


Rubén Moreira

El Istmo, Morena y Porfirio Díaz

A principios del siglo XX, Porfirio Díaz soñó con lo que hoy se vende como una novedad: un atajo entre el Atlántico y el Pacífico. En 1907 inauguró el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, con trenes que enlazaban Coatzacoalcos y Salina Cruz, y llegaron a mover decenas de convoyes militares diariamente.

Pero el sueño duró poco: con la apertura del Canal de Panamá en 1914 y el estallido de la Revolución, la ruta perdió competitividad y el proyecto se vino abajo.

Más de un siglo después, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec repite la misma promesa: desarrollo, generación de empleos y un supuesto progreso. El plan oficial abarca la modernización del tren, la ampliación de puertos, gasoductos, nuevas carreteras y al menos diez polos industriales a lo largo de 79 municipios de Veracruz y Oaxaca. Todo, en la franja más angosta del país, pero también en una de sus regiones biológicamente más ricas y frágiles de Norteamérica.

Los propios documentos oficiales re-

conocen que el resultado será un "paisaje urbano-industrial" y que la industrialización del Istmo implicará la contaminación de agua, aire y suelo, tierras infértiles y muerte masiva de fauna y flora. Es decir, el corazón ecológico del sureste se transforma deliberadamente en una zona de sacrificio con impactos "permanentes, ineludibles e irreversibles".

El Istmo concentra manglares, selvas, humedales, pastizales y bosques que sostienen la diversidad de servicios ecosistémicos del país: regulación del clima, captura de carbono, protección frente a huracanes y la captura de agua. Fragmentar este mosaico para abrir paso a trenes de carga, oleoductos y parques industriales significa interrumpir corredores biológicos esenciales para la conservación de jaguares, tapíres, mo-

nos araña y decenas de especies en peligro de conservación, cuya vulnerabilidad se ve acentuada por dicho proyecto.

Pese al falso discurso de "sustentabilidad", el programa regional del Istmo carece de una estrategia sólida para mitigar los irreversibles impactos ambientales, buscando, como vulgarmente se dice, taponar el ojo al macho.

Estudios académicos y evaluaciones participativas en municipios como San Juan Guichicovi, en Oaxaca, documentan una deforestación mayor a la anunciada, contaminación de ríos, mantos freáticos y manantiales; todo vinculado a la construcción de gasoductos, zonas de extracción y a la misma obra ferroviaria. A lo anterior se suma un contexto de violencia: organizaciones como el CEMDA han identificado al Corredor Interoceánico como uno de los conflictos socioambientales más graves del país, con un número particularmente alto de agresiones contra personas defensoras de la tierra.

Coordinador de los diputados del PRI
 (artículo elaborado con la colaboración de
 Ignacio Loera)