

## Canales, trenes y conexiones catastróficas.

Por: Ana Esther Ceceña. alai. 19/03/2020

### Grandes desafíos geopolíticos.

Después de muchos años encerrada en sí misma, China hoy está en total expansión tirando cuerdas hacia todos los rincones del mundo y poniendo en dificultades al gran hegemon. No sólo ha invadido mercados de bienes de consumo masivo sino que disputa el liderazgo en áreas de tecnología de punta y desarrolla una inteligente estrategia de entrar *por abajo* para iniciar su marcha sentando cimientos. Una de sus cartas fuertes son las infraestructuras de comunicación, que se ofrecen con créditos más accesibles que los del arrogante líder mundial. China va con sus ferrocarriles o propuestas multimodales de conexión abriendo paso a sus inversiones y a su comercio. En 2017 estableció relaciones diplomáticas con Panamá, el país-canal más importante del mercado mundial, y en adelante Xi Jinping, Presidente chino, expresó la intención de “...consolidar Panamá como centro logístico en América” (Gandásegui, 2020).

Según relata Marco Gandásegui (2020), desde 2018 se han sucedido una tras otra las visitas de altos funcionarios estadounidenses para insistir en su rechazo a las relaciones de Panamá con China, al punto de que Pompeo mismo se ocupa del caso y no pierde ocasión para mostrar el enojo norteamericano de la intromisión de China en América, con tono, como suele ser, de amenaza a Panamá.

El cuidado del canal es una de las prioridades estratégicas de Estados Unidos en su continente. El volumen del comercio que pasa diariamente por Panamá en ruta a Europa, las dos costas de Estados Unidos y Canadá, Asia y el resto del mundo fue, en 2018, de 16.757 toneladas largas transportadas por 38 barcos de los que el 88 % fueron de gran calado. En total en 2018 pasaron por Panamá 255.049.145 millones de toneladas largas y 13.795 embarcaciones, de manera que lo que está en juego económicamente es mucho. Cabe destacar que el 61% de esa carga fluye del Atlántico al Pacífico (calculado a partir de CESOP, 2019).

### Un canal norteamericano

Después de Panamá, el istmo más interesante para la construcción de un canal es el del sureste de México, en Tehuantepec, *ahí donde la tierra da vuelta*. Ubicado

dentro del territorio norteamericano, dentro del pretendido *homeland* que extiende hipotéticamente sus fronteras hasta colindar con Guatemala y Belice, el istmo de Tehuantepec, con 200 km de longitud, se ofrece como vía de comunicación ideal entre los dos grandes océanos, al abrigo y cuidado de los poderes del norte que, como en Panamá o más aún, se preocuparán por mantener la seguridad de ese valioso eslabón del mercado mundial.

En realidad, este territorio tiene la virtud de servir de conexión interna entre las cuencas del Gran Caribe y del Golfo de México, al conectarse el corredor transístmico con el sistema de puertos de la costa mexicana, desde Coatzacoalcos hasta Cancún, que se conectaría en tierra con el llamado Tren Maya.

Como no se ha proporcionado información por parte del gobierno de México, se ha tenido que trabajar elaborando hipótesis y escenarios sobre la base del conocimiento previo tanto de la región como de las estrategias de reordenamiento territorial y de control continental desplegadas por Estados Unidos, en su afán de entrar a la competencia mundial en condiciones de superioridad. No obstante, algunas declaraciones de los funcionarios a cargo de estos megaproyectos ratifican nuestra aproximación. Se trata de complementar a los puertos californianos que empiezan a estar saturados, habilitando también una ruta más expedita entre la cuenca del Pacífico y la costa este de Estados Unidos que contaría con la conexión por agua entre el puerto de Coatzacoalcos y el de Mobile, en Alabama (CGR, 2019).

Contando con el escudo natural formado por las islas del Caribe, en realidad se tendría una disponibilidad inigualable de hidrocarburos en una zona protegida, siempre que se logre doblegar a Venezuela.

Mirados geográficamente en perspectiva continental, los proyectos Tren Maya y Tren Transístmico embonan perfectamente con los grandes proyectos de infraestructura lanzados en América del Sur (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana – IIRSA, ahora COSIPLAN) y en México-Centroamérica (Plan Puebla Panamá – Proyecto Mesoamérica), creando un entramado de rutas que conectaría al continente de punta a punta, llevando energía, riquezas y prosperidad a la potencia del norte.

## **Modernización y progreso**

Con todas las alertas ecológicas encendidas, con cientos de especies desaparecidas y una cada vez más acelerada tasa de extinción, con una mancha

forestal que se encoge a gran velocidad, con yacimientos de agua muy disminuidos y contaminados en buena medida con agroquímicos y desechos industriales, los empresarios del mundo siguen promoviendo sus negocios depredadores como mineras, agronegocios, turismo, industrias de hidrocarburos, fracking o generación eléctrica, con sus consabidas carreteras en medio de selvas u otras vías de comunicación y traslado de mercancías de ese porte. Argumentando la importancia del crecimiento económico y de la generación de empleos, logran involucrar a gobiernos de todos los matices en proyectos de modernización, desarrollo y “bienestar social” que abundan en los mismos criterios de devastación rentable: devastación para el progreso.

En la región del sureste de México donde se proponen los megaproyectos del Tren Maya y del Tren Transístmico, es donde se encuentran las únicas selvas tropicales húmedas que quedan en el norte de América. Estas selvas, a través del corredor biológico mesoamericano, conectan con la selva amazónica formando un solo complejo biodiverso que puede ser dañado en cualquiera de sus partes. Tanto los incendios en la zona amazónica como las plantaciones de soya transgénica regada con agroquímicos de la península de Yucatán causan daños al complejo tropical americano en su conjunto, ya de suyo bastante fragilizado.

Dado el grado de alteración sufrido por las selvas mexicanas debido al avance ganadero, agrícola industrial y turístico y a la urbanización correlativa, así como por tratarse de un territorio de menor dimensión que el amazónico, es particularmente delicado constatar que los equilibrios ecológicos de la región han sido tensados al límite. Todavía es un espacio que alberga y propicia un elevado número de especies autóctonas (endémicas) aunque las ha ido perdiendo cada vez más rápido mientras más se reduce la mancha selvática y se deterioran sus condiciones. Sólo en las áreas naturales protegidas de Calakmul y Balam kú, se registra presencia de 558 especies de vertebrados de las cuales 38 son quirópteros (murciélagos) que conforman un nicho de destaque mundial por el número de individuos (3 millones) y de especies distintas (7 o más) reunidas en un mismo lugar; 350 especies de aves, de las cuales 7 son especies en peligro y 26 son especies amenazadas. Dentro de las especies protegidas, particularmente sensibles a los impactos de vías de comunicación, se encuentran los emblemáticos jaguar, puma, ocelote, tigrillo, tapir, mono araña, mono aullador, culebra caracolera, gecko enano, gecko cola de nabo y culebra labios blancos (Benitez, J. et al, en prensa). Los trenes, con todos los proyectos de urbanización, turismo y otros que les acompañan, provocarán efectos irreversibles en la disminución del número de individuos por especie, de las especies

mismas. Los trenes, además de otras cosas, coartan los pasos naturales de las especies creando los efectos de barrera y de borde que les coartan la movilidad, el intercambio y les generan estrés. Con ello contribuyen decididamente al colapso ecológico en ciernes.

## Soberanía

Megaproyectos de la dimensión de los propuestos y con las implicaciones geopolíticas que anuncian son un riesgo para la soberanía de la nación al ceder las decisiones y prácticas territoriales a los grandes capitales o a los intereses estratégicos de la disputa hegemónica mundial.

Pero más que eso, son un riesgo para la preservación de la vida humana en general. La modernidad y su afán de “dominar a la naturaleza” bajo una perspectiva monoepistémica está perdiendo la batalla y provocando una catástrofe total. En vez de escuchar a los pueblos que llevan más de 500 años luchando contra este embate y que proponen otras formas de organización de la vida y de construcción de sus condiciones materiales, los emisarios del progreso insisten en sumarse, a estas alturas, a esa modernidad en crisis y acompañarla en su caída en vez de intentar otros caminos. Cuánto tendrá que destruirse todavía antes de que se entienda que modernidad y progreso, crecimiento y desarrollo son eufemismos que encubren saqueo y depredación.

Cuando Marcuse hablaba del hombre unidimensional nunca imaginó qué tan grave podía resultar la estrechez de horizontes.

– **Ana Esther Ceceña** es coordinadora del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica (OLAG) en el Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México y presidenta de la Agencia Latinoamericana de Información (ALAI).

[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ](#)

Fotografía: alai.

## Fecha de creación

2020/03/19