

# CORREDOR INTEROCEÂNICO DO ISTMO DE TEHUANTEPEC: MEGAPROJETO DE DESENVOLVIMENTO DO MÉXICO E BARREIRA DE MIGRANTES

**Victor Cabral<sup>1</sup>**

Mestrando em Geografia do Programa de Pós Graduação (POSGEO) da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio)<sup>1</sup>

**Resumo**

O Corredor Interoceânico do Istmo de Tehuantepec (CIIT) é um megaprojeto de desenvolvimento do México que pretende conectar os oceanos Atlântico e Pacífico por ferrovias de alta velocidade e rodovias para o transporte de cargas, visando competir com o Canal do Panamá. O projeto pretende alavancar a economia da região do Istmo de Tehuantepec criando zonas industriais, reformando e expandindo portos, construindo gasodutos e desenvolvendo uma das regiões mais pobres do país. Para entendê-lo, discutimos brevemente o conceito de desenvolvimento a partir de Marcelo Lopes de Souza, Edward Soja, Samir Rihani, Serge Latouche, e demais; recorreremos à imprensa mexicana para entender o histórico do projeto CIIT e as práticas de resistências das comunidades a serem afetadas por ele. Como a maioria dos projetos de desenvolvimento, ele visa beneficiar as comunidades; porém, ele deixa de consultá-las sobre o tipo de desenvolvimento que elas querem para si. As principais críticas ao CIIT se dão pela facilitação de extração de recursos naturais em áreas de rica biodiversidade, como a floresta tropical de Chimapas; riscos à coesão social de comunidade indígenas e não-indígenas com forte ligação com a terra; promoção de ameaças e chacinas vitimando as populações contrárias às obras; retomada da influência geopolítica dos Estados Unidos sobre o Caribe; possibilidade de uso das zonas industriais como fatores de atração de pobres e migrantes para impedi-los de migrarem para os Estados Unidos.

**Palavras-chave:** Corredor Interoceânico; Istmo de Tehuantepec; Desenvolvimento; Transporte Multimodal; Migração.

**THE TEHUANTEPEC ISTHMUS INTEROCEANIC CORRIDOR: MEXICO'S MEGADEVELOPMENT PROJECT AND MIGRANT BARRIER**

**Abstract**

The Tehuantepec Isthmus Interoceanic Corridor (TIIC) is a megadevelopment project in Mexico that aims to connect the Atlantic and Pacific oceans by high-speed railways and highways for the transportation of cargo, to compete with

<sup>1</sup> *Endereço institucional:*

Rua Marquês de São Vicente, 225  
Gávea – Rio de Janeiro/RJ.

CEP: 22451-900

*Endereço eletrônico:*

[victor.cabral97@gmail.com](mailto:victor.cabral97@gmail.com)

the Panama Canal. The project aims to leverage the economy of the Tehuantepec Isthmus region by creating industrial zones, renovating and expanding ports, building gas pipelines, and developing one of the poorest regions in the country. To understand it, we briefly discussed the concept of development from Marcelo Lopes de Souza, Edward Soja, Samir Rihani, Serge Latouche, and others; we turned to the Mexican press to understand the history of the TIIC project and the resistance practices of the communities to be affected by it. Like most development projects, it aims to benefit communities; however, he fails to consult them about the type of development they want for themselves. The main criticisms of TIIC are that it facilitates the extraction of natural resources in areas of rich biodiversity, such as the Chimaplas rainforest; risks to the social cohesion of indigenous and non-indigenous communities with a strong connection to the land; promotion of threats and massacres victimizing the populations that oppose the works; resumption of the United States' geopolitical influence over the Caribbean; possibility of using industrial zones as factors that attract the poor and migrants to prevent them from migrating to the United States.

**Keywords:** Interoceanic Corridor; Tehuantepec Isthmus; Development; Multimodal Transport; Migration.

## **Introdução**

Mesmo que o desenvolvimento seja entendido como algo positivo e benéfico a determinadas populações, muitos projetos de desenvolvimento ignoram os interesses das comunidades que serão afetadas por eles. As populações impactadas muitas vezes não têm direito de opinar sobre a categoria de desenvolvimento que querem para si e acabam recebendo um projeto fechado, enviado de cima para baixo pelo governo ou empresas multinacionais. Poucas alternativas restam àqueles que não podem opinar: aceitar e lidar com a situação, resistir ao projeto e às forças governamentais e capitalistas que tentarão derrubar seu movimento oposicionista ou ir embora de sua terra, forçados a deixá-la em nome de um projeto que supostamente traria benefícios, mas que não aceita críticas.

Neste artigo, abordaremos um dos megaprojetos de desenvolvimento do presidente mexicano Andrés Manuel López Obrador: o Corredor Interoceânico do Istmo de Tehuantepec (CIIT). O CIIT pretende conectar dois portos em diferentes oceanos,

Salina Cruz (Pacífico) e Coatzacoalcos (Atlântico) através de ferrovias de alta velocidade e rodovias, de maneira que concorra com o Canal do Panamá no transporte de mercadorias de um oceano a outro. O projeto também propõe a construção de zonas industriais favorecidas com incentivos econômicos ao longo do Corredor para prover desenvolvimento econômico à região do Istmo de Tehuantepec.

Sendo assim, apresentaremos o megaprojeto, as pretendidas benesses, seus desafios e as críticas a ele. Para mensurar o que é o desenvolvimento, partiremos de obras de autores como Marcelo Lopes de Souza (1996 e 1997), Edward Soja (1983), Samir Rihani (2005), Serge Latouche (1994), dentre outros. Isso nos auxiliará a entender brevemente o que é o desenvolvimento, o que esperar dele e como ele deveria lidar com as comunidades as quais se apresenta. Entretanto, para esclarecermos os impactos socioambientais e regionais da construção do CIIT, analisaremos a maneira como o megaprojeto pode servir aos interesses de investidores estrangeiros que visam extrair os ricos recursos naturais da região do Istmo de Tehuantepec. Também abordaremos as possibilidades das zonas industriais que podem ser construídas na região servirem como ferramentas de contenção da migração indesejada de pobres mexicanos e centro-americanos rumo aos Estados Unidos ou áreas financeiramente mais ricas do México. Ainda que o CIIT tenha forte conexão com outro megaprojeto mexicano, o *Tren Maya*, preferimos dar foco ao primeiro pela sua importância econômica de redução de custos de atravessamento de mercadorias entre oceanos, pelos impactos sociais que suas obras já causam nas populações afetadas e pelo teor geopolítico da infraestrutura em poder facilitar uma reaproximação dos Estados Unidos para com o Caribe e como contenção da migração indesejada.

O desenvolvimento parte da visão economicista de que ele seria um fim que todas as sociedades deveriam almejar e conquistar, pautando-se em melhorias na qualidade de vida através das relações econômicas capitalistas. Todavia, o desenvolvimento é um meio, está em constante movimento e promovendo transformações territoriais no espaço através de projetos e empreendimentos de cunho capitalista. Como os projetos de desenvolvimento se propõem a prover desenvolvimento econômico para determinadas localidades, nossa questão é entender se mesmo o CIIT sendo um

megaprojeto estatal mexicano, se poderia ele servir como fator de contenção migratória na parte mais estreita do território do México, respondendo aos interesses da política externa dos Estados Unidos e do capital investidor estrangeiro.

Portanto, neste artigo investigamos como megaprojetos de desenvolvimento, como o Corredor Interoceânico do Istmo de Tehuantepec podem afetar as comunidades que serão atingidas por suas obras e como ele pode servir de mecanismo de contenção dos fluxos migratórios daqueles que atravessam o território mexicano objetivando chegar aos Estados Unidos para viver o “*American Dream*”. Para tanto, realizamos uma revisão bibliográfica que discutisse questões relacionados ao desenvolvimento e a forma de se lidar com ele e seus desafios. Recorremos à imprensa mexicana para entender o histórico de projetos de desenvolvimento no país, sobre os casos de violências contra aqueles que resistiram às obras e também buscamos nos basear em uma das principais pesquisadoras de geopolítica latino-americana da atualidade, Ana Esther Ceceña.

De toda maneira, o artigo identifica que, apesar dos benefícios econômicos que os megaprojetos podem promover, quando eles são voltados para áreas pobres e incluem a construção de zonas industriais, podem servir de fatores de atração de populações necessitadas de emprego e renda. No caso do CIIT, ele pode ser utilizado como uma nova “fronteira sul” do México, uma estrutura que impede migrantes de seguirem para o norte em direção às áreas mais ricas do país ou para os Estados Unidos, de maneira que os absorve em suas linhas produtivas e contém fluxos migratórios indesejados. De certa forma, ele pode servir aos interesses da política externa dos Estados Unidos em conter a migração indocumentada para o seu país, ao Estado mexicano e ao capital investidor estrangeiro, visando desenvolver o Istmo de Tehuantepec de maneira a conter as pessoas naquela localidade, ao mesmo tempo, em que barateia os custos dos transportes de cargas interoceânicas e ter maior acesso ao Caribe pretendendo retomar o controle geopolítico sobre ele.

### **O Corredor Interoceânico: algumas aproximações**

O Corredor Interoceânico do Istmo de Tehuantepec (CIIT) é um dos megaprojetos de desenvolvimento econômico e social em processo de construção pelo atual governo do México, liderado pelo presidente Andrés Manuel López Obrador. O projeto pretende reformular e ampliar uma antiga ferrovia estatal que cruza o Istmo, transformando-a em uma de alta velocidade e construir autopistas geridas pela iniciativa privada para diminuir o tempo e os custos de transportes de cargas entre os portos de Salina Cruz (Estado de Oaxaca, litoral Pacífico) e de Coatzacoalcos (Estado de Veracruz, litoral Atlântico). Além disso, na questão portuária, pretende-se modernizar e fortalecer os portos comerciais, modificando as infraestruturas e equipamentos para fornecer transporte de cargas, armazenagem, embalagem e demais serviços logísticos (VEGA, 2018; RAMÍREZ, 2019).

O principal objetivo do projeto é conectar os oceanos Atlântico e Pacífico pela parte mais estreita do Istmo de Tehuantepec, facilitando a logística de transporte e o escoamento de produtos. Caso as obras sejam concluídas, o CIIT poderá competir diretamente com o Canal do Panamá, pois reduzirá em dias ou até mesmo semanas a passagem de cargas. Ademais, segundo Ceceña (2019), aproximará do território dos Estados Unidos um novo mecanismo de ligação interoceânica, de importância para o comércio estadunidense e latino-americano, podendo até mesmo baratear a logística de transporte. Inclusive, a professora Ana Esther Ceceña, em entrevista a Wilson (2020), diz que acreditar que o CIIT possa superar em importância o Canal do Panamá quanto ao trânsito de cargas internacionais, um feito considerável e em território norte-americano. Além de também ter uma importância econômica que pode vir a ser positiva, especialmente pela criação de zonas industriais que teriam incentivos econômicos para produzir e teriam seus produtos escoados pelas vias férreas ou rodoviárias.

A construção do CIIT poderá acelerar a transposição dos mais de 200 km que separam os litorais Atlântico e Pacífico no México, além de influenciar na expansão e construção de novos portos e refinarias de petróleo nos litorais. Entretanto, há um custo ambiental e social para isso. A obra já se mostra complexa não apenas pela tentativa de conectar oceanos, mas pelo fato de que precisará abrir caminho por áreas

pobres, desiguais e pouco desenvolvidas pela ótica capitalista, já que pretende-se cruzar 79 municípios (46 de Oaxaca e 33 de Veracruz) e 11 comunidades indígenas (RAMÍREZ, 2019). Ademais, torna-se um empreendimento ainda mais estratégico pelo fato de ser construído uma região abundante em reservas de combustíveis fósseis, recursos hídricos, minerais e indústrias de agricultura, e que são de interesse de multinacionais estrangeiras e grupos de narcotraficantes (FRAGOSO, 2017).

O projeto do CIIT pretende não ser apenas uma alternativa ao Canal do Panamá, mas ser um novo polo de produção industrial, quase como se fosse uma franja composta por diferentes indústrias ao longo das ferrovias e rodovias para conseguirem realizar a logística de escoamento de produtos. As indústrias, que recorreriam aos trabalhadores locais e aos migrantes internos ao país ou provenientes da América Central, bem como o megaprojeto enfrentam resistências das comunidades locais, de algumas lideranças políticas e acadêmicas. Segundo Padilla y Sotelo e Azevedo (2019), essas atividades podem afetar recursos hídricos e a cobertura vegetal, além de estarem localizadas em área de recorrentes de eventos sísmicos, que afetam as construções e infraestrutura de transportes, e de tempestades tropicais. De acordo com Walker e Walker (2008), as obras de infraestrutura podem colocar em risco a floresta tropical de Chimapas, que fica próxima à maioria dos projetos já feitos para a localidade. Chimapas é considerada umas principais áreas de diversidade biológica do México e com potencial de conter efeitos do aquecimento global, devendo ser preservada ao máximo. Rica em madeira que pode ser usada para extração e posterior exportação, críticos ao megaprojeto temem que as áreas florestais sejam convertidas para a pecuária e cultivo de maconha e ópio, bem como o tráfico de espécies nativas, disputas por controle de terras e falta de infraestrutura social para a população local.

Geopoliticamente, a região do Istmo encontra-se no meio de disputas hegemônicas pelo seu potencial energético. Segundo o Colectivo GeoComunes (2020), a maior parcela produtiva de energia eólica do México é naquela localidade, correspondendo a quase 90% da geração dessa categoria energética, atraindo empresas para lá. Ademais, a região de Tehuantepec possui grandes reservas comprovadas de combustíveis fósseis que, se exploradas, colocariam o CIIT num caminho de grande conexão regional e global de venda de fontes energéticas. Essa é uma das principais razões que

levam ao plano de López Obrador de expandir os gasodutos já existentes para alavancar o transporte energético e sua venda. A ideia é que seja possível aumentar as exportações petrolíferas a partir do porto de Salina Cruz e conectar os países do norte da América Central com o Istmo por gasodutos, um plano desenvolvido em meados dos anos 2010.

Segundo o presidente López Obrador, as obras terminarão até 2023, ano anterior ao de conclusão de seu mandato presidencial, sendo então uma das obras-chave para manter capital político para garantir a eleição de um sucessor de seu agrado, tendo em vista a impossibilidade de reeleição do cargo de Presidente da República. Eleito em 2018 com discursos e propostas governamentais que o colocaram sob o espectro político da centro-esquerda, López Obrador pretende criar mecanismos legais que impeçam uma futura privatização do corredor interoceânico, mesmo que parte dele venha a ser construído e gerenciado pela iniciativa privada. É de interesse econômico do governo incentivar o desenvolvimento de indústrias, do turismo e do agro-negócio na região, além de expandir oleodutos e gasodutos, de maneira a facilitar o comércio de combustíveis fósseis com os Estados Unidos e América Central (FRAGOSO, 2017; VEGA, 2018; COLECTIVO GEOCOMUNES, 2020).

Segundo Bautista (2020), desde os anos 1980, os Estados Unidos têm voltado sua economia para abastecer o mercado consumidor asiático, que se tornou o principal motor econômico global da atualidade. Por conta dos elevados fluxos comerciais entre os oceanos Atlântico e Pacífico, há uma saturação do Canal do Panamá que, somada com os desgastes da infraestrutura para permitir a passagem de grandes embarcações e os casos de seca que arriscam a continuidade das operações (WEBBER, 2019), torna-se imperativo que existam soluções logísticas viáveis para a manutenção do comércio marítimo.

Segundo Ceceña (2019), o CIIT serve de complemento ao Canal do Panamá não apenas em questões de transportes multimodais, mas pelo interesse geopolítico dos Estados Unidos em voltar a controlar o Caribe por meio da presença de investidores de capital estadunidenses nas obras e administração do projeto. Historicamente, segundo ela, a região caribenha teve como sua porta de entrada e saída o Canal do Panamá e agora corre o risco de ser também controlada pelas passagens que se pretende

abrir em Tehuantepec. A antiga zona do Petrocaribe, liderada pelas políticas de Hugo Chávez (falecido ex-presidente da Venezuela entre 1999 e 2013), gradualmente teve seu “escudo de proteção” sendo alterado em favor da Venezuela e indo na direção contrária do que determinava a política externa de Washington. Entretanto, com a instalação de poços de exploração de petróleo e refinarias estadunidenses no Caribe, paulatinamente a região volta a ser comandada pelos interesses de Washington e poderá ser efetivada novamente com os megaprojetos no Istmo de Tehuantepec.

A autora também argumenta que o CIIT pode ser utilizado como um mecanismo de recolhimento de bens e riquezas ao longo de suas ferrovias e rodovias. Pelo fato do Istmo possuir riquezas naturais estratégicas, como mineiras, ampla biodiversidade (como o caso da floresta tropical de Chimalapas) e também os estoques de petróleo e gás, os meios de transporte multimodais poderiam ser abastecidos com produtos extraídos e produzidos na localidade pelos complexos industriais que o governo pretende que se instalem por lá. Para investidores internacionais, a presença de suas empresas no CIIT facilitaria as práticas extrativistas e também o acesso facilitado aos mercados consumidores dos Estados Unidos, da América Central e do Leste Asiático.

De acordo com Bautista (2020), desde os anos 1990, com a implementação de políticas neoliberais, o território mexicano tem sido reordenado de maneira que responda aos interesses comerciais firmados em acordos multilaterais, como o Tratado de Livre Comércio da América do Norte (NAFTA, na sigla em inglês). Por mais de três décadas, o México lida com diferentes planos de construção de infraestrutura estratégica, com o Istmo de Tehuantepec em voga na maioria deles. A maior parte desses projetos de reorganização territorial para facilitar questões de transporte, comunicações, produção energética, etc., têm ocorrido através de tratativas entre os setores público e privado, com o último interessado em processos de privatização e desnacionalização dessas infraestruturas para que o capital estrangeiro as controle. Dessa maneira, para o autor, seguidos governos mexicanos teriam facilitado a entrega de recursos naturais, infraestruturas estratégicas e industriais para estrangeiros, colocando o país como sendo composto de mão de obra barata e exportador de recursos

naturais no contexto da divisão internacional do trabalho. Entretanto, um dos desafios com tais projetos é o fato da maioria ter falhado em suas estratégias e planejamentos, com falta de ações eficazes, diálogos entre lideranças e falta de compromisso político para a realização das obras (FRAGOSO, 2017).

Para Velázquez (2020), precisamos refletir sobre a ideia do desenvolvimento. Por décadas na América Latina o crescimento econômico baseou argumentos de melhoria nas condições de vida das populações mais vulneráveis, em contrapartida, o que mais se viu foi o constante empobrecimento do Sul Global, pois a expansão dos PIBs nas últimas duas décadas com os elevados preços das commodities, não foram promovidas resoluções de problemas sociais, de direitos de cidadania e nem a melhoria das condições de vida como um todo. Uma das maneiras de reverter esse quadro é um dos argumentos que sustenta este trabalho e será discutido na próxima seção: a necessidade de pensar políticas de desenvolvimento baseadas na realidade latino-americana e nos interesses das populações, com participação efetiva delas nos processos decisórios, de maneira que consigamos deter o constante movimento de planos e políticas criadas pelos governos que estão distantes da realidade social e que, na bem da verdade, são forjados conforme os interesses do capital financeiro ou industrial. Dessa forma, mesmo não sendo mais oficialmente colônia, permanecemos em situação colonial, subjugados pelos interesses externos ou até mesmo internos, mas dos detentores do poder econômico, tal qual numa eterna colonialidade do poder.

### **Do desenvolvimento à uma crítica aos seus projetos**

De acordo com Marcelo Lopes de Souza (1996), entendemos que desenvolvimento induz a uma ideia de mudança ou de transformação positiva, sendo ela desejada por uma cultura que esteja aberta a essa mudança ou enxergando-a como um valor social. O desenvolvimento estaria atrelado às ideias de modernidade, modernidade essa que foi construída para estar atrelada à imagem do mundo Ocidental e aqueles que não correspondem a essa imagem, acabam sendo vistos como subdesenvolvidos. Souza defende que haja uma descentralização da forma de se pensar o desenvolvimento, de maneira que possamos reformulá-lo enquanto teoria de maneira aberta, com as comunidades e sociedades tendo o direito de estabelecerem a forma

como entendem o desenvolvimento. Que os sujeitos e suas entidades comunitárias possam decidir, a partir de suas realidades, vivências e necessidades a categoria de desenvolvimento querem para si.

A partir de Rihani (2005), podemos entender que o desenvolvimento é um processo evolutivo aberto, incerto, passível de exploração e sem um início e fim. Pelo fato de o desenvolvimento não ser ordenado ou previsível, muito menos finito, as nações desenvolveram-se de diferentes maneiras e ritmos e hoje possuem um *status* relativamente equivalente, especialmente as que se inserem sob a perspectiva do Norte Global. O desenvolvimento é um processo complexo e também deveria ser adaptável, sendo necessário ser conduzido a partir de interações locais e indo além do crescimento econômico, de maneira que traga desenvolvimento humano conjugado à economia, com melhorias na saúde, na educação, na nutrição e na democracia (que vá além do voto em períodos eleitorais). Para o autor, trabalhar com o desenvolvimento através de teorias da complexidade e do caos permitiram explicar as razões para determinadas políticas não serem positivas para as populações, principalmente se pararmos de pensar o desenvolvimento pela via da economia pura. Olhar para as sociedades, para as comunidades que as formam, para os indivíduos e seus espaços, poderia auxiliar a pensarmos práticas alternativas de desenvolvimento a partir da realidade social, objetivando um desenvolvimento positivo conforme o que aquelas pessoas querem e não segundo os interesses dos investidores de capital.

Os megaprojetos de desenvolvimento, como o discutido neste trabalho, geralmente negligenciam o papel do espaço e as relações sociais e de poder nele. Modificar o espaço com obras sem consultar a população ou silenciar resistências é uma forma de perceber o espaço como abstrato, como algo que pode ser modificado a bel-prazer pelos detentores do capital. Para Souza (1997), muitos daqueles que trabalham com questões relacionadas ao desenvolvimento articulam de maneira errônea a espacialidade e a historicidade, de modo que tratam com certa indiferença o papel dos espaços naturais e sociais nos processos de desenvolvimento. Segundo ele, isso se dá pela ausência de geógrafos nas formulações teóricas e, indo além, poderíamos até mesmo dizer que se dá pelo pouco espaço para a participação dos geógrafos nas formulações de políticas públicas.

De acordo com Bautista (2020) e Matías (2020), desde o início do século XXI as regiões sul e sudeste do México estariam sendo visadas por megaprojetos neoliberais interessados na construção de barragens, portos, sistemas elétricos e de comunicação, etc., porém há uma constante resistência e luta dos povos para impedir as construções que possam ter prosseguimento. A resistência local aos megaprojetos de desenvolvimento no Istmo de Tehuantepec não surgiu com os novos planos de construção do governo López Obrador. Segundo Lehmann (2018), nos anos 2000 e 2010, já havia resistência organizada de moradores para impedir a construção de usinas eólicas, culminando em confrontos físicos entre populações concordantes e discordantes das obras, com membros dos governos locais e com forças de segurança. Em geral, as comunidades agrárias que preferem um sistema de decisão coletiva sobre as formas de uso do solo também se opunham a esses parques eólicos.

Transladando o histórico comportamento de resistência aos projetos de desenvolvimento, não é de se surpreender que haja, em tempos recentes, resistência local à construção do corredor interoceânico. É de se considerar também que, segundo Walker e Walker (2008), populações indígenas têm tendências conservacionistas, por quererem manter suas terras e seus meios de subsistência e que a perda da terra, especialmente em uma situação como a dos megaprojetos, pode levá-las a correr riscos de não manter sua coesão social e verem-se obrigadas a lidar com situações de vida e trabalho que não fazem parte de seu cotidiano, caso tenham que liderar com periferias urbanas e venderem suas forças de trabalho. Em alguns desses casos de resistência, não é incomum encontrar relatos de prisões arbitrárias por parte do Estado, múltiplas formas de assédios e ameaças, violações de direitos humanos, assassinatos e chacinas contra líderes comunitários opositores às obras. Acredita-se que uma das origens dessas ameaças parta do crime organizado, que possui laços tanto com as empresas privadas quanto com os governos (WILSON, 2020).

Para Estévez (2018), esse cenário seria um projeto para esvaziar espaços ricos em recursos naturais não renováveis que são valiosos à economia global sem conflitos com os povos, no caso mexicano. Traficantes, mercenários, agentes de segurança pública e privadas venderiam suas experiências nas gestões da morte para governos re-

pressivos e corporações transnacionais explorarem mais facilmente essas ricas localidades, no que seria considerado um “necrocapitalismo”, com as mortes sendo causadas pelo lucro econômico. Nesse sentido, percebemos a produção do espaço capitalista visando a acumulação do capital, mas que para destruir a natureza e utilizar-se de seus recursos, tanto o Estado como seus agentes e as corporações, afastam primeiro as pessoas para que seu trabalho sujo não seja feito com grande resistência. Seguindo o raciocínio de Estévez (2018), sai mais fácil para o Estado e as empresas gerarem medo nas pessoas e matar algumas do que tentar negociar e expor publicamente seus interesses com à terra.

Os críticos à construção do CIIT e de demais projetos de desenvolvimento no México acreditam que esses manteriam uma lógica de saqueamento neoliberal dos bens naturais e comuns da localidade para mercados estrangeiros, pois veem na natureza uma fonte de recursos econômicos por isso facilitam práticas extrativistas (MATÍAS, 2020). Segundo Coronil (2005), na modernidade, a natureza tem papel de geração de riqueza, não somente como um fator de produção, tal qual a economia convencional a enxerga. Marx teria admitido o papel da natureza na criação da riqueza, pois a riqueza seria gerada por uma união do trabalho e da natureza, além do fato da exploração do capitalismo extrair a mais-valia dos trabalhadores e também as riquezas da terra. Desde os idos das colonizações, as periferias têm sido fonte de exploração de riquezas naturais e de mão de obra barata pelo capitalismo. É compreensível e válida a apreensão por parte das comunidades indígenas, camponesas e até mesmo urbanas das regiões a serem afetadas. As localidades por onde o CIIT passará são ricas em biodiversidade, petróleo, minerais, potencial energético eólico, mas correm riscos de serem exploradas a fio pelas multinacionais e de terem suas comunidades desmembradas, dissolvidas e destruídas pelos interesses dos investidores (WALKER e WALKER, 2008; FRAGOSO, 2017; CECEÑA, 2019; WILSON, 2020).

Esses projetos não estariam sendo pensados para prover uma melhora da qualidade de vida da população e sim no fortalecimento do capitalismo global, agindo por meio do despejo de moradores que não têm direito à consulta se querem ou perder seus direitos à terra em nome do suposto desenvolvimento (MATÍAS, 2020). Vega (2018) ressalta o fato de o presidente López Obrador ter prometido em 2018, menos

de um mês após sua posse, que não realizaria nenhuma obra no Istmo sem ter consultado os povos indígenas sobre o projeto, consulta essa que ele acreditava que teria resultado positivo a seu governo. Segundo Hoffmann (2020), o governo estaria se aproveitando da pandemia para driblar liminares contrárias aos megaprojetos argumentando que eles são “prioridade nacional” para a reestruturação econômica, mesmo que tenham cancelado as consultas públicas que seriam realizadas aos povos nativos que serão afetados pelas obras. Além do fato do sistema Judiciário estar com as mãos atadas pela pandemia, os movimentos sociais estão com dificuldade de realizar uma resistência organizada e uma frente legal contra os megaprojetos.

As obras do CIIT podem comprometer a coesão social de diversas comunidades, indígenas e não indígenas que habitam a região do Istmo de Tehuantepec pela sua ligação com a terra, pelas suas relações de poder e uso do solo, bem como a formação social respeitando-a e vendo-a como parte integrante de sua formação (WALKER e WALKER, 2008). Ademais, para Soja (1983), o espaço tem se tornado palco de seguidas lutas anticapitalistas, seja na escala comunitária contra o poder local, nos movimentos sociais das áreas urbanas e também nos de libertação do território nacional, das resistências ao capital global e cada vez mais fluido pelas fronteiras, etc. Para ele, as lutas de classe passaram a serem exercidas em disputas pela produção e controle do espaço, principalmente em momentos de crise econômica em que o capitalismo tenta reinventar-se para manter-se e tenta promover uma reestruturação da espacialidade de sua produção.

Ana Esther Ceceña (2019) nos mostra que, ainda que haja um discurso governamental de que o CIIT é importante para a manutenção da soberania nacional e retomada da economia, boa parte das vias que serão utilizadas nas ferrovias do Tren Transístmico, a coluna vertebral do CIIT e também de outro megaprojeto, o Tren Maya, só permitiriam vagões produzidos nos Estados Unidos e no Canadá. Dessa forma, os comerciantes internacionais terão que contratar serviços estadunidenses ou canadenses para o transporte de seus produtos em um projeto bancado pelo governo mexicano, de maneira que os países do norte conseguirão manter suas estruturas de domínio territorial e de infraestruturas latino-americanas. Além disso, há um histórico das licitações de projetos de infraestrutura no México irem parar nas mãos de

empresas estrangeiras de grande capital que, geralmente, também administram as construções e infraestruturas após as obras. Com a falta de incentivo para a indústria nacional desenvolver tecnologias para prover uma parte substancial do projeto, o governo de López Obrador mostra-se desinteressado em, de fato, desenvolver econômica e tecnologicamente o país, preferindo deixar na mão de investidores estrangeiros uma infraestrutura que seria de grande potencial ao Estado.

A partir das críticas de Ceceña ao investimento estrangeiro nas obras, podemos recuperar Latouche (1994) quando o autor afirma que o desenvolvimento só pode ocorrer por via da nacionalidade econômica, pois a nação é a peça-chave do desenvolvimento, pois dá base humana e cultural para que seja produzido um produto nacional, além do fato de ser o Estado tanto o guarda quanto o patrão onipresente do que o ocorre naquele espaço, em seu território nacional. De acordo com Ribeiro Júnior *et. al.* (2014), o Estado vê a industrialização como um caminho para a modernidade e o desenvolvimento, de maneira a superar algum tipo de atraso socioeconômico pela via industrial. Ocorre que as empresas ao investirem em processos industriais, especialmente no campo, acabam por apropriar-se de territórios, qualificam concepções de mundo que não as do modelo Ocidental como subdesenvolvidas e impõem aos camponeses processo de deslocamentos forçados, retirando-os de suas terras, extraindo seus recursos naturais e suprimindo a diversidade biológica e social, comprometendo o modo de vida da comunidade em nome da ampliação de lucros. Os autores também ressaltam o fato de os projetos de desenvolvimento argumentarem que trarão melhorias econômicas às comunidades, mas não atingem esse objetivo, pois não há distribuição de riquezas e nem melhoria na qualidade de vida das pessoas.

Segundo Latouche (1994), o processo de desterritorialização econômica e social faz surgir uma desordem, um caos. A riqueza e a bonança podem até surgir onde grandes empresas decidem abrir seus negócios ou realizar investimentos em prol de algum tipo de projeto desenvolvimentista vinculado ou não ao Estado, mas quando elas saem, deixam localidades que empobrecem rapidamente sem sua matriz econômica. Em um cenário oposto, quando as grandes empresas não vão a essas localidades, pode ser que as populações ali residentes permaneçam marginalizadas, em uma pobreza e miséria persistente, sem qualquer tipo de solidariedade. Acreditamos que,

para evitar situações como essas, levando-se em consideração o cenário de globalização e interdependência econômica em que precisamos aprender a lidar com políticas e políticos liberais (no âmbito econômico), o melhor a ser feito é respeitar os posicionamentos das comunidades sobre o desejo de terem aquelas empresas ali instaladas ou não, deixar que elas decidam se querem ou não serem afetadas por projetos de desenvolvimento alheios à sua realidade e permitir que elas tenham ampla participação nas decisões de implantação de megaprojetos onde vivem.

### **O impacto social do Corredor Interoceânico e nas migrações**

Segundo Fragoso (2017), detém uma das principais biodiversidades do México, com biotas dos Golfos do México e de Tehuantepec, as florestas tropicais de Chimalapas, possui solo fértil para agricultura, com os cultivos de arroz, feijão, milho, café, banana, cacau, etc., bem como a pecuária, mais concentrada no estado de Veracruz. Já no estado de Oaxaca, o clima seco não favorece a abundância da terra e parte da sua agricultura e pecuária são para a subsistência das comunidades. Dados levantados pelo autor indicam que os Índices de Desenvolvimento Humano no início dos anos de 2010 nas cidades de ambos os estados eram baixos, sendo um pouco mais elevados nas cidades portuárias, como Coatzacoalcos (Veracruz) e Salina Cruz (Oaxaca), em razão de maiores ingressos econômicos advindos da indústria petrolífera. Dessa forma, mesmo nas localidades em que há acesso a recursos naturais, as populações não teriam capacidade econômica de ter níveis de vida confortáveis e encontram-se em situação de vulnerabilidade socioeconômica.

Em cenários como esse, o CIIT pode ser economicamente interessante, pois poderia prover melhores oportunidades de renda às populações mais pobres ao diversificar a economia e poderia evitar a continuada sustentação econômica das cidades litorâneas em ingressos advindos da exploração petrolífera. Ademais, caso as obras sejam concluídas, as ferrovias e rodovias poderiam competir com o fluxo de mercadorias do Canal do Panamá, diminuindo os congestionamentos e tempo de espera para atravessar de um oceano ao outro no país centro-americano, além de incentivar uma melhor integração de transportes no México através de sistemas multimodais. Todavia, para que as obras ocorram de forma satisfatória e culminem no sucesso do

empreendimento, é necessário que entidades públicas e privadas se atentem para os anseios e interesses das comunidades a serem impactadas. Ouvir os argumentos contrários às obras e tentar lidar com eles é mais correto e democrático do que silenciar vozes dissidentes com ameaças e mortes, tal qual reportado por Wilson (2020). Buscar alternativas de planejamento e execução de obras, de maneira que seja respeitada a biodiversidade local e os interesses comunitários, será mais benéfico do que permanecer mais décadas iludindo a população com planos de desenvolvimento para o Istmo que não vão à frente e que não possuem diálogo com a sociedade, que acaba fragmentada e com parcelas resistindo ao projeto (FRAGOSO, 2017). No lugar de levar a população a se tornar uma inimiga do Estado e do meio privado, seria positivo trabalhar ao lado dela para tentar encontrar pontos em comum e promover o desenvolvimento econômico sem destruir o meio ambiente e colocar em xeque a coesão social.

Nessa tentativa de incentivar a economia do Istmo, em 2017, foram criadas Zonas Econômicas Especiais, que pretendem facilitar a construção de portos e indústrias na região, visando diminuir as desigualdades entre diferentes partes do México e levar desenvolvimento econômico à localidade (FRAGOSO, 2017; PADILLA Y SOTELO e AZEVEDO, 2019). A criação dessas zonas por parte do Estado seria justificada pela necessidade de atração de investimentos estrangeiros, modernização e desenvolvimento de regiões historicamente “esquecidas” pelo poder público (como é o caso do sul do México quando comparado ao desenvolvido norte, mais próximo à fronteira com os Estados Unidos). Segundo Padilla y Sotelo e Azevedo (2019), o Estado mexicano delimita territórios a serem desenvolvidos pelo capital, de maneira que possa ser feito uso da disponibilidade energética, infraestrutura e da mão de obra local, ainda que haja forte resistência de populações indígenas a esse modelo. De acordo com Lehmann (2018), muitos dos projetos de desenvolvimento que tentaram ser aplicados no Istmo não respeitam as lideranças locais e os movimentos de tomada de decisão em sociedade, pois são idealizações feitas não apenas geograficamente distantes do local de realização das obras, mas também da realidade daquelas sociedades, desconsiderando suas relações de poder, suas relações com a natureza e suas bases ontológicas de coesão social.

Em 2020, ao longo do primeiro contato com a pandemia da COVID-19, o governo mexicano ficou conhecido internacionalmente pelas falhas na administração da crise sanitária e por discursos negacionistas por parte do presidente López Obrador. Segundo Hoffmann (2020), um dos principais grupos atingidos foram as populações indígenas, que tiveram pouca ou nenhuma instrução sobre as medidas de prevenção à doença e sofreram com as medidas de distanciamento social que forçaram o fechamento de feiras e comércios locais, enquanto grandes empresas seguiam funcionando plenamente. Além disso, os megaprojetos de desenvolvimento, cruciais ao mandato de López Obrador para a recuperação econômica pós-pandemia, seguiram com suas obras sem interrupção, enquanto os hospitais da região do Istmo encontravam-se desassistidos, agravando as críticas das comunidades ao presidente e às obras. Segundo a autora, tanto as obras do CIIT se mantiveram com o objetivo não retardar o planejamento do governo e os interesses eleitorais do presidente, que prometeu trazer desenvolvimento para a região sul do país, a mais pobre e da qual ele é natural.

Segundo Hoffmann (2020), López Obrador reduziu investimentos públicos, simultaneamente, manteve os orçamentos das forças de segurança e permitiu que os militares colaborassem com autoridades locais em funções de segurança pública. Para a autora, há chances de que o mandatário envie militares para forçar a continuidade das obras, incluindo aquelas que ampliam a mineração. Ceceña (2019) também acredita que a resistência popular aos megaprojetos no México pode incentivar o Estado a usar suas forças de segurança para proteger os investimentos, pois os capitais poderiam ser postos em risco ao serem danificados ou furtados pelas comunidades, gangues de narcotraficantes, etc., tornando-se um problema de segurança hemisférica, com interferência de forças de segurança e investigativas dos Estados Unidos para evitar situações piores aos investidores. Em julho de 2020, mostramos que forças de segurança já haviam sido enviadas para determinadas localidades do Istmo para conter manifestações das resistências locais. Até aquele momento, o objetivo seria “proteger os bens e locais da obra”, culminando em um dos maiores destacamentos de forças de segurança da história recente do país (CABRAL, 2020). Concordamos plenamente com as autoras sobre a possibilidade de as forças de segurança serem utilizadas para silenciar resistências por meio da militarização e forçar a continuidade das

obras. Afinal, momentos excepcionais como os da pandemia abrem brechas para governos colocarem em práticas seus estados de exceção.

Segundo Ceceña (2019), caso o CIIT seja efetivamente construído e haja a instalação de indústrias, é de imaginar que essa nova linha “demarcatória” e atrativa do território mexicano possa servir como uma nova “fronteira sul” para os migrantes da América Central, além de ser um atrativo para migrantes mexicanos que já não precisariam mais tentar vidas melhores nos Estados Unidos. Afinal, um dos principais desafios contemporâneos do México é lidar com o fluxo de migrantes centro-americanos que atravessam seu território em direção aos Estados Unidos. Esses migrantes que deixam seus países em decorrência da pobreza, da fome, da violência e dos impactos dos desastres ambientais poderiam encontrar novas fontes de renda nas novas estruturas de transportes e indústrias do Istmo de Tehuantepec. A “franja industrial” que se pretende criar ao longo do corredor poderia tornar-se uma zona de amortecimento aos migrantes, para que não se encaminhem mais ao norte, já que atrairia essas pessoas com emprego, renda e possibilidades de um local para habitar indefinidamente. Entretanto, de acordo com Fragoso (2017), a região do Istmo é conhecida pela marginalização da população baixos Índices de Desenvolvimento Humano, como dito anteriormente, em que poderíamos considerar que muitos desses migrantes que já partem de uma situação de vulnerabilidade socioeconômica poderiam vir a encontrar uma situação semelhante nas periferias e bairros circundantes às possíveis novas indústrias.

Em 2013, foi criado pelas forças de segurança mexicanas o Programa de Atenção Integral à Fronteira Sul com o objetivo de criar operações de controle e vigilância de migrantes da América Central que tentam atravessar o território do México. Segundo Tourliere (2017), o programa dividiu a região sul do país em três faixas de controle de mobilidade. A primeira e a segunda, de controle fronteiro e interno, nas imediações da fronteira com a Guatemala. Já a terceira, com o objetivo de contenção, foi criada no Istmo de Tehuantepec, conectando as duas principais cidades que atualmente protagonizam o projeto do Corredor Interoceânico: Salina Cruz (Oaxaca) e Coatzacoalcos (Veracruz). O controle dos fluxos migratórios de programas desse tipo

por utilizarem como zona estratégica a área mais estreita do país conjugado ao megaprojeto do CIIT pode servir como uma barreira de contenção.

Para Díaz (2020), os megaprojetos de desenvolvimento têm função dupla: a de detonadores de expulsão das populações de seus territórios para dar lugar às práticas de extração de recursos naturais e também a função de “tampões migratórios”, pois são empreendimentos que visam controlar, gerir e instrumentalizar processos de mobilidade. Esses projetos teriam a capacidade tanto de promover quanto de barrar diásporas, deslocamentos internos, migrações pendulares, turismo e migrações forçadas nas escalas locais, regionais ou internacionais. Segundo o autor, esses megaprojetos do capitalismo global acabam tendo importância para os movimentos populacionais, pois eles podem definir processos de deslocamento forçado das comunidades que os recebem e resistem a eles e também como polos atrativos para outros migrantes vulneráveis. Em termos geopolíticos, megaprojetos como o CIIT podem servir de barreiras aos migrantes centro-americanos. Em vez deles seguirem seu tortuoso caminho até a fronteira com os Estados Unidos, poderiam ficar no Istmo, terem sua mão de obra barata aproveitada pelas empresas de capital privado nacional e internacional, diminuindo o fluxo para o norte e cumprindo com os interesses de Washington de não ter mais caravanas de “pobres e famintos” atravessando suas fronteiras em busca de uma vida melhor.

### **Considerações finais**

Ao longo deste artigo, apresentamos um dos principais megaprojetos de desenvolvimento do governo de López Obrador enquanto presidente do México. O Corredor Interoceânico do Istmo de Tehuantepec (CIIT) planeja conectar os portos de Salina Cruz (Estado de Oaxaca, litoral Pacífico) e Coatzacoalcos (Estado de Veracruz, litoral Atlântico) por ferrovias de alta velocidade e rodovias, objetivando concorrer com o Canal do Panamá no transporte de mercadorias entre um oceano e outro. O projeto também pretende incentivar a construção de zonas industriais ao longo do Corredor, de maneira que a pobre região do Istmo de Tehuantepec tenha possibilidades de desenvolver-se economicamente.

Uma das principais críticas à construção do CIIT concentram-se no impacto ambiental negativo das obras, especialmente com a possibilidade de empresas estrangeiras quererem lançar negócios extrativistas na região, conhecida pela rica biodiversidade da floresta tropical de Chimapas, pelas reservas de petróleo e gás, pelo potencial energético eólico e riquezas minerais. Outra crítica importante apresentada é do fato de projetos que visam o desenvolvimento, pensando-se como algo positivo para a população, não consultarem os interesses das comunidades e ignorarem seus desejos e anseios em nome dos interesses do capital investidor. Ademais, com as obras e o possível surgimento de indústrias na região, o CIIT poderá servir de barreira migratória aos migrantes da América Central e até mesmo do México por vir a ser um polo atrativo com emprego, renda e habitação, de maneira que se consiga controlar o fluxo indesejado pela política externa dos Estados Unidos de migrantes para o norte.

Trouxemos o entendimento de diversos autores sobre o que seria o desenvolvimento, trabalhando-o como algo que deveria partir do Estado, para manter sua soberania nacional e independência econômica, sendo ele o principal ator no processo de liderar megaprojetos para desenvolver seu território e auxiliar sua população, desde que seja feito de maneira respeitosa aos interesses e limites das comunidades a serem afetadas. Ocorre que o Estado mexicano permite investimentos estrangeiros no megaprojeto do CIIT, que remodela sua infraestrutura logística de distribuição comercial pelo transporte multimodal e de importância geopolítica por facilitar o acesso ao Golfo do México e ao Mar do Caribe, bem como de importância oceanopolítica de conexão dos dois principais oceanos do planeta. Consideramos o que o Estado deveria ser o principal investidor nesse projeto, injetando dinheiro, administrando as ferrovias e rodovias no lugar de empresas privadas (tal qual o planejamento inicial), de maneira que possa proteger suas riquezas nacionais e a população dos interesses estrangeiros extrativistas, ao mesmo tempo em que busca prover enriquecimento financeiro à região do Istmo por um se pretender ser um novo *hub* dos transportes interoceânicos.

De acordo com Harvey (2005), a produtividade capitalista para expandir-se ainda mais precisa de boas estruturas de comunicação e de transportes disponíveis. A circulação integra o espaço e reduz o tempo utilizado para o deslocamento de bens e

mercadorias, criando um tipo de espaço passível de acumulação de capital e que culmina no comércio exterior. De tal maneira, para o capital é necessário que as distâncias sejam suprimidas, para que o tempo de deslocamento seja menor e mais valioso, permitindo a contínua expansão da acumulação. Podemos perceber pelo planejamento do CIIT a partir da ideia de conjugar vias de transporte multimodais com polos industriais um processo de concentração espacial de unidades produtivas com os meios de distribuição comercial. O objetivo seria não somente promover a conexão interoceânica, mas expandir o mercado consumidor de produtos mexicanos e, dado a proximidade do Istmo com a América Central e as conexões com o *Tren Maya*, a expansão do consumo e das relações comerciais com o subcontinente. Ao longo de 2020, o governo reiterou diversas vezes na imprensa a necessidade da concretização do CIIT para a recuperação econômica do país, especialmente no cenário pós-pandemia. Consideramos então que, deveria ser o Estado o “grande patrão”, o responsável pelas obras e administração da infraestrutura, mantendo sua soberania territorial, a proteção de seus recursos dos interesses estrangeiros privas e sua independência econômica.

Quanto ao possível uso do CIIT como mecanismo de freio aos constantes fluxos migratórios que atravessam o México, algo de interesse para a política externa dos Estados Unidos, para o governo mexicano e, ao que parece, para o capital estrangeiro, não sabemos se dará certo, mas acreditamos que não funcionará. Para nós, mesmo com a retórica antimigração do governo Trump e a crise econômica e sanitária da COVID-19, o fator de atração dos Estados Unidos com sua economia e qualidade de vida (o chamado “*American Dream*”) permanecerá mais interessante ao migrante do que uma zona industrial no sul do México. O que pode ocorrer é os migrantes utilizarem as possíveis novas indústrias do Istmo para conseguirem dinheiro rápido, ficando por lá de maneira temporária, até que tenham condições de seguir de forma segura para os Estados Unidos, tanto “ilegalmente” quanto “legalmente”, seguindo os trâmites burocráticos.

O que fica deste trabalho é algo que parte de Bautista (2020), que vê a construção do CIIT como um sistema multimodal de transporte de cargas a curto e médio prazo como difícil de ocorrer. Para ele, a crise no sistema econômico neoliberal imposto aos países da periferia capitalista faria com que a pressão para a construção do

Corredor diminuísse, principalmente se somado ao fato dos Estados Unidos preferirem seguir utilizando seus corredores ferroviários e rodoviários para a logística de distribuição comercial. Ademais, com a crise na economia global, que já estava se fortalecendo antes da pandemia, já era perceptível um movimento de protecionismo econômico e desinteresse em investir financeiramente na América Latina por parte de Washington. Resta saber se a administração Biden reverterá o cenário, priorizando uma melhor integração regional e redistribuição dos fluxos de comércio para reaver o crescimento econômico em um cenário pós-pandemia.

### Referências

BAUTISTA, Juan Vicente Martínez. Elementos para el análisis y perspectivas del corredor interoceánico en el Istmo de Tehuantepec. **Forhum International Journal of Social Sciences and Humanities**, [S. l.], v. 2, n. 2, p. 79-89, 2020. DOI: 10.35766/jf20227. Disponível em: <https://www.cife.edu.mx/forhum/index.php/forhum/article/view/33>. Acesso em: 27 dez. 2020.

CABRAL, Victor. O Corredor Interoceânico Mexicano. **Boletim Geocorrente**, Rio de Janeiro, v. 121, p. 06-07. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/egn/boletim\\_geocorrente](https://www.marinha.mil.br/egn/boletim_geocorrente). Acesso em: 30 jul. 2020.

CECEÑA, Ana Esther. Una mirada geopolítica de los megaproyectos del sureste. In: **Conferencia El Corredor Interoceánico. Atentado contra los Pueblos Indígenas, Naturaleza y la Soberanía Nacional**, 2019. Disponível em: <http://geopolitica.iiec.unam.mx/node/658>. Acesso em: 25 jul. 2020.

COLECTIVO GEOCOMUNES. El Corredor Interoceánico: un proyecto clave para el capital industrial fósil – El rompecabezas energético em México. **América Latina en Movimiento**: Panamá em Tehuantepec – Colonización ferroviaria del sureste de México, vol. 547 (fev-mar). 2020. Disponível em: <https://www.alainet.org/es/revistas/547>. Acesso em: 20 dez. 2020.

CORONIL, Fernando. Natureza do pós-colonialismo: do eurocentrismo ao globocentrismo. **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais: Perspectivas latino-americanas**. Buenos Aires, CLACSO, 2005, p. 55-68. Disponível em: [http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/sur-sur/20100624095004/7\\_Coronil.pdf](http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/sur-sur/20100624095004/7_Coronil.pdf). Acesso em: 09 out. 2020.

DÍAZ, Sergio Prieto. (In) movilidades y megaproyectos: El Tren Maya y las nuevas Fronteras del Sur de México. **América Latina en Movimiento**: Panamá em Tehuantepec – Colonización ferroviaria del sureste de México, vol. 547 (fev-mar). 2020. Disponível em: <https://www.alainet.org/es/revistas/547>. Acesso em: 20 dez. 2020.

ESTÉVEZ, Ariadna. El dispositivo necropolítico de producción y administración de la migración forzada en la frontera Estados Unidos-México. **Estudios Fronterizos**, Mexicali, v. 19, e. 010, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.21670/ref.1810010>. Acesso em: 10 dez. 2020.

FRAGOSO, Jaime Torres. El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo. **Espacios Públicos**, vol. 20, núm. 48, p.127-149. 2017. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=676/67652755007>. Acesso em: 20 dez. 2020.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume. 2005, cap. 2.

HOFFMANN, Susanne. Putting Large-Scale Infrastructure Projects First: The COVID-19 Pandemic in Indibbean Mexico. **Bulletin of Latin America Research**, vol. 39, nº 51. 2020. p. 47-51. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/blar.13182>. Acesso em: 04 jan. 2021.

LATOUCHE, Serge. **A Ocidentalização do mundo: ensaio sobre a significação, o alcance e os limites da uniformização planetária**. Vozes. Petrópolis. 1994.

LEHMANN, Rosa. The conflict surrounding wind energy projects in the Mexican Isthmus of Tehuantepec. Renewable energies and politics of scale. Working Paper No. 3, **Bioeconomy & Inequalities**. Friedrich-Schiller-University Jena, 2018. Disponível em: [https://www.bioinequalities.uni-jena.de/sozbemedia/neu/2018\\_11\\_19+working+paper+3.pdf](https://www.bioinequalities.uni-jena.de/sozbemedia/neu/2018_11_19+working+paper+3.pdf). Acesso em: 27 dez. 2020.

MARTÍNEZ-MENDOZA, Eduardo; RIVAS-TOVAR, Luis Arturo; FERNÁNDEZ-ECHEVERRÍA, Eduardo; FERNÁNDEZ-LAMBERT, Gregorio. Social impact of wind energy in the Isthmus of Tehuantepec, Mexico, using Likert-fuzzy. **Energy Strategy Reviews**, v. 32, 2020. Disponível em: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2211467X20301206>. Acesso em: 27 dez. 2020.

MATÍAS, Pedro. El Corredor Interoceánico da continuidade al proyecto neoliberal del saqueo: Rema. **Proceso**, 17 jul. 2020. Disponível em: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2020/7/17/el-corredor-interoceanico-da-continuidad-al-proyecto-neoliberal-del-saqueo-rema-246374.html>. Acesso em: 20 dez. 2020.

MORALES, Alberto López. Pueblos indígenas protestan contra Tren Transístmico en Oaxaca. **El Universal**, 24 ago. 2020. Disponível em: <https://www.eluniversal.com.mx/estados/pueblos-indigenas-protestan-contratren-transistmico-en-oaxaca>. Acesso em: 20 dez. 2020.

PADILLA Y SOTELO, Lilia Susana; AZEVEDO, Daniel. LA CIUDAD PUERTO DE SALINA CRUZ, MÉXICO: ESCENARIOS DE VULNERABILIDAD SOCIOAMBIENTAL. **Geo UERJ**, [S.l.], n. 35, p. e40477, dez. 2019. ISSN 1981-9021. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/40477/31621>. Acesso em: 27 dez. 2020.

RAMÍREZ, Roberto Candelas. **El proyecto del tren transístmico**. Cámara de Diputados: Centro de Estudios Sociales y Opinión Pública: Ciudad de México, jul. 2019. Disponível em: <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/content/download/154346/771192/file/CESOP-IL-72-14-TrenTrans%C3%ADstmico-180719.pdf>. Acesso em: 22 jul. 2020.

RIBEIRO JÚNIOR, José Arnaldo dos Santos; OLIVEIRA, Dannel Madson Vieira; COSTA, Saulo Barros da. Desenvolvimento, conflitos e impactos ambientais: a territorialização da Suzano e a resistência camponesa na mesorregião Leste Maranhense. **Geographia Opportuno Tempore**, Londrina, v. 1, n. 2, p. 11-33, jul./dez. 2014.

RIHANI, Samir. Complexity theory: a new framework for development is in the offing. **Progress in Development Studies**, vol. 5, n. 1, 2005, p. 54-61.

SOJA, Edward. Uma Concepção Materialista da Espacialidade. In: BECKER, Bertha; COSTA, Rogério Haesbaert da; SILVEIRA, Carmen. **Abordagens Políticas da Espacialidade**. Rio de Janeiro: UFRJ, Departamento de Geografia / Programa de pós-graduação, 1983.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. A teorização sobre o desenvolvimento em uma época de fadiga teórica, ou sobre a necessidade de uma “teoria aberta” do desenvolvimento sócio-espacial. **Território**, Rio de Janeiro, Laget/UFRJ. Relume/Dumará. n. 1, vol. 1, p. 5-22. dez 1996.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. A expulsão do paraíso. O “paradigma da complexidade” e o desenvolvimento sócio-espacial. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Explorações Geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1997.

TOURLIERE, Mathieu. Ejército mexicano, artífice de la contención migratoria en la frontera sur. **Proceso**, 18 fev. 2017. Disponível em: <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2017/2/18/ejercito-mexicano-artifice-de-la-contencion-migratoria-en-la-frontera-sur-179150.html>. Acesso em: 20 dez. 2020.

GeoPUC, Rio de Janeiro, v. 14, n. 27, p. 168-192, jan-jun. 2021

VEGA, Andrea. AMLO anuncia inversión de 8 mil mdp para el proyecto del Istmo de Tehuantepec; obras iniciarán en 2019. **Animal Político**, 23 dez. 2018. Disponível em: <https://www.animalpolitico.com/2018/12/amlo-istmo-tehuantepec-2019-inversion-8-mil-millones-de-pesos/>. Acesso em: 20 dez. 2020.

VELÁZQUEZ, Yanga Villagómez. Acerca de la poscolonialidade y el desarrollo como paradigma de transformación social en América Latina. **Revista NERA**, Presidente Prudente, v. 23, n. 54, pp. 59-83, 2020.

WALKER, David. M.; WALKER, Margareth A.. Power, Identity and the Production of Buffer Villages in “the Second Most Remote Region in all of Mexico”. **Antipode**, vol. 40, nº. 1. 2008. p. 155-177. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-8330.2008.00557.x>. Acesso em: 27 dez. 2020.

WEBBER, Jude. Climate change poses new threat to Panama Canal. **Financial Times**, Cidade do México, 4 jun. 2019. Disponível em: <https://www.ft.com/content/524ae9f8-7db3-11e9-81d2-f785092ab560>. Acesso em: 28 set. 2019.

WILSON, Eoin. Murders, megaprojects and a ‘new Panama Canal’ in Mexico. **Al Jazeera**, 13 jul. 2020. Disponível em: <https://www.aljazeera.com/indepth/features/murders-megaprojects-panama-canal-mexico-200712063126326.html>. Acesso em: 22 jul. 2020.

Recebido em 06 jun. 2021;  
aceito em 30 jun. 2021.