

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec

Infrastructure Megaprojects as Mausoleums of the Capitalist Necrocene: The Isthmus of Tehuantepec Corridor

Por: David Barrios Rodríguez¹

1. Investigador Titular A en el área de Economía del Conocimiento y Desarrollo del Instituto de Investigaciones Económicas. Profesor de Asignatura en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México.
Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0985-7708> Contacto: davidbarrios@filos.unam.mx

 OPEN ACCESS



Copyright: © 2024 Revista El Ágora USB.
La Revista El Ágora USB proporciona acceso abierto a todos sus contenidos bajo los términos de la [licencia creative commons](#) Atribución–NoComercial–SinDerivar 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

Tipo de artículo: Reflexión

Recibido: mayo de 2024

Revisado: julio de 2024

Aceptado: agosto de 2024

Doi: [10.21500/16578031.7350](https://doi.org/10.21500/16578031.7350)

Citación APA: Barrios Rodríguez, D. (2024). Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec. *El Ágora USB*, 24(2), 651-670.
Doi: [10.21500/16578031.7350](https://doi.org/10.21500/16578031.7350)

Resumen

El trabajo pone en relación la construcción de megaproyectos de infraestructura con la devastación ambiental propia del capitaloceno. Esto se hace a partir de la construcción en el Sureste de México del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT). Se realiza una aproximación geopolítica y de la participación de corporaciones en la obra que se sitúa en una región del país de enorme importancia natural y cultural, tanto por la riqueza y biodiversidad de sus ecosistemas, como por la presencia de los grupos indígenas que las han preservado. Se reflexiona sobre esta ofensiva en los territorios en una convergencia entre grandes potencias, estados, corporaciones, así como estructuras de la economía criminal.

Palabras clave: megaproyectos de infraestructura, disputa por la hegemonía, China, Estados Unidos, Istmo de Tehuantepec.

Abstract

This paper relates the construction of infrastructure megaprojects with the environmental devastation of the capitalocene. This is based on the construction of the Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec (CIIT) in the southeast of Mexico. A geopolitical approach is made and the participation of corporations in the work, which is located in a region of the country of enormous natural and cultural importance, both for the richness and biodiversity of its ecosystems, as well as for the presence of the indigenous groups that have preserved them. It reflects on this offensive in the territories in a convergence between great powers, states, corporations, as well as structures of criminal economy.

Keyword: Mega Infrastructure Projects; Dispute for Hegemony; China; The United States, and Isthmus of Tehuantepec.



*Adiós, adiós madre del río, madre del río
La lluvia negra, la lluvia negra en el caserío
Adiós, adiós madre del monte, madre del monte
La lluvia negra, la lluvia negra en el horizonte
El compromiso, Patricio Hidalgo*

Introducción

Al haber cruzado el umbral de la catástrofe civilizatoria, sus contornos y efectos se vislumbran y resienten con mayor intensidad y velocidad, al mismo tiempo que un efecto de complementariedad y convergencia agudiza la polarización en marcha.¹ Se agregan evidencias científicas, entre las que se incluye el hecho de haber atravesado 6 de los 9 límites planetarios esbozados por un sólido grupo de académicas y académicos (Richardson, *et al*, 2023), a la vez que elementos que han conducido al planteamiento de encontrarnos ante la sexta extinción masiva de especies (Kolbert, 2015). Somos parte de un proceso en que de acuerdo a la información disponible, la vida humana y no humana se encarrila hacia un desfiladero. Esto profundiza los elementos más perniciosos de este sistema-mundo, proceso que en la larga duración podemos reconocer como un proyecto necrótico, complementario del capitaloceno:

La acumulación de capital es la acumulación de nuestra potencial extinción [...] El Necroceno replantea la historia de la expansión del capitalismo a través de su conversión en un proceso de extinción (MacBrien, 2016).

Esto es especialmente claro si atendemos a una polarización que en las condiciones actuales implica que decisiones vitales sean tomadas por elites políticas e intereses corporativos, sin considerar la obturación del futuro para la mayor parte de la población mundial, elemento que debería colocar en el panorama la siguiente constatación:

La trampa principal de nuestra economía es no incluir en los precios los impactos ecológicos de la producción de las cosas [...] esa parte del precio no la paga el comprador, sino que se carga a la cuenta de otros: el conjunto de la sociedad, las generaciones futuras o la propia biósfera que ve destruidas sus materias primas y recursos naturales, su biodiversidad y geodiversidad. (Valero y Valero, 2021)

En relación con ello, destacan las pulsiones destructivas del capitalismo contemporáneo que profundizan la materialidad de este sistema de producción agudizando sus efectos y acelerando la descomposición/desgaste del

¹ Como ha ocurrido con los efectos devastadores del proyecto político, económico, cultural y social del neoliberalismo, al entrar en sintonía con los de los cada vez más frecuentes desastres naturales, conformando lo que se ha caracterizado como una “convergencia catastrófica”, aquella en la que cada uno de sus componentes profundiza y se expresa en los otros (Parenti, 2016).

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



planeta y la vida en su conjunto. Al mismo tiempo se debe subrayar el carácter profundamente antidemocrático/asimétrico del proceso caracterizado por el sostenimiento de modos de vida asociados con el desarrollo a partir de la depredación ambiental:

Desde 1992 a la fecha, las emisiones se han incrementado en 65%; tan sólo el 1% de las emisiones actuales proviene de 120 países, mientras que cinco países son responsables de 60% de las emisiones. Investigaciones recientes sugieren que, a nivel mundial, el 10% más rico ha sido responsable de hasta la mitad de las emisiones acumuladas desde 1990 y que el 1% más rico es responsable de más del doble de las emisiones del 50% más pobre (Tornel y Montaña, 2023).

Este proceso de carácter general tiene expresiones concretas, situadas, como lo que ocurre en la actualidad en la región sur-sureste de México, misma que tanto por sus riquezas y diversidad natural, como por su densidad cultural, puede ser considerada una de las últimas fronteras en la defensa de la vida en el planeta. Sus poblaciones y territorios están bajo el asedio de grandes proyectos de infraestructura que se articulan con actividades extractivas y de servicios, en una compleja articulación entre estrategias geopolíticas generales, la voracidad de grandes corporaciones y de formaciones estatales específicas; así como de un intrincado desdoblamiento de expresiones de poder militar que transitan entre formas de violencia armada organizada estatal y no estatal (Barrios, 2023a).

La presente investigación surge de la notoriedad que adquirieron los megaproyectos de infraestructura durante la presidencia de Andrés Manuel López Obrador (2018-2024). En particular, la región sur-sureste de México se caracteriza por albergar una buena parte de los pueblos indígenas del país, mismos que han sido protagonistas de algunas de las luchas de resistencia más importantes contra el neoliberalismo y su implementación durante las últimas décadas. Al mismo tiempo, ha destacado la falta de participación de las comunidades indígenas en las fases de diseño, implementación y construcción de las obras, al mismo tiempo que el gobierno mexicano incumplió acuerdos internacionales suscritos como el del Convenio 169 de la OIT. En términos metodológicos, el artículo reúne una copiosa recopilación de fuentes secundarias sobre debates de orden conceptual en torno a la crisis civilizatoria y los megaproyectos de infraestructura; valiéndose de la recuperación de informes diversos y fuentes hemerográficas para perfilar las características y evolución del CIIT. Además de ello, el autor ha participado en iniciativas organizadas por comunidades y colectividades que resisten a la implantación de este tipo de emprendimientos en el país.

Lo que ocurre en esa región de México constituye un proyecto de reordenamiento y rediseño territorial de gran escala, que incluye al proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), como el denominado

Artículo:

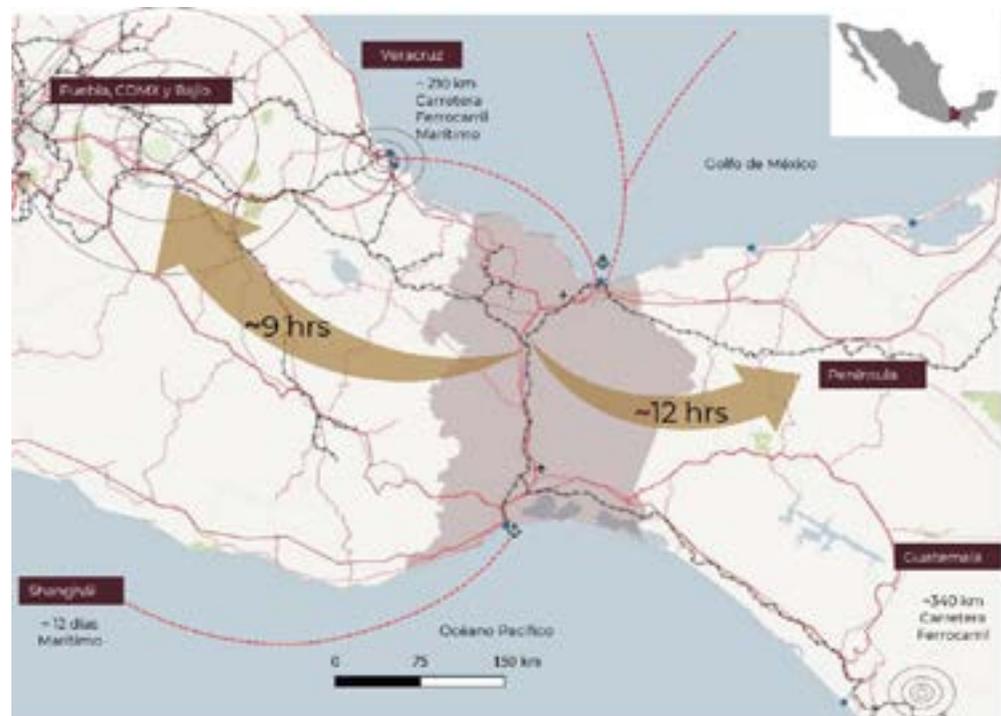
Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



Tren Maya, además de la construcción o remozamiento de aeropuertos y refinerías; pero también proyectos de urbanización, así como actividades agroindustriales diversas. En la narrativa gubernamental esto no fue explícito sino a partir de 2023, cuando se reconoció que uno de los tramos, la línea FA del Corredor Interoceánico que va desde Coatzacoalcos a Palenque, será la interconexión con el llamado Tren Maya (Revista Armas, 2023b), a lo que se debe agregar que la línea K que correrá de Ixtepec a Ciudad Hidalgo, está pensada para integrar actividades económicas diversas con Centroamérica; mientras que la línea Z es la que cubre el recorrido de Salina Cruz a Coatzacoalcos.



(Revista Armas 2023b)



(Revista Armas 2023b)

Artículo:
Megaproyectos de
infraestructura como
mausoleos del necroceno
capitalista: el corredor del
Istmo de Tehuantepec



En el centro de ese despliegue se pueden ubicar dos elementos principales que serán desarrollados en las siguientes páginas. Por un lado, los requerimientos energéticos que en distintas fases suponen pisar el acelerador en lo que a la combustión de hidrocarburos fósiles se refiere, así como en la extracción de minerales y materiales diversos para la construcción de las obras, lo cual agudiza la devastación socioambiental. Por el otro y dejando de lado la retórica de los planes oficiales, que el objetivo más alto de la intervención público-privada que tiene lugar en el sur-sureste de México está relacionado con impulsar un proceso profundo de desterritorialización hacia las comunidades indígenas de esa porción del país, para hacer compatible el usufructo del medio físico (para producción y tránsito de mercancías) con intereses económicos diversos. Se trata de una ofensiva múltiple contra las territorialidades que subsisten en la región y que han constituido un obstáculo para la implantación de relaciones económicas y de interacción con el entorno de acuerdo con los dictados del mercado. Además de ello, con base en la información disponible, misma que ha cambiado de manera constante desde 2018, se propondrá un balance de los principales intereses corporativos que se ciernen sobre la región del Istmo.

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec

“Arranca el proyecto (2022), pero necesitamos hacer las terminales definitivas y esas se llevarán más de 2 años, y ya las vamos a empezar a licitar en enero, ahora estamos licitando el proyecto ejecutivo y ya que los tengamos vamos a licitar la obra. Y en diciembre de 2023 estaremos entregando las terminales definitivas. Aún no sabemos si las va a disponer un operador, posiblemente sí la vamos a concesionar porque no somos expertos, estamos en eso pero primero queremos construir la obra y ya eso es lo de menos, después se determinará cómo se va a operar, lo mismo que el tren”

Rafael Marín Mollinedo titular del CIIT, 29 de noviembre de 2021²

Un salto al vacío

La encrucijada en la que se encuentran los territorios y poblaciones que habitan el Istmo de Tehuantepec se vincula con problemáticas interrelacionadas pero que se manifiestan en distintas escalas. Resulta útil pensarlo de ese modo para observar, tanto las determinaciones más amplias del megaproyecto, como aquellas que son de carácter transregional y otras más con afecta-

² Marín Mollinedo quien había fungido como titular de la Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales, fue el director del proyecto del CIIT desde el lanzamiento de la iniciativa hasta que fue nombrado responsable de la Agencia Nacional de Aduanas y poco tiempo después representante de México ante la Organización Mundial de Comercio (OMC). En ambos casos fue reemplazado por militares. Al dejar sus funciones en el CIIT su cargo fue ocupado por el vicealmirante Raymundo Pedro Morales Ángeles, mientras que en la Agencia Nacional de Aduanas su reemplazo fue el General de División en retiro André Foullon (Carrillo, 2023; Del Toro, 2022).



ciones a porciones del territorio más acotadas a lo local y comunitario. Como fue señalado durante la realización de la Caravana El Sur resiste 2023:

El enemigo es un modelo de depredación global, que escoge al sur de México como un territorio de disputa en la crisis global, en que el gran capital de EU se enfrenta a China. El enfrentamiento no es solo contra el cacique local, se pelea contra cacicazgos regionales, pero sobre todo respecto a la ofensiva de una gran cantidad de actores. Es como mini David contra macro Goliat. Este modelo anuncia el fin del planeta, el fin de la vida. (Beas, 2023)³

En primer lugar, la renovada intentona de establecer un corredor en esa región se vincula con un traslado de carácter general del centro geoeconómico del mundo desde el Atlántico hacia el Pacífico. Esto guarda relación con el peso demográfico y comercial que tienen algunos países de Asia en la actualidad, pero también de la capacidad que tienen algunos de los países de la región para disputar en el tablero económico, diplomático, tecnológico y militar. Desde una perspectiva que haga énfasis en la territorialidad del proceso, los proyectos de construcción de infraestructura, emprendidos en particular por China, dan cuenta de la creciente presencia de la potencia asiática, no sólo a través de la Iniciativa One Belt One Road (OBOR), sino también de inversión y construcción de infraestructura en América Latina y el Caribe (USSOUTHCOM, 2023). En materia de inversión el informe destaca que entre 2002 y 2022 el comercio entre la República Popular de China y América Latina pasó de 18 millardos a 450, a eso se agrega que se espera un incremento para 2035 hasta los 700 millardos, lo que supondría igualar el peso del comercio que en la actualidad tiene Estados Unidos con la región, elemento que en el Posture Statement se interpreta como una demostración de la erosión en la ventaja comercial del hegemon (USSOUTHCOM, 2023).

Específicamente respecto a la construcción de infraestructura señala la jerarquía militar del Southern Command de Estados Unidos:

La República Popular China invierte en infraestructura crítica, incluidos puertos de aguas profundas e instalaciones cibernéticas y espaciales que pueden tener un doble uso para actividades comerciales y militares malignas (sic). En cualquier posible conflicto global, la República Popular China podría aprovechar los puertos regionales estratégicos para restringir el acceso de los buques comerciales y navales estadounidenses. Este es un riesgo estratégico que no podemos aceptar ni ignorar. Estas actividades están fuertemente subsidiadas a través de empresas estatales de la República Popular China, lo que les permite realizar ofertas atractivas en proyectos de infraestructura, desplazando rápidamente a los competidores locales e internacionales. Las empresas estatales están desarrollando puertos de

³ Caravana “El sur resiste” – día 3: Pueblos del Norte del Istmo detienen al Corredor Transistmico <https://radiozapatista.org/?p=44711>

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



aguas profundas en diecisiete países, particularmente alrededor de estrechos marítimos estratégicos en esta región. En Asia, África y Medio Oriente, las empresas estatales de la República Popular China abusaron de los acuerdos comerciales al realizar funciones militares en los puertos de los países anfitriones. ¿Qué les impide hacer lo mismo en este hemisferio?

En Panamá, empresas patrocinadas por la República Popular China participan o presentan ofertas en varios proyectos relacionados con el Canal de Panamá, un estrecho estratégico global. Estos proyectos incluyen operaciones portuarias en ambos extremos del canal, gestión de aguas y un parque logístico. (USSOUTHCOM, 2023)

Al tratarse de un proceso dinámico y crítico en la disputa por la hegemonía, este tipo de análisis y prospección se realiza de manera continua, en 2024 este balance fue actualizado incluyendo un par de tópicos más:

La República Popular China está jugando a “largo plazo” con el desarrollo de sitios e instalaciones de doble uso en toda la región [...] presenta sus inversiones como pacíficas, pero, de hecho, muchas sirven como puntos de futuro acceso multidominio para el Ejército Popular Liberación y puntos de estrangulamiento navales estratégicos [...] en Argentina, otra empresa estatal está intentando obtener los derechos para construir instalaciones marítimas de doble uso, que respaldarían el sostenimiento y la proyección de poder en las proximidades del Estrecho de Magallanes, el Pasaje de Drake y la Antártida. Esto mejoraría drásticamente la capacidad para acceder a la región antártica para la pesca, pero también impactaría la movilidad estratégica de Estados Unidos hacia un área reservada para la paz y la ciencia.

En el hemisferio occidental, una empresa estatal china será la primera con propiedad y control mayoritario de la infraestructura portuaria de un país: el futuro megapuerto de 3.600 millones de dólares en Chancay, Perú. Mismo que servirá como China ha proclamado “La puerta de entrada de América del Sur a Asia”. (USSOUTHCOM, 2024)

La contraparte de esa transición y su carácter contencioso es la respuesta desde las grandes potencias de Occidente a través de la Iniciativa Build Back Better World (B3W) emprendida en 2021 por el Grupo de los 7 (G7) (The White House, 2021) para contrarrestar la OBOR de China. Después de un inicio incierto, en 2023 la iniciativa fue relanzada en el marco de la reunión del G20 en Nueva Delhi, en donde se anunciaron proyectos concretos en el marco de la Asociación para la infraestructura y la inversión globales (PGI).⁴

⁴ Fueron incluidos un corredor económico India-Oriente Medio-Europa, así como una asociación con la Unión Europea para unirse a Estados Unidos en el apoyo a la expansión del Corredor Lobito (República Democrática del Congo, Zambia y Angola). También se propuso la modernización del puerto de Acajutla en El Salvador, cadenas de suministro en Mozambique y sistemas de transporte en Filipinas (The White House, 2023).

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



A ello debemos agregar la necesidad de movilizar flujos de mercancías y materias primas a través de los océanos (el 90% del comercio mundial se lleva a cabo a través de contenedores marítimos) (UNODC, 2022b), a lo que se suman las interacciones a partir de rutas multimodales, como aquellas que buscan integrar el Pacífico mexicano con la Costa Este de Estados Unidos. Por ejemplo, desde el puerto Lázaro Cárdenas a través del Kansas City Southern hasta Tamaulipas.

En segundo, en lo que refiere al Sureste de México, la implantación articulada de megaproyectos (El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y el denominado “Tren Maya”) suponen una ofensiva para traspasar los límites y fronteras que aún subsisten a las lógicas del capital, no sólo en términos del acceso a los bienes naturales, sino también a las formas de trabajo, las modalidades de consumo; así como las visiones y formas de ser en el mundo. Aunque esto resulta invisibilizado en la narrativa dominante gracias a lo que podemos reconocer como *efecto periferia* (Serje de la Ossa, 2017), un elemento esencial de este tipo de megaproyectos reside en la posibilidad de intervención en regiones en las que la memoria histórica y las formas de vida comunitarias mantienen formas de politicidad y reproducción social contrapuestas al proyecto de dominación.

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec

De acuerdo con la elaboración de Margarita Serje, el efecto periferia ha resultado especialmente notorio en determinadas regiones del continente (consideradas abiertas, fluidas, cambiantes, siempre porosas y en disputa) que, aunque son pensadas como fronteras de carácter interno, suelen tener dinámicas multinacionales. En el caso de México se podrían considerar al menos dos: el “gran desierto del norte” del que hace parte la frontera de México con Estados Unidos y la Península de Yucatán.⁵ A esta lógica se podría agregar ahora la franja que conforma el Istmo de Tehuantepec, no sólo por haber constituido históricamente una región de tránsitos, sino también por la idea de atraso que se le endilga a sus habitantes, pero también por el carácter que adquiere en la actualidad para la contención de los procesos migratorios regionales.

El efecto periferia es considerado como una de las estrategias espaciales del capitalismo, caracterizada por la producción de una “exterioridad” compuesta de tres elementos o estados: 1) estado de opacidad, producida mediante narrativas y representaciones que invisibilizan a sus habitantes históricos y sus paisajes sociales, razón por la cual son presentados como

⁵ Otras regiones con estas características serían: los Llanos de la Orinoquia (en la frontera entre Colombia y Venezuela) o el desierto de Atacama (en los límites entre Perú y Chile). También harían parte de esta lógica la Puna peruana y boliviana, la espesa selva conocida como el “tapón” del Darién y el Chocó del Pacífico colombiano (Costa Rica-Panamá-Colombia), el Gran Chaco (región de la que hacen parte Paraguay, Bolivia, Argentina); la Patagonia (Chile-Argentina) y la enorme extensión de la Amazonia en la que tienen presencia nueve Estados, incluido uno europeo (Francia) (Serje de la Ossa, 2017).



“desiertos”, lo que remite a un imaginario que los presenta deshabitados; 2) estado de emergencia, al ser presentados en crisis permanente, ya sea como resultado de impactos naturales (sequías, inundaciones), socioeconómicos (áreas pobres, desvalidas), lo que las hace constantemente acreedoras de ayuda por parte del Estado en connivencia con la iniciativa privada; 3) estado de excepcionalidad, que remite a su caracterización como “tierras de nadie”, por fuera del control estatal (Serje de la Ossa, 2017).

Tratándose de un elemento que se puede rastrear en diversos momentos de la historia, el efecto periferia pervive hasta la actualidad funcionando como narrativa que legitima la realización de estos megaproyectos, en búsqueda del afianzamiento del Estado nación que en este caso se encarga de garantizar el acceso del mercado a la región, lo que incluye a sus poblaciones como fuerza de trabajo y consumidores. Para lograr ese objetivo, primero tiene que reconocer el terreno, “escanearlo” para saber qué recursos existen y qué límites u obstáculos hay para obtenerlos, hacerlo legible y simplificado (Scott, 2020). Eso es lo que hacen posible las etapas de planeación, diseño e inicio en la implementación.

Se trata de un proceso de reordenamiento territorial cuyo objetivo es cambiar para siempre la identidad de los pueblos del Sureste de México. Al profundizar las actividades extractivas e impulsar la conversión productiva hacia parques industriales (maquiladoras), agronegocio o actividades turísticas, se cumple con el propósito de socavar la autodeterminación de las poblaciones que habitan en esa región del país. En ese sentido, la construcción del megaproyecto no sólo supone revertir una decisión histórica de los pueblos que se han opuesto iniciativas similares previas (respecto al Plan Puebla Panamá, Iniciativa Mesoamérica, o las Zonas Económicas Especiales), sino concebir su territorio (una vez más y en pleno siglo XXI) como un espacio vacío y desierto, sobre el que se puede proyectar grandes obras e iniciativas económicas y sociales, sin considerar ni consultar a sus habitantes con el fin de subyugar a su población en función de la posición geográfica en la que se encuentran sus territorios. Es otra expresión de la maldición de los recursos naturales-paradoja de la abundancia (Acosta, 2009), pero que en este caso incorpora las cualidades de localización geográfica y de interconexión que permite el estrecho (como ocurre con el Canal de Panamá).

Dicha concepción de la región sur-sureste como un espacio vacío/contenedor, ha implicado que tanto el llamado Tren Maya, como el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec hayan sido modificados/actualizados de manera constante porque de lo que se trata es de posibilitar las condiciones de intervención/acceso a esa porción del territorio: se trata de allanar el camino sin otra consideración. Es en parte por ello que ambos proyectos han sido apalancados por las Fuerzas Armadas, tanto el Ejército como la Marina.

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



En términos formales el proyecto implica, además de la rehabilitación del ferrocarril y el gasoducto, construir una nueva terminal de contenedores en los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz; la modernización de la red de carreteras primarias y secundarias, fortalecer la red aeroportuaria y la infraestructura de redes de conexión digital, así como reforzar la infraestructura de gas; el desarrollo de centrales eólicas para la generación eléctrica; el mantenimiento y rehabilitación de las refinerías de Minatitlán y Salina Cruz y la construcción de Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBI) ([Diario Oficial de la Federación, 2023a](#)). Una vez instalada la infraestructura, se proyecta la participación en el corredor de empresas dedicadas a actividades agroalimentarias, agroindustriales, energéticas, logísticas y de servicios en general. Dicho de otra manera, se trata de una plataforma logística de nivel mundial a cargo de la Secretaría de Marina quien tendrá a su cargo la operación de la línea de Guatemala a Ixtepec; de Salina Cruz a Coatzacoalcos y de Coatzacoalcos a Palenque, más cuatro puertos: Dos Bocas, Coatzacoalcos, Salina Cruz y Puerto Chiapas, además de los 10 polos de desarrollo en el Istmo. De manera análoga a lo realizado en la Península de Yucatán, las utilidades serán destinadas a las pensiones de marinos y soldados ([Revista Armas, 2023a](#)).

Además de ello y en algo que ha sido común a los megaproyectos durante la administración del ejecutivo federal 2018-2024, se percibe una mezcla de temporalidades entre el diseño, implementación y licitación de actividades dentro de ellos. Reiterando el carácter “abierto” del proyecto, el vicealmirante Raymundo Morales Ángeles, director actual CIIT, ha señalado que las vocaciones económicas del corredor serán:

...eléctrica y electrónica, serán semiconductores, la automotriz, dispositivos médicos, farmacéutica, agroindustria, maquinaria y equipos, metales, sectores a los que se les darán facilidades en fibra óptica, gas natural, agua potable, incentivos fiscales y electricidad ([Revista Armas, 2024b](#)).

Por su parte, José Daniel Ruíz Flores de la Agencia Naviera Tomás Ruíz, entrevistado por la Revista Militar Armas (de las Fuerzas Armadas de México) destacó que las vocaciones productivas del CIIT se centrarán en transbordos interoceánicos, industria petroquímica, comercialización de productos agrícolas y en el ámbito de la cultura, producción de artesanías (sic) ([Revista Armas, 2023d](#)).

Para finalizar este subapartado resulta pertinente abordar una temática que atraviesa todas las escalas antes expuestas, aquella relacionada con la articulación de un proceso de destrucción ambiental inusitado. En el caso de lo que está teniendo lugar en el sur-sureste de México esto tiene al menos tres modalidades. Lo profundamente contaminante y devastador que significa la transición hacia energías “limpias”, como en el caso de los parques eólicos y fotovoltaicos; la destrucción ambiental que supone el propio proceso

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



de construcción de infraestructura y finalmente, la preservación y profundización de un patrón energético anclado en combustibles fósiles.

En el primer caso en virtud de que, para la fabricación, por ejemplo de los parques eólicos y fotovoltaicos, se requieren ingentes cantidades de minerales que ante la “imperiosa” necesidad de transitar a otro patrón energético se vuelven sumamente codiciados, lo que implica distintas afectaciones en los territorios y poblaciones de donde son extraídos:

El rápido despliegue de proyectos eólicos y solares requerirá enormes cantidades de minerales metálicos [...] Se espera que la demanda de aluminio, indio y plata aumente en más de 300% para 2050 desde el escenario base [2018], mientras que la demanda de cobre, hierro, plomo, neodimio y zinc aumente en más de 200% (Dunlap, 2023, p. 46).

La propia creación de infraestructura, que incluye los megaproyectos en boga a nivel mundial, los hace costosos en términos económicos y sociales, al mismo tiempo que emplean descomunales cantidades de materiales que profundizan la devastación del ambiente. Si consideramos datos de 2014, tenemos que alrededor del 8 por ciento del Producto Interno Bruto mundial estaba dirigido a la construcción de megaproyectos con distintas modalidades. Dicha tendencia se encuentra al alza, a pesar de que la “Ley de Hierro” de los megaproyectos establece que es una característica general de este tipo de emprendimientos funcionar con sobrecostos y con mayor tiempo de construcción del originalmente previsto (Flyvbjerg, 2014).

En la región de implantación del llamado Tren Maya y el CIIT se han implementado innumerables bancos de materiales “gratuitos” (que de diversas maneras terminarán pagando poblaciones y ecosistemas con la degradación ambiental y la destrucción de sus territorios); mismos que son extraídos de lechos de ríos (alterando con ello procesos hidrodinámicos), cerros, y depósitos minerales de gran tamaño. A ello se suma que las necesidades de uso de tierras sin vegetación para la construcción de los parques, resulta mayor que para la generación de energías fósiles, lo que en un escenario como el del área de implementación de los megaproyectos en México equivale a desatar gigantescos procesos de deforestación (Gómez, 2023).

Aun sin contar con cifras totales de lo que ha supuesto ese proceso de reordenamiento en el Sur Sureste de México, ya contamos con indicios que dan cuenta de la catástrofe. En el caso de la comunidad de El Bosque, en el municipio de Frontera, en Tabasco, la articulación de actividades extractivas que se realizan desde hace décadas y los requerimientos para la construcción de la Refinería de Dos Bocas han afectado de manera conjunta a esa comunidad de pescadores. A la erosión de la costa, habitual como resultado de actividades de extracción petrolífera, se sumó la destrucción de más de

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



300 hectáreas de selva media perennifolia y de manglar (Cervantes, 2019).⁶ En todo caso, la pérdida de biodiversidad resultado de esto es inconmensurable, tanto por la escala de la apropiación de bienes naturales, como por la opacidad que ha caracterizado la implantación de ambos megaproyectos.

Es conocido que una de las actividades productivas más contaminantes es la producción de cemento. En el caso del CIIT, la construcción del segundo rompeolas en Salina Cruz demanda la colocación de 11 mil elementos de concreto (kolos), de entre 16 y 19 toneladas de peso, con el objeto de que el puerto esté en condiciones de recibir embarcaciones de gran calado. De acuerdo con declaraciones del superintendente de la obra, Salvador Osorio, la vida útil del rompeolas será de 50 años (Rodríguez López, 2023), lo que reafirma lo planteado al inicio de este capítulo sobre la ausencia de consideración y compromiso de economistas, ingenieros y políticos con las generaciones venideras, aquellas que habitarán esos páramos dentro de cien años.

Siguiendo la trayectoria hacia el abismo socioambiental, tanto el llamado Tren Maya, como el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, son megaproyectos pensados para continuar con el patrón energético basado en hidrocarburos fósiles, pero reforzado con energías supuestamente “limpias”. En su encadenamiento transnacional, se tiene previsto transportar gas extraído con la técnica de fractura hidráulica en Texas a través de un gasoducto submarino para electrificar el Corredor Interoceánico, lo que contempla la refinería de Dos Bocas y el llamado Tren Maya. Desde Texas recorrerá una ruta hacia Tuxpan-Coatzacoalcos (Veracruz) y luego hacia Paraíso (Tabasco) y Yucatán; esto de acuerdo con los permisos ambientales de la empresa TransCanada (TC Energy) responsable del proyecto, en coordinación con la Comisión Federal de Electricidad (CFE). Dicho gas emite metano, uno de los gases causantes del calentamiento global. A esto se debe agregar su peligrosidad, en virtud de ser altamente flamable e inodoro, lo que resultará riesgoso durante su traslado tanto en la superficie terrestre como en los ductos submarinos. Además de ello, se anticipa una mayor demanda de electricidad industrial para el CIIT, por lo que TransCanada desarrolla una segunda parte: el denominado proyecto Puerta al Sureste que transportará 1,390 Millones de Pies Cúbicos Diarios de gas “natural”, de acuerdo con la información de la Manifestación de Impacto Ambiental de la iniciativa. Se trata de la construcción de ductos terrestres y submarinos que transportarán gas “natural” desde Tuxpan a puntos de entrega de la CFE en Coatzacoalcos y Paraíso, la sede de la refinería de Petróleos Mexicanos (Pemex) (Olvera, 2023).

⁶ A lo que se agregó la estimación de deforestación de otras 131.169 hectáreas de vegetación secundaria de selva mediana subperennifolia, palmar inducido, vegetación secundaria de acahual y dunas (Cervantes, 2019).

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



Vaciar las venas de América Latina

Como hemos señalado en este texto, el proyecto se ha ido modificando con el paso del tiempo, lo que se relaciona con la lógica de intervención territorial descrita, pero también con la incorporación de elementos no considerados con anterioridad. Por ejemplo, a partir de la pandemia y ahora de las guerras de Ucrania y la OTAN contra Rusia; o las reverberaciones del genocidio de la población de Palestina a manos del Estado de Israel en lo que se refiere a la dinámica del Canal de Suez. Estos eventos interrumpieron suministros y afectaron cadenas de valor, impulsando estrategias que agregan a la dinámica de estos megaproyectos la necesidad de rediseñar el comercio a partir del principio de *nearshoring*. Con la pandemia, la logística del *offshore* se vio seriamente afectada, ya que muchos de los proveedores de América se encuentran en Asia, siendo China uno de los más importantes. Es por ello que ahora se busca que los procesos de fabricación, ensamble y proveeduría se realicen en el país o continente en el que serán comercializados, reduciendo con ello el riesgo de sufrir interrupciones operativas a través de garantizar el acceso a los suministros durante los procesos de fabricación y haciendo eficiente el traslado de las mercancías a los mercados para los que fueron destinados (Montaño y Ordóñez, 2022).

Esto no excluye desde luego la reafirmación de la región como exportadora de materias primas y manufacturas, cuyos suministros también se han visto afectados en porciones de Europa por el conflicto armado, como ha ocurrido con los granos.

Eso explica que de manera reciente otro tipo de corporaciones muestren interés en las posibilidades del megaproyecto: Entre estas compañías se perfilan los nombres de DHL, Minnesota Mining and Manufacturing Company (3M) y Amazon, las cuales planean establecer sus centros logísticos de productos en el CIIT. A estas se suman algunas más como Visa, Meta (antes Facebook), AT&T, Google, Mercado Libre, FEMSA (embotelladora de Coca Cola en México) y Oxxo (Frabes, 2022). También se ha hablado del arribo de corporaciones como Foxconn, Pegatron, Invetec y Unimicron para que se establezcan en la región con sus modelos de producción de semiconductores y microchips en el Istmo (Mota, 2023).

En otra modalidad de la ocupación de ese territorio, el gobierno federal ofreció a la cervecera Constellation Brands la relocalización de la planta expulsada de Mexicali por la impugnación social respecto al uso de agua en una región árida, hacia las proximidades del Puerto de Veracruz, lo que pone en el horizonte otros conflictos por recursos hídricos (Martínez Zazueta, 2023). De manera análoga, las automotrices han condicionado su participación en el área del corredor en función de las prerrogativas que se les otorguen, por ejemplo, respecto al uso de infraestructura y también de agua (Navarrete, 2023). En suma, el proyecto cuenta con el beneplácito de distintos sectores empresariales, es la reiteración de esa mirada inmedatista y ensimismada.

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



A esto debemos agregar una dimensión de la problemática que no puede ser menospreciada, relacionada con el papel que juega en la actualidad de la región y el país la economía criminal. Lo que desde cierta perspectiva aparece como una “ventana de oportunidad”, en tanto que la localización de México entre océanos y mares permiten la conexión con 145 países a través de 103 puertos y 15 terminales habilitadas, en el contexto mexicano supone también una inmejorable opción para el desarrollo de los tráficos ilícitos. Como se mencionó al inicio de este trabajo, se calcula que el 90% del comercio mundial transita por océanos en contenedores, de los cuales sólo el 2% es revisado (UNODC, 2022b). Sólo en lo relativo al tráfico de cocaína, se estima que el 90 por ciento se transporta por vía marítima (UNODC, 2022a).

En términos generales la militarización que implica este tipo de megaproyectos ha sido denunciada en relación con el papel que juegan las Fuerzas Armadas y la Guardia Nacional dentro del proceso (Tornel, 2023), pero existe otra vertiente que no ha sido suficientemente visibilizada, relacionada con la fragmentación y disputa del territorio del Estado-nación por parte de las estructuras de la economía criminal, así como por la imbricación entre estas y distintas escalas de gobierno. Esto guarda relación con otra característica que podemos ubicar con especial fuerza durante las últimas décadas: la pérdida de centralidad de la formación social estatal. En lo que resulta especialmente claro para regiones de África y América Latina y el Caribe, es plausible señalar que después de un poco más de dos siglos de imposición del orden internacional interestatal, más que enfrentarnos ante un déficit contemporáneo de estatalidad, nos encontramos ante la “aplicación fallida de un modelo, con presunción de universalidad, que devino en formas híbridas de estatalidad” (Ruzza y Geisler, 2017).

En los intersticios del Estado, en las porosidades donde se dan disputas por territorios, observamos una creciente participación de formas de violencia armada organizada (Barrios Rodríguez, 2021; 2023a) en actividades extractivas, o expoliando a las poblaciones que resultan cercadas por la creación/mejoramiento de infraestructura. Lo que observamos en México es una confrontación armada por los territorios y sus poblaciones por lo que el control y gestión del espacio se ha vuelto un elemento central de la dinámica en el país. Se trata de manera más general de procesos de militarización social que corren por la vía institucional-estatal, privada, informal y aquella que es propia de la economía criminal (Barrios Rodríguez, 2014, p. 2021).

En relación a ello y en estrecha relación con la ofensiva desplegada de manera general sobre territorios en los que se lleva a cabo construcción de infraestructura y actividades extractivas, opera una máxima de la contrainsurgencia que se potencia por lo que se pone en juego en términos económicos y políticos para gobiernos y corporaciones: “En el corazón de la contrainsurgencia está la creencia de que todos los súbditos de un gobierno son enemigos potenciales” (Gelderloose, 2022, p. 289). La actualización de dicho postulado

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



para el caso mexicano implica reconocer que por razones doctrinarias y operativas (las estructuras armadas de los cárteles en algunos casos provienen o se entrenaron con cuerpos de élite de las Fuerzas Armadas), el principio contrainsurgente se ha esparcido por los centenares de grupos armados que se disputan a las poblaciones.

Esto ha conducido a la normalización de formas de resguardo militarizado, lo que es muy claro en el Sureste de México y que puede ser denominado patrullaje ostensivo, en virtud del tipo de entrenamiento y armamento de estos actores armados. Dichas tareas no recaen de manera exclusiva en policías y Fuerzas Armadas, sino que, en la medida en que entrañan proyectos de disciplinamiento y manejo de entornos y poblaciones; incluye contratistas privados, grupos criminales, mercenarios, así como otro tipo de fuerzas: “El Estado utiliza la violencia (de la policía, el ejército, mercenarios privados y vigilantes privados) para apoderarse de tierras, controlar recursos, proteger las industrias extractivas y reprimir el movimiento ambientalista (Dunlap & Brock, 2022, p. viii).

A ello debemos agregar que este tipo de obras son aprovechadas por las estructuras de la economía criminal, por lo que resultan beneficiarias de este tipo de iniciativas. Un ejemplo claro de ello es la dinámica suscitada en el Pacífico mexicano respecto al litoral, caminos y puertos, codiciados por los grupos de la economía criminal para realizar sus actividades.

El proceso de reordenamiento social, económico y espacial que promueven los megaproyectos del Sureste, ocurre en un momento en que las estructuras de la economía criminal y las dinámicas de violencia que despliegan se han afianzado en el país. Esto quiere decir que la apertura del territorio y las actividades económicas que se avizoran por la conjunción del proyecto denominado “Tren Maya” y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, serán aprovechados por estos grupos para profundizar y diversificar maneras de controlar y expoliar a las poblaciones. Al cobro de rentas ilegales, robo de combustible, tráfico de estupefacientes, armas y personas con objetivos de explotación laboral y sexual, se agregarán, por las especificidades del Sureste de México, el saqueo de especies animales y biodiversidad. En ese sentido, en el área de implementación de los megaproyectos, la disputa por el territorio, que ya existe, se agudizará, contribuyendo por otros medios al reordenamiento cultural y social que persiguen el ideal de desarrollo y modernización.

Disputa de memorias

La palabra mausoleo proviene de lo que, al considerar recursos y tiempo empleados, fuerza de trabajo y función sociopolítica, puede ser considerado un megaproyecto (Flybjerg, 2014). La palabra fue acuñada a partir de la construcción de la tumba del rey Mausolo de Caria, un monumento funerario enorme, magnífico y suntuoso, construido por miles de personas y diseñado por artistas griegos de gran relevancia. Mausolo fue un sátrapa, gobernador del Impe-

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



rio Persa, que tenía bajo su mando una importante provincia, cuya capital era Halicarnaso, en la actual Turquía. El gobernante proyectó su tumba para que fuera visible desde el mar y para que dominase el paisaje de la región. Murió al año siguiente del inicio de edificación del proyecto y su hermana y esposa Artemisia II (posiblemente con un legado de mayor relevancia que Mausolo) se encargó de continuar la construcción, pero murió un año antes de que finalmente, los responsables de la construcción, entusiasmados con que sus nombres quedarían en la historia relacionados con la majestuosa construcción, la concluyeran. Fue destruida después de sucesivas incursiones bélicas y un terremoto durante la Edad Media. Se preservan sólo algunos frisos y un par de estatuas que se piensa son de Mausoleo y Artemisia II (Hornblower, 1982; Ancona y Tsouvala, 2021). De acuerdo con lo expuesto en este texto, los megaproyectos son el mausoleo, la tumba que se construye a sí mismo el capitalismo en su fase terminal.

Las comunidades y pueblos de Mesoamérica, los Andes, la Amazonía, nos han mostrado a lo largo de 533 años de resistencia, otra forma de concebir y preservar la memoria, no petrificada en mármol, cemento o granito, sino a partir de procesos que viven y mueren, en ciclos largos, en tecnologías como la milpa, chinampas, terrazas de cultivo, selvas antropogénicas, *a terra preta do indio*. A través de esas tecnologías y esa materialidad la región aportó, entre tantas otras cosas, el maíz, la yuca, papa, cacao, o el chontaduro, que significaron y significan la condición de posibilidad de la vida para miles de millones de personas en el planeta. Los pueblos indígenas son monumentos permanentes a la vida, la diversidad, la colectividad y la (verdadera) alta cultura. En ello radica la auténtica amenaza de la ofensiva sobre los territorios que implican los megaproyectos en toda la región.

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec

Referencias

- Acosta, A. (2009). La maldición de la abundancia: un riesgo para la democracia (Políticas Públicas). En: La Tendencia. Revista de Análisis Político. Programa anticrisis: Legitimidad y eficacia. Quito: FES-ILDIS, (no. 9, marzo-abril 2009): pp. 103-115. ISSN: 13902571
- Ancona, R., y Tsouvala, G. (Eds.). (2021). *New directions in the study of women in the Greco-Roman world*. Oxford University Press.
- Azamar, Alonso, A. (coord.) (2023) *Disputa por los bienes naturales. Militarización y Fuerzas Armadas en México*, Ciudad de México: Editorial Terracota-UAM Xochimilco.
- Barrios, Rodríguez, D. (2014) *Las ciudades imposibles. Violencias, miedos y formas de militarización contemporánea en urbes latinoamericanas: Medellín-Ciudad Juárez*, Ciudad de México-Coordinación de Estudios de Posgrado de la UNAM.
- Barrios, Rodríguez, D. (2021) *Tesis sobre la militarización social en América Latina y el Caribe, Rebelión*. <https://rebellion.org/tesis-sobre-la-militarizacion-social-en-america-latina-y-el-caribe>



Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec

- Barrios, Rodríguez, D. (2023a) *La vida entre cercos. Militarización social en América Latina en el siglo XXI*. Ciudad de México: CIALC-IIEc.
- Barrios Rodríguez, D. (2023b) “Crear dos, tres, muchas Colombia”, en Ceceña A.E., *Las guerras del siglo XXI*, Buenos Aires:CLACSO.
- Caballero, C. (2023) “El Bosque, un pueblo enterrado por el mar”, *La copera-cha*, 01 de mayo <https://lacoperacha.org.mx/el-bosque-pueblo-enterrado-por-mar-2023>
- Calderón, Toledo, N. (2021) Layú bee: El Istmo de Tehuantepec (territorio-cuerpo de vida), 15 de agosto de 2021 <https://www.gusanosdelamemoria.org/post/lay%C3%BA-bee-el-istmo-de-tehuantepec-territorio-cuerpo-de-vida>
- Carrillo, E. (2023). “AMLO nombra a general de división como titular de Aduanas; Rafael Marín Mollinedo va a la OMC”, *Forbes*, 21 de junio.
- Cervantes, E. (2019) “Prevén deforestar más por Dos Bocas”, *Reforma*, 27 de agosto de 2019.
- Del Toro, E. (2021) “Logran acuerdo con Grupo México para Corredor Interoceánico”, T21, <https://t21.com.mx/ferroviario-2021-11-29-logran-acuerdo-grupo-mexico-corredor-interoceanico> acceso 06 de enero de 2024.
- Del Toro, E. (2022) “Marín Mollinedo sería titular de la ANAM; al CIIT Valmte. Raymundo Morales” T21, <https://t21.com.mx/general-2022-11-29-marin-mollinedo-seria-titular-anam-ciit-valmte-raymundo-morales/>
- Diario Oficial de la Federación (2023a), Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2023-2024, 03 de julio de 2023. https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5694112&fecha=03/07/2023#gsc.tab=0 acceso 10 de julio de 2023.
- Diario Oficial de la Federación (2023b), ESTATUTO Orgánico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, 24 de julio de 2023. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5696450&fecha=24/07/2023#gsc.tab=0 acceso 15 de noviembre de 2023.
- Dunlap, A. (2019). *Renewing destruction: Wind energy development, conflict and resistance in a Latin American context*. Rowman & Littlefield.
- Dunlap, A. (2023). The green economy as counterinsurgency, or the ontological power affirming permanent ecological catastrophe. *Environmental Science & Policy*, 139, 39-50.
- Dunlap, A. & Brock (2022). A. Enforcing Ecocide. Power, policing and Planetary Militarization, Londres: Palgrave-Macmillan, p. 342.
- El Diario de Ciudad Juárez* (2023) “Licitan en el Istmo, pero en lo oscurito”, 10 de julio.
- Flyvbjerg, B. (2014). What you should know about megaprojects and why: An overview. *Project management journal*, 45(2), 6-19.
- Frabes, S. (2022) “Embajador de EEUU encabeza reunión en Oaxaca para avanzar con el Corredor Interoceánico”, *Avispa Mídia*, 22 de septiembre <https://avispa.org/embajador-de-eeuu-encabeza-reunion-en-oaxaca-para-avanzar-con-el-corredor-interoceanico>
- Gelderloos, P. (2022). Ecological Terror and Pacification: Counterinsurgency for the Climate Crisis. In *Enforcing Ecocide: Power, Policing & Planetary Militarization* (pp. 269-303). Cham: Springer International Publishing.



- Glade, William (1991) “América Latina y la economía internacional, 1870- 1914”, en Bethell, Leslie, *Historia de América Latina* tomo VII, Barcelona, Crítica.
- Gómez, Durán, T. (2023, 4 de agosto). México: organizaciones denuncian que obras del Tren Maya han deforestado hasta el momento 6659 hectáreas. Mongabay. <https://es.mongabay.com/2023/08/mexico-organizaciones-denuncian-deforestacion-por-tren-maya/>
- Gutiérrez, J. y Villanueva, D. (2023) “Corredor transistmico, con potencial de reducir la desigualdad: BBVA”, *La Jornada*, 07 de julio de 2023.
- Henestrosa, A. (2023). *Los hombres que dispersó la danza*. Fondo de Cultura Económica.
- Hornblower, S. (1982). *Mausoleo*. Oxford: Oxford University Press.
- Kolbert, E. (2015). *Una historia nada natural de la Sexta extinción masiva de especies*, Barcelona: Editorial Crítica.
- Martínez, Zazueta, I. (2023) “Constellation Brands en Veracruz, contradicciones y falsedades conocidas”, *Pie de Página*, 24 de agosto <https://piede-pagina.mx/constellation-brands-en-veracruz-contradicciones-y-falsedades-conocidas>
- McBrien, J. (2016). “Accumulating extinction” dentro de Moore, J. *Anthropocene or capitalocene*. Oakland: PM Press.
- Montaño y Ordóñez (2022). “‘Nearshoring’: llegó el momento de instalar la producción en México”, *Deloitte*, 04 de agosto de 2022 <https://www2.deloitte.com/mx/es/pages/dnoticias/articles/nearshoring-en-mexico.html>
- Mota, C. (2023). “Taiwán podría “apropiarse” del Istmo”, *El Heraldo de México*, 21 de junio.
- Navarrete, F. (2023). “Corredor Interoceánico: Automotrices se sumarán al proyecto... solo si hay condiciones”, *El Financiero*, 09 de mayo.
- Olvera, D. (2023). “Ven comunidades en riesgo”, *Sin embargo*, 07 de agosto <https://www.sinembargo.mx/07-08-2023/4389963>
- Parenti, P. (2016.) “The catastrophic convergence: militarism, neoliberalism and climate change”, en Nick Buxton y Ben Hayes, *The secure and the dispossessed. How the military and the corporations are shaping a climate-changed world*, Londres: Pluto Press.
- Radio Zapatista (20 de abril de 2023). Caravana “El sur resiste” – día 3: Pueblos del Norte del Istmo detienen al Corredor Transistmico. Radio zapatista. <https://radiozapatista.org/?p=44711>
- Revista Armas (2023a). “Semar rehabilita líneas férreas: AMLO”, mayo-junio https://issuu.com/revistaarmas/docs/revista_militar_armas_531
- Revista Armas (2023b). “Marina Alista Plataforma logística de nivel mundial”, julio-agosto de 2023 https://issuu.com/revistaarmas/docs/revista_militar_armas_532
- Revista Armas (2023c). “Puertos mexicanos se blindan contra enervantes”, noviembre-diciembre https://issuu.com/revistaarmas/docs/revista_militar_armas_534

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



- Revista Armas (2023d). "CIIT detonará el desarrollo en el Golfo de México", noviembre-diciembre https://issuu.com/revistaarmas/docs/revista_militar_armas_534
- Revista Armas (2024a). "El CIIT abre puertas de comercio con Asia: AMLO", enero-febrero de 2024 https://issuu.com/revistaarmas/docs/revista_militar_armas_535
- Revista Armas (2024b). "Corredor interoceánico, prioridad por su impacto comercial: Semar", enero-febrero, https://issuu.com/revistaarmas/docs/revista_militar_armas_535
- Richardson, Katherine et al (2023). Earth beyond six of nine planetary boundaries. *Science Advances* 9, Washington: American Association for the Advancement of Science.
- Rodríguez, López, U. (2023). Corredor Interoceánico, la obra marítima más importante de América latina, *Polemón*.
- Ruzza, S. y Charles C. Geisler. (2015). "Introduction: The Siege of Westphalia?." en Brenner, D. Stefano Ruzza, Anja P. Jakobi, Charles Geisler (eds.), *Non-State Challenges in a Re-Ordered World: The Jackals of Westphalia* (pp. 1-14).
- Scott, J. C. (2020). *Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed*. Connecticut: Yale University Press.
- Secretaría de Economía. (2023) "Participan 65 empresas por licitación de los primeros cinco Polos de Desarrollo para el Bienestar del Corredor Interoceánico...", 27 de julio <https://www.gob.mx/se/prensa/participan-65-empresas-por-licitacion-de-los-primeros-cinco-polos-de-desarrollo-para-el-bienestar-del-corredor-interoceanico>
- Seoane, J. (2012). Neoliberalismo y ofensiva extractivista. Actualidad de la acumulación por despojo, desafíos de Nuestra América. *Theoria*, (26).
- Serje de la Ossa, M. (2017). Fronteras y periferias en la historia del capitalismo: el caso de América Latina. *Revista de Geografía Norte Grande*, (66), 33-48.
- The White House (2021). FACT SHEET: President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership, 12 de junio de 2021 <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership>
- The White House (2023). FACT SHEET: President Biden and Prime Minister Modi Host Leaders on the Partnership for Global Infrastructure and Investment, 09 de septiembre de 2023, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/fact-sheet-president-biden-and-prime-minister-modi-host-leaders-on-the-partnership-for-global-infrastructure-and-investment/>
- Tornel, C. y Montaña, P. (eds.) (2023) *Navegar el colapso. Una guía para enfrentar la crisis civilizatoria y las falsas soluciones al cambio climático*, Ciudad de México: Bajo Tierra Ediciones-Heinrich Böll Stiftung.

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec



- Tornel, C. (2023). “Militarismo y extractivismo en México: dos caras de la continua descomposición del capitalismo y el descenso hacia la barbarie”, en Azamar, Alonso, A. *Disputa por los bienes naturales. Militarización y fuerzas armadas en México*, Ciudad de México: UAM-Xochimilco-Editorial Terracota.
- UNODC (2022a). “Informe mundial sobre las drogas 2022” (Booklet 1 Consecuencias en materia de políticas), Viena: Naciones Unidas. https://www.unodc.org/res/wdr2022/MS/WDR22_Booklet_1_spanish.pdf
- UNODC (2022b). “Peru and UNODC expand the container control program in seaports”, 13 de julio. <https://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2022/July/peru-and-unodc-expand-the-container-control-program-in-seaports.html>
- USSOUTHCOM. (2023). “Postura del Comando Sur ante el Congreso de Estados Unidos”, 08 de marzo <https://www.southcom.mil/Portals/7/Documents/Posture%20Statements/2023%20SOUTHCOM%20Posture%20Statement%20FINAL.pdf?ver=rxp7ePMgfX1aZVKA6dl3ww%-3d%3d>
- USSOUTHCOM. (2024). “Postura del Comando Sur ante el Congreso de Estados Unidos”, 14 de junio <https://www.southcom.mil/Portals/7/Documents/Posture%20Statements/2024%20SOUTHCOM%20Posture%20Statement%20FINAL.pdf>
- Valero, A., Valero, A. y Almazán, A. (2021). *Thanatia. Los límites materiales del planeta*, Navarra: Icaria.
- Vázquez, Prada, M. (2023). “Megaproyectos y energías renovables”, en Tornel C. y Montaña, P. (eds.) *Navegar el colapso. Una guía para enfrentar la crisis civilizatoria y las falsas soluciones al cambio climático*, Ciudad de México: Bajo Tierra Ediciones-Heinrich Böll Stiftung.
- Villanueva, D. (2023). “Amazon ya está invirtiendo en Corredor Interocéánico” *La Jornada*, 02 de noviembre.

Artículo:

Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec
