia y participación de los pueblos indígenas en el PDIT, por parte de funcionarios públicos de SEMARNAT y de paraestatales como el Corredor Interoceánico y el FIT, han mostrado la continuidad de una política asistencialista que piensa al otro indígena como necesitado de progreso; y quienes cuestionan el progreso son acusados de no querer la mejora de la región.

El mecanismo de la consulta indígena sobre el PDIT desveló que está lejos de ser libre e informada y sólo consistió en un protocolo para decir que se cumple con el Convenio 169 de la OIT. El proceso consultivo, tanto el de SEMARNAT sobre la MIA relacionada con el proyecto de rehabilitar y modernizar las vías de ferrocarril (Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, 2021b), como las consultas indígenas convocadas por el INPI y la SHCP, trataron de mostrarse como un intercambio entre iguales y, sin embargo, visibilizaron las desigualdades y relaciones de dominación del Estado. Estas consultas constituyen un mecanismo jurídico que reconoce los derechos culturales de los pueblos indígenas, pero que niega su control de los recursos naturales (Rodríguez Garavito, 2012).

Los procesos de interfaz social que observé, a partir de las diferentes asambleas, resultaron útiles para ver la intervención planeada como un proceso continuado, socialmente construido y negociado (Long, 2007). En estos espacios, el desarrollo para el istmo en tiempos de la “Cuarta Transformación” —a pesar de que es enunciado como diferente— aparece en la práctica con similitudes a proyectos anteriores al pensar la región como atrasada y pretender convertirla en una región comercial que responda a intereses de empresas transnacionales. En este sentido, el desarrollo es siempre la cura y nunca la causa (de los problemas) (Crush, 1995).

## Referencias

Anderson, B.

(1993). *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. Fondo de Cultura Económica.

Arce, R.

(1949). *Los transportes en el istmo de Tehuantepec* [Tesis de Licenciatura]. UNAM.

- Beard, J.**  
(2006). The political economy of desire [electronic resource]: International law, development and the nation state. En *The political economy of desire international law, development and the nation state*. Routledge-Cavendish.
- Bottici, C.**  
(2007). *A Philosophy of Political Myth*. Cambridge University Press; Cambridge Core. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511498626>
- Covarrubias, M.**  
(2012). *El Sur de México*. Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas.
- Crush, J.**  
(1995). *Power of Development*. Routledge.
- Das, V., y Poole, D.**  
(2008). El estado y sus márgenes. Etnografías comparadas. *Cuadernos de Antropología Social* 27, 19-52.
- Dávila, E., Kessel, G., y Levy, S.**  
(2002). El sur también existe: Un ensayo sobre el desarrollo regional de México. *Economía Mexicana* XI(2), 205-260.
- Diario Oficial de la Federación**  
(2020a). *Declaratoria de las Zonas de Atención Prioritaria para el año 2021*. [https://dof.gob.mx/2020/BIENESTAR/ZONAS\\_PRIORITARIAS\\_2021.pdf](https://dof.gob.mx/2020/BIENESTAR/ZONAS_PRIORITARIAS_2021.pdf)
- Diario Oficial de la Federación**  
(2019). *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec*. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/457109/ProgramaIT2019\\_.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/457109/ProgramaIT2019_.pdf)
- Diario Oficial de la Federación**  
(2020b). *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024. Programa Regional Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*. [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5597712&fecha=04/08/2020](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5597712&fecha=04/08/2020)
- Escobar, A.**  
(2007). *La invención del Tercer Mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Fundación Editorial el perro y la rana.
- Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S. de C.**  
(2020). *Manifestación de Impacto Ambiental (Modalidad regional)*.
- Freeden, M.**  
(2003). *Ideología. Una brevísima introducción*. Titvillus.
- García, M. Á.**  
(2013). *El Megaproyecto del Istmo de Tehuantepec: Globalización y deterioro socioambiental*. Maderas del Pueblo del Sureste AC. <https://guerrerosverdes.files.wordpress.com/2019/01/1-megaproyecto-istmo-ensayo-2013-maaga-2.pdf>
- Gobierno de México**  
(2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*. <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2019/05/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2019-2024.pdf>
- Gudynas, E.**  
(2009). Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo. Contextos y demandas bajo el progresismo sudamericano actual. En *Extractivismo, política y sociedad* (pp. 187-225). CAAP / Centro Andino de Acción Popular.



- Léonard, E., Prévôt-Schapira, M.-F., Velázquez, E., y Hoffmann, O.**  
 (2009). Introducción. La región inasequible: Estado, grupos corporados, redes sociales y corporativismos en la construcción de los espacios del Istmo mexicano. En E. Léonard, M.-F. Prévôt-Schapira, E. Velázquez, y O. Hoffmann, *El Istmo mexicano: Una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)* (pp. 19-55). CIESAS-IRD.
- Li, T. M.**  
 (1999). Compromising Power: Development, Culture, and Rule in Indonesia. *Cultural Anthropology* 14(3), 295-322.
- Long, N.**  
 (2007). *Sociología del desarrollo: Una perspectiva centrada en el actor*. El Colegio de San Luis, CIESAS.
- López Obrador, A. M.**  
 (2018a, diciembre 23). *Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec*. [https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=18&v=PEuFo1tk4LM](https://www.youtube.com/watch?time_continue=18&v=PEuFo1tk4LM)
- López Obrador, A. M.**  
 (2018b, diciembre 23). *Presentación del Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec*. Presentación del Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, Salinas Cruz. <https://www.youtube.com/watch?v=9b-4Dtu6sII>
- Manzo, D.**  
 (2020, abril 22). Denuncian inicio de obra en corredor transísmico sin contar con MIA. *Istmo Press*. <http://www.istmopress.com.mx/istmo/denuncian-inicio-de-obra-en-corredor-transismico-sin-contar-con-mia/>
- Martínez, N., Sánchez, M. T., y Casado, J. M.**  
 (2002). Istmo de Tehuantepec: Un espacio geoestratégico bajo la influencia de intereses nacionales y extranjeros. Éxitos y fracasos en la aplicación de políticas de desarrollo industrial (1820-2002). *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM* 49, 118-135.
- Meneses, E.**  
 (2020, mayo 25). Mariuma Vadillo, coadyuvará en los esfuerzos del trabajo con la federación en el proyecto del Corredor Interoceánico: Pedro Matar. *BBM Noticias*.
- Murat, A.**  
 (2020, junio 7). *Rehabilitación de la vía del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, desde Sayula de Alemán, Veracruz*. <https://www.youtube.com/watch?v=l3jboavIzW0>
- Payán, T., Guerra, M., Flores, A., y Aguayo, M. A.**  
 (2001). *Reflexiones sobre el megaproyecto del istmo de Tehuantepec. Recursos, problemática y futuro*. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco.
- Rodríguez Garavito, C. A.**  
 (2012). *Etnicidad.gov: Los recursos naturales, los pueblos indígenas y el derecho a la consulta previa en los campos sociales minados* (Primera edición). Dejusticia Centro de Estudios de Derecho, Justicia y Sociedad.
- Rodríguez, N.**  
 (2003). *Istmo de Tehuantepec: De lo regional a la globalización (o apuntes para pensar un quehacer)*. Secretaría de Asuntos Indígenas del Gobierno del Estado de Oaxaca. [http://www.nacion-multicultural.unam.mx/portal/pdf/cultura\\_politica/nemesio\\_rodriguez\\_20070605.pdf](http://www.nacion-multicultural.unam.mx/portal/pdf/cultura_politica/nemesio_rodriguez_20070605.pdf)

**Secretaría de Hacienda y Crédito Público**

(2019). *Programa para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec*.

**Secretaría de Hacienda y Crédito Público e Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas**

(2019). *La SHCP lanza la convocatoria a la Consulta Indígena para la creación del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec*. <https://www.gob.mx/inpi/prensa/la-shcp-lanza-la-convocatoria-a-la-consulta-indigena-para-la-creacion-del-programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec>

**Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales**

(2020). *Oficio No. SGPA/OGIRA/DG/*

**Segura, J., y Sorroza, C.**

(1994). Tercera parte. Una modernización frustrada 1940-1986. En *Economía contra sociedad: El Istmo de Tehuantepec, 1907-1986* (pp. 249-337). Nueva Imagen.02565.

**Stoica, M.**

(2017). Political myths of the populist discourse. *Journal for the Study of Religions and Ideologies* 16(46), 63-76.

**Zermeño, S.**

(1996). *La sociedad derrotada. El desorden mexicano de fin de siglo. Siglo XXI*.