



Universidad del Mar

Campus Huatulco

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: Nuevas oportunidades para el Crimen Transnacional Organizado y luchas por el control del territorio

T E S I S

Que para obtener el Título Profesional de
Licenciado en Relaciones Internacionales

Presenta

Josué Abimael Reyes Rosales

Director de tesis

Dr. Alberto Lozano Vázquez

Introducción

La privilegiada localización, los recursos naturales, la riqueza cultural y las ventajas productivas, comerciales y geopolíticas que han caracterizado al Istmo de Tehuantepec, lo han configurado como una región sumamente importante en términos económico-estratégicos tanto a nivel nacional como internacional. Al ser la franja continental de tierra más estrecha en México, no es de extrañarse que a lo largo de la historia hayan sido múltiples los proyectos orientados a establecer las condiciones necesarias (sobre todo en términos de infraestructura) para conectar de manera efectiva al Océano Atlántico (Golfo de México) y al Océano Pacífico (Golfo de Tehuantepec) (Martínez-Laguna, Sánchez Salazar y Casado, 2002).

En esta tesitura, se encuentra implícita la confluencia de diversos intereses (privados y estatales; legales e ilegales; nacionales e internacionales; locales y globales; así como una combinación entre todos ellos) alrededor del Istmo de Tehuantepec como cruce logístico estratégico capaz de fungir como una ruta comercial a escala global.

No obstante las ventajas competitivas en comento, los proyectos de desarrollo en beneficio de esta región han enfrentado diversos obstáculos que van desde la orografía, la falta de recursos públicos, la inestabilidad política del país, la amenaza de la pérdida del territorio en manos extranjeras, la insipiente planeación desde el gobierno y la tradición de resistencia popular en la mayoría de los municipios. Actualmente, persisten condiciones estructurales alarmantes en la región que, aunado a la presencia de grupos criminales en el marco de la globalización, se presentan como elementos que deberían ser considerados por las y los planeadores del actual proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) si lo que se pretende es articular un proyecto funcional, sostenible en el tiempo y, sobre todo, que represente beneficios reales para la sociedad istmeña, en particular, y para la mexicana, en general, en el marco de un Estado de derecho (Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, OLAG, 2021).

La relevancia del Istmo mexicano como un espacio geográfico es posible datarlo a partir del siglo XVI, paralelo al proceso de colonización de las tierras americanas por parte de la Corona española, pensado desde entonces a partir de tres modalidades, a saber: *la línea*, cuyo

principal objetivo consiste en conectar ambos océanos a través de ferrocarril, carretera o canal; *los puntos*, que se refieren a nodos estratégicos (específicamente los puertos) y; por último, *el espacio o región interna*, que no es más que el territorio en general que comprende la región y dentro del cual se ubican los nodos y que atraviesa la línea. Cabe puntualizar que de estas tres se ha privilegiado a la línea (Rodríguez, 2004). Es decir, la mayoría de los proyectos han respondido a una perspectiva desterritorializadora que únicamente pretende establecer un cruce logístico y es ajeno a toda visión holística-regional que considere aspectos más complejos como las dinámicas sociales que se ciernen al interior de la región.

El valor geoestratégico del istmo era ya apreciado desde que Hernán Cortés advirtió sus posibilidades para vincular los dos litorales del Nuevo Mundo. Desde entonces, el istmo comenzó a valorarse más como un territorio de tránsito (una línea) que como un territorio que albergara riquezas (Rodríguez, 2004).

De acuerdo con Fahmel (2005), la región no fungió como paso interoceánico en el periodo novohispano, sin embargo, sí formó parte de las rutas comerciales que vinculaban a la Nueva España con el Virreinato de Perú y el Lejano Oriente a través del puerto de Huatulco (1540-1590), mismo que destaca como uno de los astilleros más antiguos de América. A pesar de su ventaja estratégica, el Istmo mexicano fue relegado a un segundo plano debido a razones técnicas: los fuertes vientos que azotan al golfo de Tehuantepec destruían los navíos coloniales y, en consecuencia, hacían imposible la construcción de un puerto en esa parte del Pacífico (Farías, 2007).

Durante los primeros años del México independiente, los intereses internacionales por tomar parte en la magna empresa prevista en el Istmo de Tehuantepec se intensificaron, siendo Estados Unidos el principal actor. Esta tendencia se prolongó a lo largo de los siglos XIX y XX (Reina, 2019). En este sentido, y bajo la sospecha de ser víctima de alguna intervención extranjera, el Estado mexicano llevó a cabo dos acciones preventivas: la colonización de la región a través de la formación de la Provincia del Istmo con capital en Tehuantepec (1823) y; las anexiones de las Repúblicas de Chiapas en 1824 y del Soconusco en 1842, que servirían como escenario de contención en caso de sufrir injerencias externas desde el sur del país, sobre todo tomando en cuenta la presencia británica en Centroamérica (Rajchenberg y Héau-Lambert, 2002 y Rodríguez, 2004).

A pesar de los intentos por desplegar un poder efectivo en el territorio en comento, “en esos años, la anarquía irrumpe en la antigua colonia hispana. Al iniciar sus primeras relaciones con Estados Unidos, México se enfrenta a un proceso social interno muy conflictivo, plagado de levantamientos y cuartelazos, tumultos populares y desorden económico... la confusión lo convertía en materia idónea para la codicia de otras naciones” (Rodríguez, 2004). Es pues evidente que, a pesar de la claridad que se tenía desde el gobierno acerca de la importancia geoestratégica del Istmo de Tehuantepec, las condiciones endógenas representaban un reto mayúsculo. El proyecto de desarrollo era superado con creces por la realidad estructural que azotaba al país.

Es importante no perder de vista las dinámicas sociales, económicas y políticas (tanto a nivel nacional como internacional) que permean en todo el periodo histórico analizado, pues de ellas depende la viabilidad de los proyectos en el Istmo mexicano, así como las estrategias que debieran implementar los gobiernos para su puesta en marcha.

En este contexto azaroso, los proyectos orientados a materializar el tan anhelado cruce interoceánico se intensificaron de manera considerable:

José [De] Garay obtiene del gobierno de Antonio López de Santa Ana en 1842, la concesión por 50 años para el tránsito de personas y mercancías a través de una vía por el Istmo de Tehuantepec y diez leguas por cada lado del camino para promover la colonización de la región. Posteriormente vende la concesión a los ingleses Manning & Co. [1846] teniéndose la sospecha que adquirió la concesión con este propósito. Y esta compañía la traspasó al norteamericano Argous [27 de octubre de 1948] (UCIZONI, 2020).

En paralelo a las enajenaciones de la concesión del Istmo, tuvo lugar la Guerra México-Estados Unidos (1846-48), que concluyó con la firma del Tratado de Paz, Amistad y Límites, conocido como el Tratado de Guadalupe Hidalgo. De acuerdo con Tamayo (1972) “durante las discusiones previas, el plenipotenciario estadounidense Nicolás P. Trist, pidió, por instrucciones del Secretario de Estado, James Buchanan, que se incluyeran los derechos de tránsito por varias rutas, entre ellas la del Istmo de Tehuantepec. Buchanan autorizaba un ofrecimiento de 15, 000, 000 de dólares como compensación”.

Así pues, las pretensiones estadounidenses por hacerse del dominio de la región comenzaron a tomar forma de manera gradual, empleando la coerción para tales fines -basta con tomar en

cuenta que las “negociaciones” se llevaron a cabo en el contexto de un México derrotado militarmente y con los ejércitos estadounidenses en territorio nacional-. Al final de cuentas el Tratado Guadalupe Hidalgo no fue más que la imposición de condiciones por parte de Estados Unidos a un México inmerso en una crisis de ingobernabilidad sin parangón en toda su historia. No obstante lo anterior, los delegados mexicanos supieron contener las ambiciones estadounidenses bajo el argumento de que “la apertura de una vía y la cesión de derechos de paso en el Istmo de Tehuantepec, estaba en manos de súbditos británicos” (Tamayo, 1972). En efecto, para febrero de 1848, mes en que se firma la paz entre ambos Estados, la concesión estaba en manos de los ingleses Manning, Mackintosh y Schneider.

Sin embargo, dichas pretensiones no se detuvieron ahí. La coerción continuó siendo el método para lograr su objetivo. En este sentido, destaca la carta escrita por el presidente estadounidense, Millard Fillmore, al presidente mexicano, Mariano Arista, el 19 de marzo de 1852 a través de la cual le plantea la obligación de México de permitir la construcción de una vía por parte de los Estados Unidos a lo largo del Istmo de Tehuantepec, asimismo, le urgía a que se respetaran los derechos de los sucesores de la concesión de De Garay. De no cumplir el presidente mexicano con los cuasi ordenamientos por parte de su homólogo estadounidense, existía el riesgo de que “se turben las relaciones de armonía que hoy tan felizmente existen entre ambos países” (Tamayo, 1972).

Posteriormente, México enfrentó coyunturas políticas, económicas y sociales cuyos efectos le obligaron a negociar los derechos de paso en Tehuantepec con Estados Unidos, así como la facultad para construir las vías férreas que conectaran ambos litorales y, lo que resulta más crítico, el tránsito libre de tropas y armas a través de la región. Para Rajchenberg y Héau-Lambert (2002), hablar del Istmo durante el siglo XIX significa necesariamente abordar el tema del Tratado McLane-Ocampo de 1859, mediante el cual el gobierno liberal del presidente Benito Juárez “rechaza cualquier anexión de territorio por parte de Estados Unidos, pero no niega la cesión de soberanía en los corredores Matamoros-Mazatlán y Coatzacoalcos-Tehuantepec”. El tratado nunca entró en vigor a causa de la negativa del Congreso estadounidense de ratificarlo incluso en dos ocasiones, la primera el 15 de mayo de 1860 y, la segunda, el 30 de mayo del mismo año (Tamayo, 1972).

De tal manera, “dicho tratado, habría significado el rescate de la República a costa de hipotecar la nación. Durante la guerra de reforma, Juárez cedió el Istmo en su pretensión por derrotar a los conservadores, obtener reconocimiento internacional y apoyo financiero” (OLAG, 2021). Nótese pues la importancia geoestratégica que se le adjudicaba desde esa época al Istmo de Tehuantepec, capaz de representar una carta de negociación sólida para obtener el apoyo financiero de los Estados Unidos en un momento crítico para la existencia misma del México independiente.

No obstante las aseveraciones críticas en contra del Benemérito de las Américas, en la historiografía existen defensores del gobierno liberal que sostienen que McLane-Ocampo no fue más que la renegociación del artículo VIII del Tratado de la Mesilla de 1853, negociado por el once veces presidente de México, Antonio López de Santa Anna (Rodríguez, 2004 y Tamayo, 1972).

Así, el proyecto de conectar ambos océanos a través del territorio mexicano (con claras desventajas frente a un Estados Unidos imperialista) se vio estancado por factores externos, si bien es necesario estar claros que las condiciones endógenas distaban de ser las adecuadas para concretar dicha empresa.

En este entendido, la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del siglo XX fueron testigos de los esfuerzos llevados a cabo tanto por capitales públicos como privados en aras de traer a la realidad la vía transístmica que, según se creía, se convertiría en el “puente comercial del mundo”. Así pues, es posible identificar cuatro etapas en la construcción del ferrocarril a lo largo del Istmo de Tehuantepec, a saber: de 1842 a 1879, que se trató de un periodo de negociaciones y concesiones efímeras; de 1880 a 1893, periodo en que dio inicio su construcción; de 1893 a 1899, etapa en la que se culmina la vía, pero en condiciones inapropiadas; finalmente, de 1899 a 1913, bajo la administración de la compañía inglesa S. Pearson and Son Limited (Reina, 2019 en OLAG, 2021).

Las labores de construcción de infraestructura llevadas a cabo durante la última etapa permitieron que:

En 1907 se inauguraron el Ferrocarril de Tehuantepec con longitud de 310 km, los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, el dique seco de concreto y las oficinas y viviendas de los ingleses, además de depósitos de petróleo a lo largo de la vía (era un tren impulsado por

petróleo, no por carbón). Ese año también marcó el inicio del periodo de esplendor para el movimiento de mercancías por el Istmo de Tehuantepec (Martner, 2012; Reina, 2019 en OLAG, 2021).

A pesar del avance que representó la inauguración del tráfico interoceánico y, con ello, la producción de riqueza para el país durante sus primeros seis años de operaciones (llegando a transportar hasta 850,827 toneladas de carga), “en 1914, año en que pasó el primer barco a través del Canal de Panamá, la carga se redujo a la tercera parte, y al año siguiente bajó 77%; El negocio se desplomó”. En este contexto, “para 1917, Venustiano Carranza liquidó la compañía inglesa, con lo cual puso fin a la concesión que hubiera durado hasta 1947” (Reina, 2019). De esta manera, fue una coyuntura internacional la que terminó por sepultar el proyecto para el Istmo mexicano.

A partir de la década de 1980, y con pleno conocimiento de las oportunidades competitivas del Istmo mexicano como ruta alternativa al Canal de Panamá, las distintas administraciones del gobierno federal han impulsado, en mayor o menor medida, diversos proyectos de desarrollo social y económico, a saber:

El *Plan Alfa-Omega* de 1980, “cuyo objetivo era desarrollar un sistema de transporte de carga transístmico empleando contenedores, construcción de terminales marítimas para el desarrollo portuario Ostión-Coatzacoalcos, así como la creación de un parque industrial y una planta de la compañía Fertilizantes Mexicanos (FERTIMEX) en Salina Cruz” (Torres, 2016). Sin embargo, la caída de los precios del petróleo en 1981, así como las crisis económicas de 1982 y 1986 impidieron continuar con las obras iniciadas.

Para 1996, el gobierno de Ernesto Zedillo lanza el *Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec*, también conocido como el Megaproyecto del Istmo. Su constitución constaba de 64 proyectos distribuidos en once paquetes que, en suma, tendrían la capacidad de detonar el desarrollo en la región. El paquete once era el corredor de transporte interoceánico, que consistía en la rehabilitación del Ferrocarril y la modernización de los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca. Tal como lo señalan Martínez, Sánchez y Casado (2002), la finalidad consistía en “concentrar algunas etapas de las cadenas productivas mundiales, integrar las costas del norte y sureste del país

y, posteriormente, constituirse como un corredor transístmico para el cruce interoceánico de mercancías”. El Programa no se concretó.

Posteriormente, el *Plan Puebla-Panamá* (PPP), signado entre Puebla, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo, Guerrero, Oaxaca y Chiapas y gobiernos de Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Costa Rica y Panamá, “incluía entre sus proyectos prioritarios los corredores del Golfo, Pacífico y Transístmico; ferrocarriles del Sureste, Chiapas-Mayab y del IT {Istmo de Tehuantepec}; además de obras de modernización en los puertos de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas y Puerto Madero” (Torres, 2016). Todo lo anterior desde una perspectiva holística, enfocándose también en el desarrollo social. Los resultados prometidos por el PPP no se materializaron, incluso careció de arraigo en las sociedades de los países impulsores.

En 2007, el proyecto del *Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec* propuso crear un corredor multimodal capaz de complementar el cruce por Panamá. Sus estrategias fueron la modernización de carreteras, ferrocarriles y los puertos del IT. Específicamente planeó la idea de la operación de un moderno ferrocarril orientado a eficientar el manejo de carga a través del corredor, además de la licitación de dos terminales de contenedores (una en Coatzacoalcos y otra en Salina Cruz) (Martner, 2012). El gobierno mexicano estaba consciente de la competencia que representaba el Canal de Panamá y los imponentes puentes terrestres estadounidenses que propician el comercio entre Asia y el resto de su territorio, sin embargo, las acciones para resarcir la situación fueron casi nulos y el proyecto no se concretó.

Por su parte, el gobierno de Enrique Peña Nieto lanzó en 2013 el proyecto *Plan Istmo Puerta de América* que, como sus antecesores, proponía habilitar el corredor multimodal en paralelo a la promoción del desarrollo regional. Como punto importante, cabe destacar el énfasis que ponía en la generación de valor agregado a través de la manufactura de materias primas en los municipios del IT, es decir, no ser simplemente un cruce logístico. “Desgraciadamente, la complejidad inherente a la fase de implantación de políticas públicas, la escasa pericia técnica desplegada una vez más y poco favorable coyuntura económica experimentada en el país, entre otras causas, imposibilitaron que este programa se convirtiera en realidad” (Torres, 2016).

En 2016, tras ser aprobada la Ley Federal que permite la creación de Zonas Económicas Especiales (ZEE), el corredor interoceánico fue considerado como una de las más importantes ZEE propuestas. De acuerdo con el Centro de Estudios de Finanzas Públicas (CEFP, 2016), el objetivo de dicho proyecto se orientaba a propiciar el desarrollo económico y social en el sur del país, de tal suerte que se disminuyeran las diferencias en esos rubros respecto al resto de los estados. Aunado a lo anterior, se planteó la construcción de un nuevo gasoducto que conectara los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, la modernización de la carretera transístmica y la rehabilitación del Ferrocarril. Nada de eso ocurrió en el Istmo de Tehuantepec.

Resulta pues evidente que, por lo menos a partir del México independiente, fueron múltiples y diversos los planes orientados a materializar el cruce interoceánico a través del Istmo de Tehuantepec. Sin embargo, a cada proyecto subyacen situaciones adversas (así a nivel nacional como internacional) que han impedido, ya sea la ejecución de estos o su buen funcionamiento. No obstante las dificultades y fracasos, los incentivos económicos siempre han redundado en nuevos intentos. Dichas potenciales bonanzas monetarias son posibles gracias al proceso de globalización que ha permitido, en mayor o menor medida, la interconexión de los mercados globales. Para ello, los cruces logísticos resultan imperativos.

Así pues, la globalización ha dado lugar a una transformación sin precedentes en el comportamiento económico mundial, de tal suerte que el mundo se ha convertido en una especie de gran área de libre comercio en la que cada país puede hacerse de bienes producidos allende sus fronteras nacionales. Aunado a ello, la rápida difusión de la tecnología ha sentado las bases del dinamismo comercial en nuevos mercados transfronterizos (Lutz y Lutz, 2015). Por su parte, Mugarura (2014) argumenta que, gracias a las diversas líneas de comunicación, el flujo comercial ha mejorado drásticamente, acarreando beneficios para las personas de todas las clases sociales.

Ahora bien, dicho proceso globalizador tiene hoy como núcleo analítico y dinamizador el “desarrollo o la competitividad territorial”:

Esta concepción considera que el territorio, en íntima convivencia con: la innovación tecnológica, en especial con las técnicas de producción; con la generación de infraestructura de comunicación y el acopio y utilización de la información técnica y cultural; y con el

desarrollo del transporte expedito, entre otros, forman parte de las condiciones imprescindibles para la obtención de ventajas competitivas a escala internacional, regional y subregional (Inostroza y Bolívar, 2004).

En síntesis, lo anterior plantea que la globalización ofrece a los Estados la oportunidad de desarrollarse de manera interconectada, explotando los amplios beneficios del comercio internacional. Para ello, aquellas zonas geopolíticamente relevantes (como el caso del Istmo de Tehuantepec), complementadas con la generación de infraestructura e innovación en las técnicas de producción, pueden representarles importantes ventajas competitivas en la dinámica económica global.

En este sentido, el gobierno encabezado por el presidente Andrés Manuel López Obrador dio a conocer en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el nuevo proyecto del ***Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT)***. Este proyecto insignia de la llamada Cuarta Transformación establece que “se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Coatzacoalcos en Veracruz, y Salina Cruz en Oaxaca, se fortalecerá la infraestructura carretera y de caminos rurales, y se construirá un gasoducto para abastecer a empresas y consumidores domésticos” (Presidencia de la República, 2020). Aunado a ello, y con el objeto de convertir al IT en mucho más que un cruce logístico de mercancías, el proyecto contempla la creación de “...Polos de Desarrollo para el Bienestar a lo largo del Istmo de Tehuantepec que contarán con incentivos para atraer inversión que detone el desarrollo económico y social de la región, con base en las vocaciones productivas con mayor potencial” (Presidencia de la República, 2020).

Está claro que el gobierno mexicano ha contemplado ya los múltiples beneficios que podría traer consigo la concreción del CIIT, sobre todo en términos de crecimiento económico y desarrollo social. Dicho en otras palabras, el nuevo proyecto de desarrollo para la región se enmarca en lo que podría denominarse “el lado brillante” de la globalización, es decir, aquel que destaca sus bonanzas publicitándolas diariamente en los medios de comunicación masiva. Sin embargo, no todas pueden ser buenas noticias. Así como existe una cara positiva del proceso globalizador, es imposible ignorar el “lado oscuro de la globalización” (*the dark side of globalization*), mismo que se refiere a:

La economía criminal o ilícita, que siempre ha ensombrecido al capitalismo a lo largo de su historia, imitando sus métodos, buscando activamente las oportunidades de los mercados no atendidos por sus contrapartes legales, a veces trabajando en alianza tácita pero más a menudo en competencia con sus contrapartes... Las mismas tecnologías que han permitido los flujos de capital transfronterizos en tiempo real también facilitan la actividad delictiva transfronteriza. Los mecanismos financieros globales están ensombrecidos por el lavado de dinero. Los productos prohibidos por las leyes nacionales, como los estupefacientes y la prostitución, son proporcionados por organizaciones delictivas (Whitaker, 2002).

En esta misma línea, Jalife (2000) apunta que “los cárteles transnacionales de la narcoglobalización se aprovechan como nadie del derrumbe de fronteras y aranceles que abaratan los costos del desregulado transporte de mercancías sustituidas”. Uniendo cabos, los actores del Crimen Transnacional Organizado (CTO) -es decir, las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT)- han sabido insertarse de manera adecuada en la dinámica de la globalización económica y comercial que sigue en constante crecimiento. Así, el acaparamiento de las regiones que presentan características de relevancia económica (ya sea por sus recursos naturales, su posición geoestratégica, mano de obra barata, etc.) resulta de vital importancia para el éxito de dichas organizaciones criminales.

En este sentido, es menester repensar al proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, ahora desde una perspectiva de seguridad. Esto no significa que quien escribe estas líneas esté en contra de la concreción de lo que podría significar un avance sustancial en el desarrollo del sur del país, sin embargo, resulta imperativo considerar todos los escenarios potenciales si lo que se pretende es el beneficio para toda la sociedad y no para unos cuantos. La seguridad nacional debería estar en el centro del debate.

Lo anterior implica que el CIIT no únicamente representa oportunidades comerciales para la economía legal, también alimenta las probabilidades para que florezcan las actividades criminales que ya tienen lugar en los 79 municipios de los estados de Veracruz y Oaxaca que comprende el proyecto. No obstante, hablar únicamente de un incremento de los negocios ilícitos existentes sería algo ingenuo. Lo anterior se explica por la transformación de la economía de producción, complementada por el cruce bioceánico de mercancías provenientes de todo el mundo, que sentarán las bases para la diversificación de las actividades delictivas de los grupos criminales que ocupan la zona en comento.

Además, existen condiciones en el Istmo mexicano que, aunado a las lucrativas ventajas que representa la materialización del Corredor Interoceánico, obligan a considerar el impacto que podría sufrir la región a causa del CTO:

El decreto para la realización del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) fue establecido en 2019 y aunque se trata de una iniciativa con diversos antecedentes, ahora ocurre en condiciones que es oportuno traer a cuenta. Se trata del año con más asesinatos en México desde que se llevan a cabo este tipo de registros, con más de 36,476 óbitos (INEGI, 2020) sin considerar la “cifra negra” relacionada con la generalización de técnicas para hacer desaparecer cuerpos, lo que incluye, para el caso de México, la proliferación de fosas clandestinas. Aunque esto forma parte de una tendencia inscrita en el recorrido del país desde hace al menos tres lustros, algunas expresiones de violencia podrían verse potenciadas en la región del Istmo con la implementación del programa referido (OLAG, 2021).

El panorama nacional de inseguridad no es para nada halagüeño, al contrario, da cuenta de una sociedad azotada por la violencia y, por si esto fuera poco, con bajas posibilidades de revertir la problemática en el corto y mediano plazo. La situación en las dos entidades federativas implicadas dista mucho de ser mejor, de hecho, todo parece indicar que se enfrentan a un deterioro de la seguridad en el marco del empoderamiento de los diversos Cárteles de la droga que mantienen operaciones en sus respectivos territorios.

Con base en el Congressional Research Service (CRS, 2022) son nueve los principales grupos criminales que operan en México: Cártel Jalisco Nueva Generación (JNG), Cártel de Sinaloa, Cártel del Golfo, Los Zetas, Cártel del Noreste, Caballeros Templarios, Los Viagras, La Familia Michoacana, Los Rojos, Cártel de Tijuana (Arellano Félix) y el Cártel de Juárez (Carrillo Fuentes). Aunado a ello, de las cuatro grandes organizaciones criminales mexicanas que operaban en el país al inicio de la “Guerra contra el narco” en 2006, actualmente el número asciende a 200 facciones (CRS, 2020). Lo anterior en el mejor de los casos. De acuerdo con el OLAG (2021), la fragmentación de dichos Cárteles da cuenta de 463 grupos de diversos tamaños y alcances.

De acuerdo con Calderón, Robles, Díaz-Cayeros y Magaloni (2015), la escisión de las organizaciones criminales está íntimamente ligada a las capturas de los capos (*Kingpin Strategy*) y tiene consecuencias devastadoras en la cuota de violencia que experimentan los

Estados. A mayor fragmentación, mayores índices de violencia. Lo anterior tiene lugar a través de cuatro dinámicas: primero, la neutralización del líder provoca luchas de sucesión al interior de los grupos; segundo, la lucha entre Cárteles; tercero, se rompen las cadenas de mando de las organizaciones, lo cual provoca que se creen pequeñas células criminales que suelen especializarse en actividades que atentan directamente contra la sociedad (extorsión y secuestro, principalmente) y; cuarto, cuando un Cártel decide atacar al Estado.

Ahora bien, de acuerdo con Lantia Intelligence (2020), el Programa de Política de Drogas del Centro de Investigación y Docencia Económicas, CIDE, (2020), el OLAG (2021), el CRS (2022) Y James B. (en CRS, 2022), son dieciséis los cárteles presentes en los estados de Veracruz y Oaxaca. En el primero operan trece, el Cártel Jalisco Nueva Generación, Cártel del Golfo, Los Zetas, Cártel de Sinaloa, La Familia Michoacana, Los Caballeros Templarios, Los Beltrán Leyva, el Cártel del Noreste, Cártel del Siglo, Grupo Sombra, La 35Z, Nueva Escuela Zeta y Sangre Nueva Zeta; mientras en Oaxaca mantienen operaciones los primeros ocho más el Cártel Nueva Plaza, Zetas Vieja Escuela y Cártel de Oaxaca o del Istmo de Tehuantepec (grupo local).

En este contexto, es evidente que las Organizaciones Criminales Transnacionales -las redes comerciales ilícitas tejidas por los principales grupos criminales mexicanos trascienden las fronteras nacionales y, en ese sentido, son actores que conforman el Crimen Transnacional Organizado- han ocupado ya todo el territorio nacional, estableciendo una dinámica de lucha por el control de regiones estratégicas (ya sea frente a las Fuerzas Armadas del país o entre cárteles) que deviene en altos índices de violencia. El Istmo de Tehuantepec no está exento de ser objeto de los intereses del crimen organizado, y menos ahora que se encuentra en el ojo del huracán de un megaproyecto de índole económico y comercial de alcance global.

Además, incluso antes de que se concrete el proyecto, los municipios de Coatzacoalcos, Minatitlán y Acayucan, en Veracruz, figuran entre los primeros lugares de violencia de la entidad (Toriz, 2020). Los tres se verán directamente afectados por la dinámica impuesta por el Corredor (ya sea de manera positiva o negativa). Sin embargo, sobresale el municipio de Coatzacoalcos que, no sólo es el más violento de los 33 municipios veracruzanos que comprende el CIIT, sino que albergará a dos de los diez polos de desarrollo planteados por el gobierno federal (Toriz, 2020).

En paralelo, durante el periodo comprendido de diciembre de 2018 a octubre de 2020, el estado de Veracruz es el que reportó más fosas clandestinas en todo el país, sumando un total de 190 (Infobae, 2020). En este tenor, la radiografía criminal del estado indica que no únicamente observa un incremento de la criminalidad respecto al nivel nacional, también algunos de sus municipios que habrán de acoger al mega proyecto del Corredor Interoceánico, adolecen de indicadores favorables en materia de seguridad.

Por su parte, “en Oaxaca los asesinatos se han duplicado en un periodo de 10 años (INEGI, 2020) y la zona que hace parte del Istmo cuenta con tres de los municipios con más asesinatos del estado (Juchitán de Zaragoza, Matías Romero y Salina Cruz), esto sin considerar San Juan Bautista Tuxtepec en la Cuenca del Papaloapan, que siendo limítrofe con Veracruz es el municipio con mayores índices de violencia letal (NSS-Oaxaca, 2020)” (OLAG, 2021). Similar a lo que ocurre en su estado vecino, la ola de violencia en Oaxaca se ha incrementado en los últimos años con repercusiones negativas serias en los municipios del Istmo de Tehuantepec. Al igual que Coatzacoalcos, Salina Cruz es uno de los más violentos de su respectiva entidad federativa y está considerada como polo de desarrollo. Además, los puertos a través de los cuales habrán de conectarse ambos océanos se ubican en sus respectivos territorios violentados.

En este sentido, el CRS (2022) sostiene que:

“La batalla del CJNG para dominar los puertos clave en las costas del Pacífico y del Golfo le ha permitido consolidar componentes importantes de la cadena mundial de suministro de narcóticos. En particular, el CJNG mantiene un control informado sobre los puertos de Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, lo que le ha dado acceso al grupo a precursores químicos que fluyen hacia México desde China y otras partes de América Latina” (CRS, 2022).

Así pues, la lucha entre los cárteles de la droga por dominar el territorio de los municipios que impactará la construcción del CIIT, tiene especial relevancia en Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca. Lo anterior se debe a que en ellos se ubican los dos puertos por los cuales atravesarán todas las mercancías que utilicen al nuevo cruce logístico como alternativa al Canal de Panamá, además de ser dos de los más importantes polos de desarrollo

que proyecta el gobierno federal. Los intereses en juego son múltiples y las ganancias, lucrativas.

Igualmente importante resulta mencionar que durante 2020, la violencia letal se ha incrementado en los puertos del Pacífico en un 45% más asesinatos respecto del año anterior. De manera particular, Salina Cruz reportó un incremento del 21% en este tipo de delitos (López, 2020). Habrá que poner especial atención a este municipio si lo que se busca es encausar de manera adecuada el desarrollo proyectado por el Corredor Interoceánico.

Con base en este escenario de múltiples intereses (legales e ilegales) que convergen en el Istmo de Tehuantepec, el OLAG (2021) establece que “en la región donde se proyecta la implantación del CIIT prevalecen dinámicas que apuntan hacia un escenario de profundización de las disputas entre las estructuras de la economía criminal”. Es decir, sumado a la ola de violencia que ya azota a la región istmeña (y específicamente a ciertos municipios en cada entidad), el escenario de un incremento y diversificación en las actividades ilícitas de alcance global de los grupos del CTO, así como la lucha entre ellos, resulta no únicamente posible, sino inevitable. A su vez, esta lucha por el poder y control del territorio pueden sentar las bases de una escalada de la violencia a niveles nunca experimentados en el Istmo de Tehuantepec. Las estrategias diseñadas e implementadas por el Estado mexicano van a jugar un papel preponderante en la manera en que se vaya gestando la problemática.

El objetivo general de esta investigación consiste en:

- Determinar qué tan factible es que, como una consecuencia no intencional, los incentivos generados por la concreción del CIIT exacerben y diversifiquen las actividades ilícitas del Crimen transnacional organizado en la región del Istmo de Tehuantepec, tal como ha ocurrido en otras partes del mundo.

Asimismo, se plantea los siguientes objetivos particulares:

- Analizar la importancia geopolítica que ha tenido el Istmo mexicano históricamente.
- Pormenorizar en qué consiste el proyecto del CIIT y dar cuenta de los incentivos que representa tanto para actores legales como ilegales.

- Comparar al Istmo de Tehuantepec con otras regiones geoestratégicas en el mundo (Istmo de Panamá e Istmo de Suez) con la finalidad de identificar algunos factores que coadyuvan al establecimiento, desarrollo y consolidación del Crimen Transnacional Organizado.
- Identificar las principales organizaciones criminales que operan en el Istmo mexicano, así como las actividades ilícitas en las que incursionan. Esto permitirá realizar una prospección de las posibles ramas delictivas en las que podrían diversificarse.
- Determinar si es viable que se generen las condiciones necesarias para anticipar y proyectar una lucha entre organizaciones criminales, y de éstas frente a las Fuerzas Armadas del Estado, que redunde en un incremento de los índices de violencia observados en la región.

Las preguntas de investigación que guían el presente trabajo son:

- 1._ ¿Cuáles serán las consecuencias de la concreción del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec en materia de Crimen Transnacional Organizado?
- 2._ ¿Cuál será el impacto de los incentivos creados por el Corredor Interoceánico en la dinámica de la lucha por el territorio entre las Organizaciones Criminales Transnacionales?
- 3._ ¿Cómo habrá de influir la implementación del proyecto de desarrollo bioceánico en los índices de violencia en el Istmo de Tehuantepec?
- 4._ ¿Qué implicaciones tendrá en las rutas del tráfico de algunas drogas?
- 5._ ¿Cuáles serán las potenciales organizaciones criminales implicadas y cuáles sus principales actividades ilícitas?

La hipótesis general sostiene que:

De concretarse el proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, una consecuencia no intencional será la creación de incentivos que exacerbén y diversifiquen las actividades ilícitas del Crimen Transnacional Organizado -tal y como ocurre en otras regiones geoestratégicas a nivel internacional-, propias de una economía criminal globalizada.

Además, como hipótesis subsidiaria se plantea que:

La yuxtaposición de los intereses criminales en la región, provocará un escenario de luchas por el poder (tanto intercriminales como de cara a las Fuerzas Armadas del Estado) que se traducirá en un incremento exponencial de los índices de violencia en el Istmo de Tehuantepec.

Esta no es una investigación pospositivista. A diferencia de la postura “antifundacionalista” que asumen las Teorías Críticas dentro de las Relaciones Internacionales (RR.II.), a través de la cual “los hechos, procesos y conductas están socialmente contruidos y dependen de nuestra percepción e interpretación” (Lozano,2016); este trabajo es de carácter positivista y sostiene una postura “fundacionalista” de la realidad, es decir, se une a las investigaciones que afirman que “existe una verdad objetiva independiente de nuestras percepciones y reconocen afirmaciones de verdad , las cuales pueden ser refutadas o calificadas como falsas o verdaderas basadas en lo que arroje el “hecho” empírico” (Lozano,2016). En este tenor, el análisis llevado a cabo a lo largo de las siguientes páginas se abstiene de abordar cuestiones perceptivas e interpretativas y, por el contrario, ahonda en el escrutinio de la realidad objetiva que comprende el caso de estudio.

Para ello, el enfoque teórico a utilizar será el conocido como *Síntesis Neo-Neo* en las Relaciones Internacionales, ubicada en el denominado 4to “Gran Debate”. En esta se fusionan aspectos establecidos tanto por el Neorrealismo como por el Neoliberalismo que, a decir por algunos intelectuales, “claramente, los dos enfoques tienen mucho en común” (Andreatta y Koenig-Archibugi, 2010) y pueden ser considerados como “medios hermanos” (Keohane y Martin, 2003). Dichas convergencias planteadas por Andreatta y Koenig-Archibugi (2010) son: modo de análisis racionalista, los actores son maximizadores racionales de la utilidad; el contexto de interacción es anárquico y; ambas tienen una actitud puramente instrumental hacia las instituciones (sirven para satisfacer los intereses de los actores). Además, habría que añadir la naturaleza positivista en los dos casos.

Las características del objeto de investigación desbordan los planteamientos de ambas teorías si se les considera de manera aislada, sin embargo, al asumirlas como una síntesis es posible rescatar de ellas aquellas disposiciones que coadyuvan en mayor medida a comprender la problemática: en cuanto a los actores clave, se consideran al **Estado** y al sistema internacional

por parte del Neorrealismo, y se le agregan los **actores no estatales** por parte del Neoliberalismo; la visión del individuo (y de las organizaciones a las que da lugar) se asume en una constante **búsqueda del poder** (Neorrealismo), pero al mismo tiempo tendiente a la **cooperación** bajo ciertas condiciones (Neoliberalismo); las **cuestiones de seguridad** (Neorrealismo) y las **cuestiones económicas** en el marco de la globalización (Neoliberalismo), resaltan como temas principales; finalmente, el **poder militar** (Neorrealismo) y el **poder de las instituciones** (Neoliberalismo) se presentan como los medios para gestionar dichas cuestiones.

Así pues, en el tema abordado es posible identificar **diversos actores**, tales como el Estado mexicano, grupos del crimen organizado, instituciones públicas y la iniciativa privada; todos ellos en la **búsqueda racional** de la satisfacción de sus propios intereses en la región del Istmo de Tehuantepec. Además, el Estado le ha otorgado a la **Secretaría de Marina** (SEMAR) la administración del CIIT y de dieciséis puertos estratégicos, incluyendo a Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca; todo ello sin menoscabo de la participación de otras **instituciones** ajenas a las Fuerzas Armadas. Lo anterior da cuenta de una **búsqueda del poder** desde una perspectiva económica (tanto por los actores legales como los ilegales), revelando así las dos caras de la **globalización**.

Por otro lado, para la presente investigación se habrá de emplear el método comparativo, específicamente el Diseño de Sistemas Más Diferentes (*Most Different Systems Design*). En primer lugar, compréndase la importancia de la comparación en el proceso del conocimiento. “Pensar sin comparar es impensable. Y, en ausencia de comparación, también lo es todo pensamiento científico e investigación científica” (Swanson, 1971; en Lim, 2010). Así pues, realizar algún tipo de comparación en las ciencias sociales resulta no únicamente indispensable sino inevitable.

De acuerdo con Ragin (1987; en Lim, 2010), el método comparativo conlleva dos predisposiciones principales: primero, se le otorga un mayor peso al análisis cualitativo y una menor importancia al análisis cuantitativo, lo cual implica observar un número relativamente pequeño de casos de estudio en su totalidad para luego compararlos entre sí; segundo, los comparativistas valoran la interpretación y el contexto, es decir, “la historia importa” y tiene

la capacidad de facilitar la comprensión de las decisiones, acontecimientos, arreglos institucionales y luchas por el poder que tienen lugar (o pudieran acontecer) en el presente.

Los principales propósitos de la comparación son: *controlar*, *comprender* y *explicar*. Se compara por control cuando la finalidad consiste en “probar” (verificar o falsear) la hipótesis que sostiene el estudioso sobre ciertos fenómenos, manteniendo constantes algunas variables elegidas libremente por el propio investigador. La comparación para comprender es un tanto más limitada que la anterior y consiste en el estudio de otros casos en aras de ver qué pueden decir sobre el caso particular que se aborda. Finalmente, la comparación para explicar asume que ninguna comparación que contenga un número limitado de muestras (N pequeña, empleada por el método cualitativo) es suficiente para probar una teoría o afirmación general (tal como sí lo plantea el primer caso), sin embargo, asume que cada nueva comparación ayuda a explicar la entramada red que significa la realidad internacional (Sartori, 1994; en Lim, 2010).

El Diseño de Sistemas Más Diferentes (MDS, por sus siglas en inglés), consiste en identificar objetos de estudio que sean diferentes en muchos aspectos, excepto en la (s) variable (s) bajo investigación. Como bien lo señala Lim (2010), “no se trata simplemente de encontrar sistemas muy diferentes (una tarea bastante fácil), sino de encontrar sistemas diferentes en los que haya similitudes clave en la variable dependiente. Una vez hecho esto, el investigador está configurado para buscar una clave de manera similar con respecto a la variable independiente”. De esta manera, aunque los objetos de estudio observan múltiples diferencias en lo general, comparten ciertos factores (variables independientes) que redundan en un mismo resultado en todos los casos (variable dependiente).

Tomando en cuenta todo lo anterior, el propósito de la presente comparación es el *control comparativo*. Es decir, se pretende “probar” la hipótesis de que la puesta en marcha del CIIT exacerbará y diversificará las actividades ilícitas del Crimen transnacional organizado en la región, al tiempo que crea las condiciones idóneas para la lucha por el control del territorio entre las principales organizaciones criminales. Todo ello con base en las dinámicas que se han gestado en otras regiones y cruces geoestratégicos distintos a nivel mundial.

Para ello, los estudios de caso elegidos para compararlos con el caso en particular (Istmo de Tehuantepec), son el Istmo de Suez y el Istmo de Panamá¹. La variable dependiente es el Crimen Transnacional Organizado. La variable independiente es el establecimiento de un cruce logístico de impacto internacional (Canal de Panamá, Canal de Suez y el CIIT). Además, como variables intermedias se agregan el débil Estado de derecho y los altos índices de corrupción e impunidad. Finalmente, tal como es común en el método comparativo, este trabajo realiza un análisis cualitativo, recurriendo a estadística descriptiva.

La importancia de estudiar el tema en cuestión radica en que se trata de un proyecto en desarrollo, cuya gestión en materia de seguridad va a determinar en buena medida el alcance de las metas planteadas por el actual gobierno. Además, el Crimen Transnacional Organizado no presenta indicios de menguar en el corto, mediano o largo plazo. Se trata de un fenómeno que debe ser estudiado y comprendido a cabalidad. Si no se considera la óptica de la seguridad, o se hace únicamente de manera politizada, se pone en riesgo la funcionalidad misma del Corredor y la vida de miles de personas.

Por otra parte, al dar cuenta de la dinámica criminal que impera en la región, así como su potencial exacerbación, diversificación e impactos en los índices de violencia, la presente investigación puede dar luz acerca de posibles estrategias a implementar por parte del Estado con la finalidad de garantizar (en la medida de lo posible) la paz y la seguridad regional y nacional, al tiempo que se crean las condiciones necesarias para la consolidación del Istmo de Tehuantepec como una región de relevancia económica internacional.

Al mismo tiempo, son escasos los estudios que abordan el actual proyecto desde esta índole, ya que se le otorga mayor peso a las perspectivas económica y comercial. Así pues, este trabajo abona al escaso conocimiento que existe actualmente acerca del impacto que tendrá el CIIT en la seguridad, específicamente a través de las actividades de CTO.

Finalmente, esta investigación va más allá de un análisis estructurado e informado respecto a la problemática actual en el Istmo de Tehuantepec con relación al CTO. Su importancia

¹ La razón por la que se eligió a ambas regiones para compararlas con el caso de estudio es por el alto grado de comercio que tiene lugar a través de sus respectivos cruces logísticos (Canal de Suez y Canal de Panamá, respectivamente) y la consecuente conexión a la globalización. Asimismo, cabe señalar que si bien los tres casos son considerados como istmos, Panamá y Suez podrían clasificarse al mismo tiempo como estrechos debido a que también cuentan con una vía artificial que conecta dos cuerpos de agua.

radica en el esfuerzo prospectivo en cuanto a las implicaciones que la concreción del CIIT puede representar para las actividades ilícitas en la región y su conexión con el resto del mundo, al tiempo que advierte a las y los tomadores de decisiones en México acerca de la inminente lucha por el control del territorio que podría tener lugar en los próximos años en esta parte del país. Se trata de un esfuerzo académico dirigido al Estado en aras de la salvaguarda de la seguridad nacional y la vida de millones de personas.

También, es uno de los primeros trabajos a nivel nacional que aborda el tema del Corredor Interoceánico desde el punto de vista de la seguridad y el primero en radiografiar de manera exhaustiva la evolución de los indicadores de violencia en cuanto a homicidios dolosos, extorsiones y secuestros en los 79 municipios que conforman el proyecto desde el 2015 hasta el 2022.

Aunado a ello, quizá la contribución más novedosa sea la aplicación del marco teórico de la Síntesis Neo-Neo de las Relaciones Internacionales a un problema específico de seguridad en los estados de Oaxaca y Veracruz, a saber: el Istmo de Tehuantepec en el marco del Corredor Interoceánico.