

Antrópica

Revista de Ciencias Sociales y Humanidades





Voces desde los territorios: “Carretera de las Culturas” San Cristóbal de Las Casas-Palenque y el *sentipensar* de los pueblos originarios en Chiapas

Voices of the territory: “Carretera de las Culturas” San Cristóbal de Las Casas- Palenque and the *sentipensar* of the original towns in Chiapas

Delmar Ulises Méndez-Gómez Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa (México)

Emilio Pérez Pérez Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas (México)

<https://orcid.org/0000-0001-7582-7748> - delmarmego@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-8760-5656> - emilio121011@hotmail.com

Recibido: 13 de enero de 2023.

Aprobado: 17 de mayo de 2023.

Resumen

El objetivo de este artículo es comprender el *sentipensar* de los pueblos originarios en Chiapas acerca del megaproyecto de infraestructura conocido como “Carretera de las culturas” San Cristóbal de Las Casas-Palenque, que desde el 2009 ha tenido un proceso intermitente, producto de resistencias y luchas comunitarias e indígenas. Las reflexiones se apoyan de los planteamientos teóricos-jurídicos sobre el territorio, derecho a la información, afectividad ambiental y neoextractivismo, para comprender las dimensiones socioculturales y simbólicas que la vida-tierra-territorio adquieren en los pueblos. A partir de un trabajo etnográfico realizado entre febrero de 2020 y marzo de 2022, compartimos una aproximación al *sentipensar* de mujeres y hombres que permite vislumbrar la diversidad de voces que se contraponen cuando se habla del megaproyecto. La investigación permite comprender que el territorio —ña lum, me’tik kaxeltik— en los pueblos, al tener otras significaciones, más allá de su condición material y económica, no es un tema negociable. Es por ello que, para lograr la implementación de cualquier proyecto, es importante entender el valor cultural que representan los territorios más allá de todo fin político, comercial y extractivo. Solo mediante la circulación del k’op —la palabra y diálogo— cualquier visión y propuesta puede ser llevada a la práctica.

Palabras clave: Territorio, Pueblos Indígenas, Megaproyecto, Carretera de las Culturas.

Abstract

The objective of this article is to understand the *sentipensar* of the original towns in Chiapas about the megaproject of the infrastructure known as “Carretera de las Culturas” San Cristóbal de Las Casas-Palenque, which has been in an intermittent process since 2009, product of communal and indigenous struggle and resistance. The reflections are based on the theoretical-legal approach of the territory, the right to information, environmental affectivity and neo-extractivism, to understand the sociocultural and symbolic dimensions that the life-earth-territory acquire in the towns. From an ethnographic fieldwork done between February 2020 and March 2022, we share an approximation of the *sentipensar* of the women and men, which allows us to have a glimpse of the diversity of voices that contrast in the megaproject discussion. The investigation helps comprehend that the territory —ña lum, me’tik kaxeltik— in the towns, has other meanings, beyond their material and economic condition, which is not a negotiable issue. Therefore, in order to achieve the implementation of any project, it is important to understand the cultural value that the territories represent, beyond any political, commercial and extractive purpose. Only through the circulation of the k’op —Word and dialogue— can any vision and proposal be put into practice.

Keywords: Territory, Original towns, Megaproject, Carretera de las Culturas.

Introducción

Chiapas se ha caracterizado por ser un estado con altos índices de rezago en temas de infraestructura, como la falta de escuelas, hospitales, electrificación, telecomunicaciones, carreteras, entre otras, principalmente en zonas rurales. A la par de estas insuficiencias, en el estado se planean varios proyectos megaextractivos que agudizan los niveles de desigualdad social. El gobierno, en su afán de propiciar el “desarrollo estatal”, ha dado entrada a empresas transnacionales, y es el sector privado el que determina qué proyectos realizar. Un ejemplo de ello es que, actualmente, se han otorgado cerca de 100 concesiones mineras para la explotación de minerales e hidrocarburos en dieciséis municipios (Quadratin, 2015). Esto pone en una situación vulnerable a los pueblos y comunidades amenazadas por el extractivismo. De acuerdo con Daniel Villafuerte, “aproximadamente 1.5 millones de hectáreas están concesionadas para la explotación minera, así como una superficie no contabilizada para la futura explotación de hidrocarburos y la construcción de proyectos hidroeléctricos [...]. Esta superficie transferida a las mineras representa el 15.98 por ciento del territorio estatal” (2021:59). La riqueza natural del estado contrasta con las condiciones sociales y económicas de la población.

Pero las concesiones son una parte de las contrariedades actuales. También los proyectos de infraestructura han estado en el centro del debate. Uno de estos refiere a la “Carretera de las Culturas” que inicia en San Cristóbal de Las Casas y culmina en Palenque. El principal objetivo es potenciar el sector turístico y la circulación del comercio. Dicho proyecto fue ideado a mediados del sexenio del ex gobernador Juan Sabines Guerrero (2006-2012). Después de una década y de tres gobernadores distintos, el proyecto continúa vigente, pero sin ejecutarse completamente. Son varias las causas que han hecho del proyecto intermitente, entre las principales destaca la oposición de los pueblos y las organizaciones campesinas, al no tener su consentimiento para la construcción y ampliación de la carretera en los territorios de los que son dueños.

En este sentido, el objetivo del artículo es analizar el contexto en que surge el proyecto de infraestructura en cuestión; las tensiones entre gobierno, pueblos y organizaciones en la ejecución del proyecto y compartir el sentipensar de las personas que habitan en los territorios que contempla el cruce de la carretera. Cuando se habla de *sentipensar*, se refiere a modos de actuar y conocer el mundo, donde la razón no se disocia del sentir, es decir, del corazón (López, 2013). Este sentipensar es el vínculo de las dimensiones afectivas, como lugar de sabiduría, y la mente, como el lugar de los pensamientos que se movilizan de manera conjunta, nunca de manera separada. En principio se trata de un lenguaje construido a partir de marcos culturales específicos en la población tseltal y tsotsil.



Sentipensar es un modo de vida y de relación entre seres humanos, naturaleza y entidades anímicas como un todo. Cuando una persona comparte su opinión o punto de vista parte de la expresión *jich la snop ko 'tan*, es decir, “así lo pensó mi corazón”. El ejemplo, resultado del habla y la práctica cotidiana, devela que el pensamiento-sentimiento se cimienta en el corazón como un lugar donde se construye la sabiduría. En las reflexiones de Arturo Escobar se argumenta que “*sentipensar* con el territorio implica pensar desde el corazón y desde la mente, o co-razonar [...] es la forma en que las comunidades territorializadas han aprendido el arte de vivir” (2014: 16).

Esto no quiere decir, que las comunidades no tengan sus propios conflictos y contradicciones, pues, a pesar de encontrar maneras de estar “juntos en un solo corazón”, en ese proceso también se dan disrupciones, ello puede ser propiciado cuando la gente interactúa con otros marcos de sentipensamientos que no necesariamente parten del común. Esto se manifiesta en las interacciones que establecen los diferentes actores sociales y políticos. Como se verá en este estudio, además de los actores con quienes situamos la investigación, existen otros que no tienen la fuerza suficiente para hacerse visibles dentro del conjunto, sin embargo, existen y, por supuesto, tienen algo que decir.

La estructura del texto es la siguiente: en un primer momento ofrecemos el marco contextual del proyecto, sus cambios y continuidades topográficas. En un segundo momento, tejemos algunos apuntes teóricos y metodológicos para reflexionar sobre el derecho a la información, el cuidado del territorio contra el extractivismo y el despojo. Finalmente, compartimos algunos relatos obtenidos durante el acercamiento a las comunidades entre febrero de 2020 y marzo de 2022, para develar si la gente tiene conocimiento de dicho proyecto. Asimismo, compartimos algunas reflexiones finales para indicar los posibles escenarios que suscitarán o no la construcción de la “Carretera de las culturas” San Cristóbal de Las Casas-Palenque.

Contexto histórico de la “Carretera de las Culturas”

Cada gobierno se caracteriza por priorizar proyectos de infraestructura que se enuncian en beneficio del desarrollo social. Uno de éstos refiere a la “Carretera de las Culturas”, que ha tenido la característica de no poder concretarse después de varios sexenios. El objetivo principal del proyecto es el de conectar los dos polos de turismo más importantes de Chiapas: San Cristóbal de Las Casas y Palenque¹.

1 San Cristóbal de Las Casas ofrece turismo cultural y es un punto medular para trasladarse a otros destinos turísticos que tiene la entidad. En el caso de Palenque, se pretende explotar las Cascadas de Agua Azul y la zona arqueológica maya del municipio de Palenque, inicialmente formó parte del proyecto denominado Centro Integralmente Planeado Palenque-Cascadas de Agua



Esta iniciativa fue impulsada por el gobierno de Juan Sabines Guerrero (2006-2012), durante su sexenio gobernado por el PRD, en alianza con el PAN y el PT. El proyecto fue dado a conocer públicamente por la Secretaría de Comunicación y Transportes (SCT) el primero de junio de 2009 (Bellinghausen, 2009). Para ese momento se tenía previsto otorgar a la Concesionaria de Autopistas del Sureste, el permiso de operar la vía de cuota y gasolineras, misma que administraba el tramo Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de Las Casas², vinculado a la familia de Juan Camilo Mouriño (Bellinghausen, 2008).

Para julio de 2009 se puso en marcha la construcción del primer tramo que fue de ocho kilómetros, que iniciaba en la salida de la ciudad de San Cristóbal rumbo a Comitán, específicamente hasta las instalaciones de la 31 Zona Militar, ubicado en Rancho Nuevo.. Este tramo implicaba el ensanchamiento de la carretera que ya estaba en operación. Esto no fue un problema, debido a que dicho tramo era propiedad federal a cargo de la Secretaría de la Defensa Nacional. Sin embargo, dentro de la ruta de ampliación y construcción de la carretera se contemplaban los municipios de Tenejapa, San Juan Cancuc y Chilón, los cuales se opusieron al proyecto, al enterarse de que la autopista pasaría en su territorio.

Asimismo, Mitzitón perteneciente al municipio de San Cristóbal de Las Casas fue la primera comunidad en la ruta y uno de los acérrimos oponentes del proyecto. El inicio de la obra en este tramo se conoció como "el Kilómetro Cero". Mediante asamblea comunitaria fue rechazada la autopista debido a que la mayoría era adherente a la Otra Campaña³. Mientras que un grupo religioso conocido como "Alas de Águila" que estaba a favor del proyecto, desestabilizó a los habitantes. El 21 de julio de 2009 este grupo agredió con armas de fuego, palos, piedras y aventaron el carro al grupo de ejidatarios zapatistas, provocando la muerte de uno de sus integrantes (Davies, 2010). Al mismo tiempo en que se suscitaban las tensiones en Mitzitón, en los poblados de Los Llanos y otras comunidades que comprenden los Altos de Chiapas, manifestaron su oposición al proyecto, al rumorarse que la autopista abarcaría extensiones dentro de su territorio (Davies, 2010).

Azul (CIPP) (véase la Gaceta del Senado de la Republica en: https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/27058).

2 La autopista San Cristóbal de Las Casas-Tuxtla Gutiérrez fue un proyecto inaugurado en el sexenio de Pablo Salazar Mendiguchía (2000-2006). Esta obra podría considerarse el punto de partida de la "Carretera de las Culturas".

3 La Otra Campaña es el nombre de un macro movimiento social y político organizado por el Ejército Zapatista de Liberación Nacional, organizaciones campesinas, indígenas, Organizaciones No Gubernamentales y diferentes colectivos, que se da a conocer públicamente en el 2005, el preámbulo del proceso electoral del 2006, el cual tenía entre sus objetivos recorrer diferentes estados de la República de México para dar a conocer varias demandas y pronunciarse en contra de la democracia partidaria y el olvido del estado. Para mayor información véase Roux, Rhina (2006). "La Otra Campaña", *Bajo el Volcán*, Vol. 6, núm. 10, pp. 127-139.



Otro punto donde se dio resistencia de la población indígena fue en San Sebastián Bachajón, municipio de Chilón. La presencia de grupos Adherentes a la Sexta⁴ y simpatizantes del zapatismo se revelaron en contra del gobierno y contuvieron la ejecución de dicha obra en los territorios de Chilón y Ocosingo. En respuesta, el gobierno realizó diversos encarcelamientos de indígenas, el condicionamiento de programas sociales y el sistemático uso de grupos armados para intimidar y violentar a los opositores del proyecto (Bellinghausen, 2011). En el último tramo del sexenio de Sábines Guerrero, la construcción de la carretera se detuvo, al no lograr la aceptación ni el consenso para su ejecución. Además, de ser señalado como uno de los gobiernos con mayor desvío de recursos económicos (Mandujano, 2013).

En las elecciones del 2012 para la gubernatura de Chiapas, los resultados fueron contundentes. El candidato del Partido Verde Ecologista de México (PVEM), Manuel Velasco Coello obtuvo el 67.14 por ciento de las votaciones a su favor (Maldonado y Flores, 2012). De esa manera, fue elegido para gobernar el estado durante el sexenio 2012-2018. El PVEM se convirtió en la primera fuerza política del estado al obtener el triunfo en “48 municipios como partido único, y en alianza con el PRI, en un municipio” (IEPC, 2012: 200). Sin embargo, a pesar de tener una amplia popularidad durante el inicio de su administración, no pudo consolidar la construcción del proyecto inconcluso en el sexenio sucedido de Sábines Guerrero. Esto permite inferir que no toda aprobación y ejecución de proyectos se da en los municipios donde existe afinidad política, al contrario, genera múltiples tensiones auspiciados por actores sociales y políticos disidentes.

La construcción de la autopista continuaba como uno de los proyectos prioritarios. Esto fue confirmado por Enrique Peña Nieto ex presidente de México, en la inauguración del aeropuerto de Palenque en febrero de 2014, quien anunció que la federación aportaría 10 mil millones de pesos para esta obra (Román, 2014). No obstante, la liberación de presupuesto económico no garantizaba la culminación de dicho proyecto, al mantener latente las tensiones entre municipios, organizaciones y el gobierno. Uno de los ejemplos fue la presión política de Waldo Martín Pérez Bautista, en su momento presidente municipal de Huixtán (2012-2015), quien, a través de la intimidación y al abuso de autoridad, intentó que varias comunidades aceptaran la realización de estudios topográficos, donde se contemplaba el trazo de la carretera. Según información de prensa, eran 17 kilómetros los que se recorrería en dicho municipio, en donde cinco comunidades eran directamente afectadas y la mayoría de sus habitantes se oponía al proyecto (Avendaño, 2013).

4 Se refiere a los grupos, colectivos, ongs, actores, pueblos, comunidades y personas que suscribían y apoyaban la Sexta Declaración de la Selva Lacandona pronunciada por el EZLN en julio de 2005, en el cual expresaron una serie de acciones que serían encaminadas con posterioridad, entre ellas La Otra Campaña.



Hay una condición sintomática que los gobiernos experimentan, esto es que todos son susceptibles al rechazo y a suscitar resistencias cuando tratan de ejecutar proyectos que no se informan ni comunican a los pueblos y las comunidades. Por ello, no es fortuito que en cada sexenio existan pueblos y organizaciones que se manifiestan en contra de proyectos, algunos ejemplos son:

En noviembre de 2014 casi 10 mil indígenas tseltales del municipio de Cancuc se movilizaron en una gran peregrinación en defensa de la Madre Tierra. Seis meses antes con la misma convocatoria se había movilizadado 15 mil personas de 10 municipios en protesta contra la súper carretera San Cristóbal de Las Casas-Palenque, proyectos de mini hidroeléctrica, minería y extracción del petróleo en sus territorios (Frabes, 2 de abril de 2019).

Durante todo el sexenio de Manuel Velasco Coello (2012-2018), el rechazo se hizo más visible en las comunidades tseltales, tsotsiles y ch'oles que comprenden los municipios de San Cristóbal de Las Casas, Huixtán, Tenejapa, San Juan Cancuc, Chilón, Oxchuc, Ocosingo y Palenque. Los pueblos inconformes se movilizaron en marchas, mítines y peregrinaciones como formas de presión, en ocasiones se acompañaban de acciones jurídicas. El caso más emblemático fue el amparo que presentó el ejido los Llanos, del municipio de San Cristóbal de Las Casas, argumentando que la construcción de la autopista violentaba su territorio y como resultado se iba a generar desplazamiento de personas dentro del ejido y ponía en riesgo la soberanía alimentaria. También afectaba los derechos de población indígena, el ejercicio de la autonomía y solicitaban la protección del medio ambiente y recursos naturales como base de una vida libre de proyectos nocivos en sus territorios (Lagunes, 2014).

En el sexenio de Velasco Coello se consolidó uno de los actores colectivos con mayor protagonismo en las regiones Altos, Selva y Norte de Chiapas: el Movimiento en Defensa de la Vida y el Territorio (MODEVITE), acompañado del Pueblo Creyente, durante el 2013 (Méndez-Gómez, 2019). Son actores centrales que en la actualidad articulan trabajo comunitario y cuentan con el respaldo de las diferentes comunidades donde se tiene el trazo de la autopista. Estos movimientos empezaron a tener mayor visibilidad y proyección en San Sebastián Bachajón, municipio de Chilón y en el municipio de San Juan Cancuc. La misión jesuita de Bachajón, que es parte de la diócesis de San Cristóbal de Las Casas, ha jugado un papel central en la organización y eso se puede constatar por la forma en que se llevan a cabo las actividades de marcha-peregrinación y el argumento de la defensa de la Madre Tierra. Hay una articulación entre la teología de la liberación, la organización política y la comunitaria.

Pero la estrategia de movilización no sólo se da a través de marchas y peregrinaciones, sino además con la colocación de carteles, mantas y letreros en puntos estratégicos de las comunidades y carreteras. El mensaje escrito y visual es claro: expresar la inconformidad por la entrada de proyectos en los territorios



indígenas de manera impositiva, mediante consultas simuladas y, en la mayoría de las veces, sin escuchar la voluntad de los pueblos. Estos elementos se conjugan para presionar a las autoridades a que se desistan de intentar construir la carretera con el uso de la fuerza y sin el consentimiento de las comunidades.

La construcción de esta carretera, desde sus inicios, ha estado acompañado de un hermetismo en el manejo de la información por parte del gobierno, principalmente por el trazo que se tiene y la afectación que provocaría en las comunidades de los diferentes municipios. Es decir, no hay información clara ni precisa, mucho menos datos que estén para la consulta pública⁵. La falta de acceso a la información puede ser por omisión del gobierno o por estrategia política.

Al finalizar el periodo de gobierno de Manuel Velasco Coello, el proyecto no había avanzado en la apertura desde San Cristóbal ni en Palenque. Una de sus razones se debía al reto de conseguir la aprobación de los derechos de vía⁶ en los territorios indígenas, que no pudo reunirse debido a las irregularidades, la falta de estrategia política y por las constantes resistencias al proyecto.

Una vez que Rutilio Escandón Cadenas gana la gubernatura de Chiapas, como candidato por la Coalición “Juntos haremos historia”, de los partidos Morena, Partido del Trabajo (PT) y Partido Encuentro Social (PES), en su toma de protesta en diciembre del 2018, acompañado del presidente electo de México Andrés Manuel López Obrador, comentó que una de las prioridades de su administración sería la construcción de la Carretera San Cristóbal-Palenque⁷. Para ello, era importante conseguir el derecho de vía. Incluso, fue uno de los compromisos que hizo ante el mandatario federal. El proceso electoral de dicho año posicionó al partido Morena como una de las principales fuerzas políticas junto con el PVEM, éste último perdía su hegemonía. Ambos partidos obtuvieron 28 alcaldías, es decir, el 42% del

5 Al consultar información en “Proyectos México” (<https://www.proyectosmexico.gob.mx>), sobre los proyectos de infraestructura en Chiapas, únicamente encontramos información de los tramos de Arriaga-Ocozocuatla y Tuxtla-San Cristóbal de Las Casas, que forman parte del proyecto “Eje Carretero Transversal Pijijiapan-Palenque”, decretado el 23 de diciembre de 2019 (véase Congreso de Chiapas, 2022). Sin embargo, no hay información actualizada sobre el tramo San Cristóbal-Palenque, no hay datos al alcance del público.

6 Derecho de vía: Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos (Justicia México, 2005).

7 Esta obra se le ha conocido con diferentes nombres, como autopista, Supercarretera. El gobierno de la 4T lo ha rebautizado con el nombre de “La Supercarretera de las Culturas”. Este proyecto forma parte del Plan Nacional de Desarrollo, de conectividad territorial, el cual se remonta al ambicioso proyecto denominado “Eje Carretero Transversal Pijijiapan-Palenque”. La obra tenía la intención de iniciar desde Pijijiapan atravesando los municipios de la frailesca, pasando por Chiapa de Corzo y el Aeropuerto Ángel Albino Corzo, hasta San Cristóbal, para conectar finalmente con el municipio de Palenque (Moreno, 2019).



territorio chiapaneco (IEPC, 2018). A pesar de que Morena tenga características de un partido de izquierda, no ha sido suficiente para que los municipios y comunidades aprueben el proyecto. Los pueblos se han mantenido en la postura de no permitir la construcción de la carretera. En julio de 2019, cuando el presidente de la república visitó nuevamente Chiapas, comentó, durante su estadía en el municipio de Ocosingo, que la propuesta había dado un giro, pues, en vez de construir una nueva carretera, se optaría por modernizar la que ya existía (Ramos, 2022).

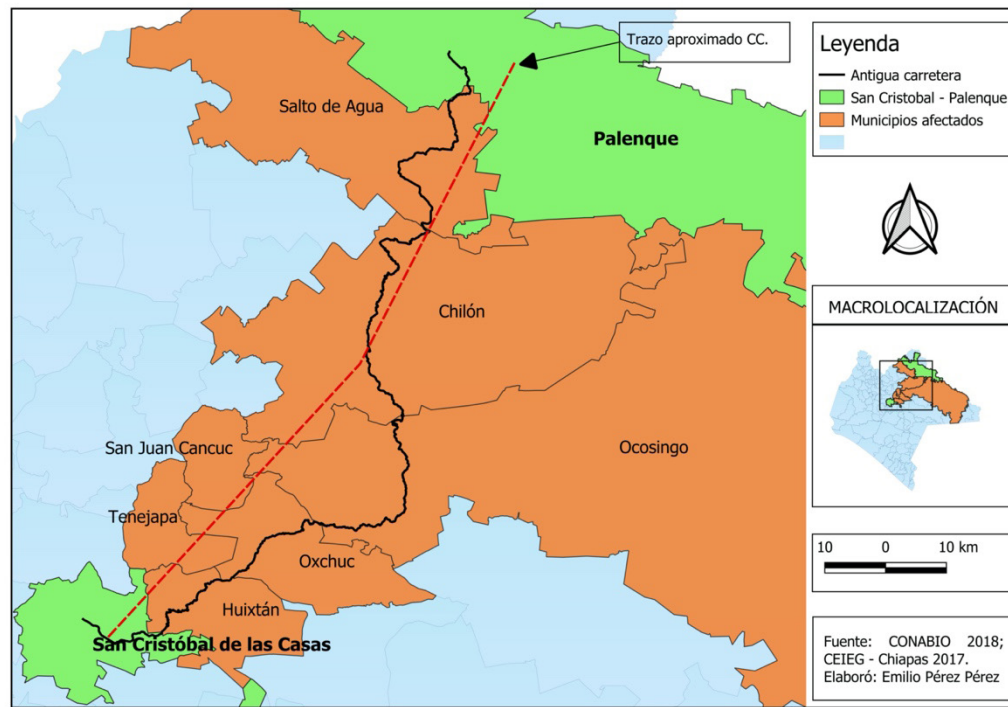


Imagen 1. Mapa de la ruta "Carretera de las Culturas". Elaboración propia.

Desde ese momento los esfuerzos se centraron en darle mantenimiento a la vía existente, y a la par lograr el consenso de las comunidades para llevar a cabo la modernización conforme a los lineamientos estipulados. A principios de julio de 2022, no se había logrado poner en marcha la modernización, debido a la falta de obtención del derecho de vía. Si bien ya no se dio continuidad a la apertura de una nueva carretera, se buscaba la ampliación de la ya existente ruta San Cristóbal de Las Casas - Palenque (Ramos, 2022). Sin embargo, la modernización de esta vía perjudicaba a los poblados circundantes, al considerarse el derrumbe de casas cercanas a la carretera, así como de puestos y comercios; además de las milpas, cafetales y el tránsito cotidiano como las veredas.

El presidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO) comentó al gobierno del estado que era fundamental que consiguiera dicho derecho, y que el financiamiento sería proporcionado por el gobierno federal. Una de las características



del gobierno de AMLO ha sido el ejercicio de las consultas ciudadanas para preguntar si los proyectos se aprueban o no. Un mecanismo que ninguno de los gobiernos pasados había implementado. Sin embargo, como ya se ha documentado en otros estudios (Gasparello, 2020; Chaguaceda y López, 2022), las consultas también han sido cuestionadas, por un lado, al no tener una estrategia de consulta y, del otro, porque los resultados de la ciudadanía se han puesto en duda al no considerarse con certeza el sentir de la gente. Ante esta paradoja de consultar lo que previamente ya está aprobado, AMLO reconoció que no existían las condiciones para la modernización de la carretera y que no se haría con el uso de la fuerza ni mediante la imposición del gobierno. Entre el discurso y la práctica siempre hay una gran diferencia, entre tanto, la moneda sigue en el aire.

En los casi cuatro años de la gestión del gobierno de la 4T, las comunidades, colectivos y organizaciones ambientales han mostrado su rechazo hacia la modernización de esta vía. Es importante señalar que la promoción de esta obra ha acentuado los problemas al interior de las comunidades, entre aquellos que están a favor y aquellos que están en contra, por ejemplo:

El domingo 23 de febrero por la tarde un grupo de mujeres y hombres bases de apoyo del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) fueron retenidos durante 24 horas por colocar letreros con consignas contra los megaproyectos. Fueron liberados al día siguiente a cambio de un pago de 30 mil pesos y 15 cajas de refrescos (SIPAZ, 2020).

Asimismo, la colocación de letreros en contra del Tren Maya, en la carretera San Cristóbal-Palenque y el programa Sembrando Vida en la comunidad de Morelia en Altamirano culminó en un conflicto comunitario en los territorios en disputa (SIPAZ, 2020). Es importante mencionar que durante los diferentes gobiernos, la promoción del megaproyecto en cuestión ha estado acompañado de conflictos y violencias, principalmente en los poblados donde se contemplaba la nueva y en la ya existente. Por consiguiente, el proyecto no ha podido ser ejecutado por ningún gobierno, es como un juego de ajedrez donde los pueblos y las organizaciones han ganado hasta ahora.

No obstante, como una estrategia política del viejo priismo que se replica en el presente, el gobierno recurre al condicionamiento de los programas sociales. A las comunidades que acepten la construcción de esta infraestructura, se les ofrece beneficios de impacto social como mejoramiento de aulas educativas y centros de salud, equipo médico, medicinas, alumbrado público, pavimentación de calles, red de agua entubada, mejoramiento de viviendas, proyectos productivos, libertad de tránsito para las comunidades e instalación de espacios como miradores para comercializar productos cuando esté la carretera construida. Es la estrategia que AMLO, incluso, ha expresado en las comunidades donde se contempla el paso del Tren Maya, al decir que serán administradoras de los tramos que les corresponda (Mariscal, 2019). Pero lo que no se reflexiona es para



quién están diseñados los proyectos ni con qué fines. Hay un ocultamiento de la información que revele los impactos socioambientales y culturales que conlleva la construcción de dicho megaproyecto, y tampoco se expresa si los pueblos han aceptado voluntariamente la construcción o si han sido condicionados.

Marco teórico. Cercar la palabra, liberar la voz: derecho a la información, afectividad ambiental y neextractivismo

Toda forma de significación de la vida-mundo pasa a través del lenguaje. Esto implica la capacidad social y cultural de nombrar la existencia, tanto de las entidades materiales como de las inmateriales, es decir, de la espiritualidad y las fuerzas anímicas, que inciden en la constitución de la subjetividad individual y colectiva. Una de las posibilidades del lenguaje refiere a la lengua. La lengua, como señala Ricoeur, es "algo distinto a la capacidad general de hablar o a la capacidad común para expresarse verbalmente. Designa la estructura particular del sistema lingüístico" (1995:16) y, por supuesto, del sistema de pensamiento inserto en un marco cultural específico. Esto quiere decir, que las formas de sentir el mundo, de pensarlo y vivir en él, están intrínsecamente unidas con la lengua.

En los pueblos originarios de Chiapas, entre ellos, los tseltales y tsotsiles, la *palabra* es nombrada como *k'op*, que se traduce como voz/lengua/diálogo/conflicto. Esto nos permite inferir que todos los procesos de mediación y significación de la vida-mundo pasan ineludiblemente por la palabra. El *k'op*, al ser mencionado, necesita de su referente para desdoblar los sentidos. Esta premisa nos lleva a sentipensar que la comunicación es indispensable para los pueblos, porque a través de ésta se toman los acuerdos y decisiones que permiten caminar hacia el rumbo que la colectividad quiere para sí. Si la palabra se acerca, se paraliza el caminar. "La palabra tiene fuerza y poder en tanto está vinculada con la acción. Se trata de no sólo dar valor a la palabra, sino de respetarla, de cumplirla y representar en la palabra y la acción que se desprende de ella el sentido de la dignidad para los pueblos *originarios*" (Herrera y Sierra, 2016:54).

Por ello, una de las primeras cosas que interrumpen los procesos organizativos es anular el derecho a la comunicación e información. Nadie puede tomar una decisión sobre sí mismo ni del pueblo si no socializa la palabra, si no se comunican los temas en la asamblea, en las reuniones comunitarias, el espacio donde los procesos de interlocución se hacen posibles. La comunicación es un derecho colectivo que no implica únicamente el ejercicio de la palabra, sino el de la escucha. De acuerdo con Manuel Bolom, la condición de la plática muestra que "en el centro se ubican las personas y la plática es la que gira en esa reunión o asamblea" (2019:132).



Es importante entender que la comunicación tiene su modo, su forma de ser ejercida. Cada pueblo tiene una condición cultural del acuerdo, de la decisión y la asamblea. En este sentido, no es viable imponer una estrategia comunicativa sin considerar los tiempos y contextos en que en cada comunidad se organiza para que el diálogo fluya. Esto es “construir entre voces o ver con los otros desde una perspectiva de comunicación intercultural-dialógica [que] nos aleja de las formas tradicionales de concebir al otro” (Corona, 2013:38). La forma en que se comunica y se toman acuerdos es distinta a la colonialidad de la comunicación, que es unilateral, sin la apertura dialógica. Esto se puede ver cuando se establecen mesas de acuerdo y negociación entre gobierno y pueblos. Se impone la voluntad de los gobernantes y las políticas de estado por encima del sentir de las mujeres y hombres, lo cual suscita el conflicto.

Al decir *Jajch'ix te k'ope*, se refiere a que “un conflicto ha iniciado”. El conflicto puede aparecer cuando alguien quebranta las reglas de la comunidad, cuando no se respetan los acuerdos, cuando alguien toma las pertenencias de otra persona sin su consentimiento o cuando alguien se siente perjudicado por las decisiones colectivas. Ello devela, por un lado, que la palabra/diálogo no ha sido suficiente para evitar aquello que suscita el problema, ya sea por la ausencia de esta o porque no se explica con certeza lo que se pretende hacer. Y, por el otro, que inicia una etapa en donde la palabra se diluye, al ejercer acciones coactivas y violentas que establecen las fronteras, las disputas y los intereses entre las personas que libran una batalla.

De acuerdo con John Rex “el conflicto es una acción intencionalmente orientada a la realización de la voluntad del actor, en contra de la resistencia de otra parte o de otras partes” (1985:3). Los actores implicados asumen una postura que prolonga la negociación y resolución del conflicto, al considerar que su versión o testimonio es la única “verdad” frente a la otra, y viceversa. Todo pasa por el *k'op*, como conflicto y como palabra, paradójicamente comprende, por un lado, la causa-consecuencia y, por el otro, la solución misma. Uno de los grandes temas que ha ocasionado el *k'op*, en tanto conflicto-desafío, refiere a la imposición de proyectos extractivos y de infraestructura en el territorio de los pueblos. Los gobiernos y las empresas transnacionales han ejercido acciones sin escuchar ni respetar la palabra de las personas y comunidades afectadas. Todo lo que edifican se da a partir de la imposición.

Si bien, el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), “exige el respeto al derecho a la consulta previa, libre e informada a los pueblos indígenas que podrían ser afectados, así como la implementación de mecanismos de mitigación relativos a los impactos ambientales y sociales de los megaproyectos” (Gasparello, 2020:125), en la práctica el *k'op* como diálogo es cercado. Sin la capacidad de interlocución y de respeto a los acuerdos tomados



en consenso y en asambleas, ninguna consulta es legítima. La consulta⁸, en tanto herramienta política y social, más que ser una alternativa y espacio para la información y comunicación, se convierte en un mecanismo "a modo". Así como existen artículos que reconocen la importancia y el derecho a la consulta, también es importante señalar que ningún proceso comunicativo puede darse si no se lleva a cabo en la lengua originaria de los pueblos. La Ley General de Derechos Lingüísticos de los Pueblos Indígenas, en el artículo 7, referente al derecho a la información, se indica que:

Las lenguas indígenas serán válidas, al igual que el español, para cualquier asunto o trámite de carácter público, así como para acceder plenamente a la gestión, servicios e información pública. Al Estado corresponde garantizar el ejercicio de los derechos previstos, conforme a lo siguiente: a) En el Distrito Federal y las demás entidades federativas con municipios o comunidades que hablen lenguas indígenas, los Gobiernos correspondientes, en consulta con las comunidades indígenas originarias y migrantes, determinarán cuáles de sus dependencias administrativas adoptarán e instrumentarán las medidas para que las instancias requeridas puedan atender y resolver los asuntos que se les planteen en lenguas indígenas. b) En los municipios con comunidades que hablen lenguas indígenas, se adoptarán e instrumentarán las medidas a que se refiere el párrafo anterior, en todas sus instancias (Cámara de diputados, 2022: 2).

Lo anterior pone de manifiesto que toda consulta necesariamente debe de llevarse a cabo en la lengua de los pueblos. Es cierto que el gobierno actual ha hecho uso de la consulta, pero los resultados obtenidos disientan. Algo relevante de indicar es que no existe una estrategia ni metodología definida para llevarla a cabo, y aun cuando en algunos casos como con la consulta del Tren Maya o el Corredor Transístmico, se buscaron traductores para compartir la información con los hablantes, a partir de varias mesas, lo cierto es que la lógica de la consulta tiene una visión centralizada y vertical, pues las prácticas comunicativas de los pueblos no se da a partir de mesas ni se toman acuerdos en tiempo récord cuando lo que está en juego es la tierra, el territorio, la autonomía, la vida. Por lo que se pone en duda los procedimientos, al entender que el objetivo de la consulta, como lo indica la OIT en el artículo 6, es "llegar a un acuerdo o lograr el *consentimiento* acerca de las medidas propuestas" (2014).

Precisamente, cuando se habla del consentimiento, es decir, del *chajpanel k'op*, lo que se busca es que todas las partes implicadas en una toma de decisiones estén de acuerdo con el resultado. Si una parte no lo está o no se ve favorecida, el consentimiento no se completa. Justo uno de los temas centrales que suscita las tensiones refiere al territorio. Esto sucede porque los pueblos originarios no *sentipiensan* el territorio únicamente en su dimensión geográfica, sino como el espacio donde se reproduce la vida comunitaria, donde se establecen las

⁸ De acuerdo con Giovanna Gasparello, en la Constitución mexicana se reconocen en los artículos 34 y 35, el derecho a la consulta, por lo que se distinguen tres tipos: Las consultas ciudadanas, la consulta popular y la consulta pública ambiental (Véase Gasparello, 2020).



relaciones afectivas entre la sociedad humana y la naturaleza, donde las entidades anímicas cobran vida, donde los lugares sagrados permiten recrear el devenir de los pueblos, a través de leyendas y rituales. El territorio es vida.

Sin embargo, para el gobierno y las empresas ven al territorio con fines extractivos, mercantiles y económicos que se argumentan necesarios para el desarrollo, a través del turismo, de la creación de infraestructura y la concesión para la búsqueda de hidrocarburos, minerales y manantiales. Las concesiones para la explotación de los recursos naturales es una política del despojo “jurídicamente respaldada por el Estado” (Harvey, 2014:302). Los recursos naturales de los territorios se privatizan, es una práctica producto del neoextractivismo que, en otras palabras, “está asociado a la existencia de enclaves, explotación laboral sin límite, violaciones a derechos humanos, el exterminio de grupos indígenas y la subordinación de los Gobiernos al poder de empresas multinacionales” (Merchand, 2016:15). El neoextractivismo ha provocado el desplazamiento forzado de los pueblos y la expropiación de sus tierras sin considerar la vida de las personas obligadas a marcharse.

Es por ello que los pueblos se organizan para defender lo que les pertenece. No se trata solo de cuidar la tierra de donde proveen su sustento alimenticio y económico, sino del valor simbólico y espiritual que las comunidades establecen con el territorio. Esto se traduce en una lucha por los derechos de la Madre Tierra, que es “también una lucha política para la autodeterminación y para el ejercicio de los derechos *de los pueblos originarios*” (Magallanes, 2016:136) (cursivas nuestras). El territorio es el espacio donde convergen vidas, que es una ontología relacional, como reflexiona Arturo Escobar, donde los “humanos y no-humanos (lo orgánico, lo no-orgánico, y lo sobrenatural o espiritual) forman parte integral de estos mundos en sus múltiples interrelaciones como seres sensibles” (2014:128).

Justo la interrelación de vida entre los seres humanos y la naturaleza suscita la condición afectiva del espacio, de todo lo que habita en él: los manantiales, los cerros, las cuevas, los árboles y animales. Esto, por supuesto, no es una aseveración romántica como si los pueblos vivieran en armonía absoluta y orgánica con la Madre tierra, sino entender que justo en el territorio es donde el cuidado y la protección se da, sin éste no queda nada por defender, esto se debe a que “nuestro cuerpo, en sus particulares formas del ‘estar’, afecta y es afectado por el contacto con las otras manifestaciones de vida del mundo” (Giraldo y Toro, 2020:48). Permitir el despojo es ir en contra de una afectividad ambiental, es permitir la paulatina destrucción a gran escala, es permitir que el extractivismo violento y de muerte acabe con todas las formas de vida. De allí la necesidad de interrogarse si los proyectos del gobierno y de las empresas se plantean la dimensión afectiva que un territorio comprende.



La dimensión afectiva es una condición humana y no humana que permite movilizar corazones, establecer alianzas para llegar a acuerdos en común. El concepto de *junax pajal ko tantik*, es decir, “todos en un solo corazón”, se expresa en la voz de un actor colectivo que intenta buscar alternativas de cuidado. Esto quiere decir que todo proyecto de gobierno y empresarial necesita plenamente del sentir y la palabra de los pueblos. No hay forma de llevar a cabo cualquier proyecto sin el consentimiento, sin la voluntad y sin considerar los afectos que hay entre el territorio y las comunidades. De ese modo, el *sentipensamiento* es una forma distinta de concebir la vida-mundo y de crear vínculos con las formas de vida que habitan en el mismo contexto donde los pueblos viven y más allá de sus fronteras. Este *sentipensar* es el vínculo del corazón, como lugar de sabiduría, y la mente, como el lugar de los pensamientos, que se movilizan de manera conjunta para tomar acuerdos, sentir lo que la colectividad desea para sí misma y para los pueblos.

Marco metodológico. *Hablar escuchando, narrar sintiendo*

Una característica cultural compartida entre los pueblos es la capacidad de “hablar escuchando”, es decir, que en el momento en que la propia persona al tomar la palabra y participar, también va reflexionando lo que dice, al mismo tiempo en que la asamblea escucha lo que reflexiona. Hay una condición recíproca de respetar el tiempo de participación como el de poner atención a las palabras. Esto último se vincula con la otra característica, la de “narrar sintiendo”, porque nada de lo que se expresa está desposeída de afectos y emociones. Siempre hay una impronta afectiva en lo que se *sentipiensa*. Al reconocer esta primera particularidad comunicativa es que consideramos importante establecer interlocución con distintas personas que habitan en los territorios donde se tiene contemplado construir y/o ampliar la “Carretera de las culturas”.

Para ello, partimos de la necesidad de recuperar relatos porque permite que confluyan “las experiencias, sentimientos, subjetividades e interpretaciones que cada persona hace de su vida y de la vida social” (Vela, 2001:68). Esta se asoció con la aplicación de entrevistas porque, como menciona Margarita Baz (1999:93) “abre un espacio donde el sujeto entrevistado puede libremente hablar de su experiencia, de lo que piensa y siente”. Adicionalmente, la entrevista aparece como “la escena más típica de la comunicación cara a cara” (Arfuch, 1995:41). En este ejercicio de “hablar escuchando” y “narrar sintiendo” decidimos que era necesario, como primera etapa de acercamiento, platicar con la gente campesina, con las personas jóvenes, adultas y ancianas que no necesariamente tuvieran un vínculo con alguna organización ni afinidad política con el ayuntamiento de cada municipio. Esta decisión la tomamos al considerar que el primer atisbo sería identificar el *rumor social*, lo que se escuchaba decir en las



comunidades, para reconocer si había un conocimiento o no del proyecto, reconocer los trazos de la carretera, así como los sentimientos experimentados de saber o desconocer del mismo.

Asimismo, nos pareció importante escuchar los relatos de trabajadores de los ayuntamientos, para contrastar lo que la gente de a pie rumoraba y lo que desde la alcaldía se sabía. Ambas aproximaciones se hicieron de manera intermitente, pues nuestro primer acercamiento se hizo en el 2019, año en que recabábamos fuentes oficiales e históricas para reconocer los inicios del proyecto y los cambios entre los sexenios pasados y el actual. Un segundo acercamiento, se dio justo al inicio de la pandemia, mediante pláticas con familiares nuestros que viven en los municipios donde se contempla el megaproyecto. Finalmente, el tercer acercamiento se dio a mediados del 2022, nuevamente con relatos de gente campesina y trabajadores del ayuntamiento.

Es importante recalcar que no se hizo la recuperación de relatos a partir de un muestreo ni por una estadística proporcional en relación con el número de habitantes por municipio. Nuestro acercamiento fue empírico, a través de relatos voluntarios de las personas con las que nos acercamos a platicar. Éstos fueron obtenidos en los siguientes municipios: Tenejapa, Huixtán, Cancuc, Oxchuc, Chilón, Ocosingo, Salto de Agua y Palenque.

Finalmente, es necesario indicar que este trabajo no está acabado, al contrario, son primeros atisbos de un trabajo en curso, el cual no podría ser posible sin la participación de personas que voluntariamente nos compartieron su *senti-pensar*.

Discusión. Carretera de las Culturas y Los sentires del pueblo: encuentros y disidencias

Todas las personas tenemos la capacidad de sentir, pero no siempre encontramos las condiciones para expresarnos o no siempre se tiene la voluntad de hablar de aquello que sentimos. De allí que cuando alguien comparte su voz, se necesita de una responsabilidad afectiva para saber escuchar. A partir de esta premisa, compartimos algunos relatos obtenidos a través del acercamiento con personas de distintos pueblos, quienes abrieron su corazón para comprender lo que reflexionan sobre el megaproyecto “Carretera de las Culturas”. Las interlocuciones establecidas se dieron a partir de preguntas generales no direccionadas, porque el punto de partida era saber si estaban familiarizadas y enteradas del proyecto de infraestructura en cuestión.

Por un posicionamiento político y por confidencialidad a la identidad de las personas, únicamente se comparte el hipocorístico de su nombre. Una primera



pregunta planteada fue qué sabían o habían escuchado del megaproyecto. El testimonio del campesino Tsiac, originario de Tenejapa, ilustra una constante en los relatos:

No sé mucho, se decía que iba a pasar aquí cerca del paraje de Matzam, atrás de donde están los cerros sagrados. Supe que la gente no quería y como no estuvieron de acuerdo ya ni siquiera entraron [los ingenieros] a trazar el camino. Después de eso ya no se dijo nada, hasta ahora ya no he escuchado nada, pero quién sabe si todavía lo harán o ya no (Tsiac, Tenejapa, abril de 2020).

El relato nos permite inferir que desde un inicio no había certeza del proyecto, más que rumores de su posible trazo. Ello devela que no hubo una socialización de la información en las comunidades, todo circulaba entre voces, pero sin tener el dato preciso. Así lo refirió una joven tseltal de Oxchuc, al preguntarle si había escuchado algo en su localidad:

Pues se decía que iba a pasar en algunas comunidades de Oxchuc, aquí por Rancho Conejo y atrás de Krusilja', que se iba a tener que abrir un camino. Eso se rumoraba, pero la gente no estaba de acuerdo, mi familia decía que iba a haber problemas si obligaban a la gente a dar paso a la carretera (Nesa, Oxchuc, julio de 2022).

El rumor social era la única vía para darse una idea del megaproyecto. A pesar de no tener los elementos suficientes para dar una opinión de si la gente estaba de acuerdo o no, se devela en el relato que si éste se imponía suscitaría conflictos. Justo, como se ha indicado en el apartado anterior, si la información no se socializa entonces suscita el cerco de la palabra. Sin embargo, al preguntarle a un ex trabajador del ayuntamiento municipal de Tenejapa, entre el 2015 y 2018, si había llegado información directa del gobierno, nos contó lo siguiente:

Sí, hubo una ocasión en que llegó información a la dirección de obras públicas donde decía el gobierno del estado que el proyecto iba a tener continuidad. Un tiempo se detuvo, aquí por Banabil porque había un sitio sagrado, como el Frayba y otras comunidades se manifestaron, entonces lograron detener esa ruta. Entonces se contempló otro camino, aquí por Cruz tz'ibaltik, es lo último que escuché, pero te hablo del 2016 más o menos (Pontso, Tenejapa, abril de 2020).

A diferencia de Tsiac y Nesa, en el caso de Pontso, al haber trabajado en el ayuntamiento, tenía una información más o menos certera lo que se contemplaba en el 2016. Efectivamente, el 17 de septiembre de 2014 diversas organizaciones campesinas y comunidades se reunieron en la laguna de Banabil, conocida también como Suyul entre los tsotsiles, para expresarse en contra del megaproyecto. De acuerdo con una nota de SIPAZ, sobre dicha manifestación, se expresó lo siguiente: "[d]efenderemos el medio ambiente, el tejido y las venas de la madre tierra; ríos, lagos, ojos de agua, montañas, árboles, cuevas, cerros. Defendemos la vida de los animales, lugares sagrados, el ecosistema de la madre naturaleza y la vida del ser humano" (2014, s.p).



Si bien no ha habido información verídica del megaproyecto, la gente no ha esperado que eso suceda, antes se ha organizado para evitar lo que se rumora. Lencho, un joven de San Juan Cancuc, relató cómo la gente en su comunidad decidió colocar letreros para indicar que no estaban de acuerdo con la “Súper Carretera”:

Mi tío fue a cortar unas tablas y escribió allí que no iban a permitir la construcción de la Carretera. Así lo hizo porque fue un acuerdo que tomaron en la comunidad. Hay personas aquí que pertenecen al MODEVITE, entonces ellos dieron la información del proyecto, que iban a talar muchos árboles, que nos iban a quitar o comprar nuestros terrenos a un precio muy barato. Como la gente no quiso, se decidió colocar esos letreros (Lencho, San Juan Cancuc, julio de 2022).

La acción colectiva, desde “abajo”, fue la fuente para circular la información sostenida a partir del rumor. No obstante, la experiencia previa de megaproyectos en otras regiones de Chiapas y las consecuencias vividas son elementos suficientes para compartir los escenarios posibles de un proyecto de tal magnitud como con los carteles y anuncios en las carreteras. La movilización nunca se da de manera fortuita, siempre hay algo que preocupa e inquieta a la gente, eso los hace caminar. La incertidumbre y el silencio del gobierno provoca ruido en las comunidades.



Imagen 1. Carretera Ocosingo-Palenque. Emilio Pérez, agosto, de 2022.

La creación de carteles y anuncios, como el caso compartido por una comunidad en San Juan Cancuc, devela la intención de comunicar un sentir colectivo que pretende llegar a otras personas y, más que eso, que se informen, se sumen y hagan parte de la demanda. Como señala Cristina Híjar:



La acción social colectiva no sólo moviliza recursos, también los crea a partir de una necesidad imperante de comunicación. Todo lo realizado con este propósito considera al otro, al que está afuera, al testigo o al espectador, en este sentido también se ubican como actos perlocucionarios que buscan provocar una reacción (2018:138).

Un ejemplo de la eficacia de los anuncios colocados en las carreteras es el que comparte una señora tseltal, ama de casa, de Palenque cuando le preguntamos si estaba enterada del proyecto: "en las carreteras veo anuncios, que allí no permiten que no pase la carretera porque destruye los terrenos o la propiedad de los que viven allí donde quiere pasar la "Súper Carretera" (Xmal, Palenque, agosto de 2022).

Esta exposición pública ha suscitado no sólo que la gente pueda darse una idea de lo que sucede en el territorio, sino cierta politización al posicionarse en contra del megaproyecto. Sin embargo, de manera paralela, también se encuentran testimonios que se contraponen, al estar a favor de la construcción de la vía. Hay personas que se han visto perjudicadas pues, además de los carteles, los bloqueos carreteros han sido una constante, los cuales han alterado la economía local, al mermar sus ventas, el tránsito libre y el turismo. Así lo menciona don Xun, de Ocosingo, trabajador del sector turismo:

Lo que pasa es que no le han dado mucha importancia a la difusión y lo que ha perjudicado también son los problemas sociales que ha habido, los bloqueos y todo eso, entonces, muchas agencias de viajes ya no pasan acá, se van a otro lado. Como hay muchas comunidades que no dan permiso, como es un territorio en conflicto es muy difícil negociar el paso de la carretera. Vamos a ver qué pasa más adelante. Ahora vamos a esperar el Tren Maya, el otro proyecto que esta de aquel lado, los turistas ya vendrían de palenque, ya no por acá de San Cristóbal. Es otra derrama económica para nosotros que estamos en el turismo (Ocosingo, septiembre de 2022).

Esto permite develar que existen visiones confrontadas a partir de las necesidades personales y colectivas, entre aquellas que están organizadas y tienen un posicionamiento político de rechazo y aquellas⁹ que están a favor de que el proyecto se lleve a cabo, pero que se mantienen aisladas, al no estar organizadas en colectivos y, por lo tanto, no son visibles en el escenario en disputa. Es posible que, al no enunciarse públicamente de manera articulada, ha evitado una confrontación directa. En este sentido, la tensión más evidente se da entre las organizaciones y el gobierno.

Lo hasta aquí expuesto permite afirmar que, después de diez años de iniciar el proyecto como una iniciativa dispuesta a materializarse, hoy permanece como un rumor social y como una quimera entre el deseo de ser posible que algunos manifiestan, y una lucha porque eso no llegue a concretarse. No obstante, mientras genere ruido y esté presente en los carteles, en la protesta y en las me-

9 Como la gente que depende del turismo, los comerciantes, los restauranteros, los hoteleros, los pasajeros, entre otros.



ga-peregrinaciones, será un tema que no se olvidará de la agenda política de los pueblos y comunidades contra los megaproyectos. Será parte con su constante presencia a través de la palabra, del diálogo, en las asambleas donde se discuten y toman acuerdos comunes y colectivos.

Reflexiones finales

La puesta en marcha del megaproyecto ha tenido diversas dificultades, tal es así que en varios sexenios no ha tenido la viabilidad de ser materializado. Los empresarios no han invertido por falta de certeza en la ejecución de la obra y que esto sea rentable para ellos. Otro obstáculo ha sido la fuerte oposición de las comunidades donde se cree que atravesará la carretera. Las comunidades que están en resistencia son simpatizantes del EZLN, el MODEVITE y el Pueblo Creyente. Estas organizaciones están en contra de todos los proyectos extractivos y han realizado campañas de información al interior de las comunidades de los diferentes municipios para oponerse a todo tipo de proyectos extractivos. En este sentido, la organización colectiva ha hecho uso de diferentes mecanismos y estrategias de comunicación como los anuncios, las mega-peregrinaciones y asambleas. Esto se traduce, como señala Salazar (2012 en Herrera y Sierra, 2016:52), “en la necesidad del fortalecimiento de la comunicación propia, el pensamiento propio, la lengua y los medios apropiados para la acción política de la movilización y la resistencia”.

Podemos inferir que la ejecución de esta nueva carretera es poco probable puesto que, a cuatro años del gobierno de Rutilio Escandón Cadenas, aún no ha habido un avance sustancial, tanto en la gestión como en la construcción. En todo caso, la apuesta ha sido la remodelación de la carretera federal 186 y 190 de por sí existente, entre San Cristóbal de Las Casas a Palenque. Hasta ahora se ha enfocado en los trabajos de mantenimiento. El tramo Ocosingo-Palenque es uno de los que más cambios presenta en el mejoramiento de la carretera, en el caso del tramo de San Cristóbal-Ocosingo se observa una mejoría, pero menos avance, además de contar con un sinfín de topes a lo largo del trayecto construidos por las personas de las comunidades que viven a la orilla de la carretera. Asimismo, de existir tensiones políticas en el municipio de Oxchuc, las cuales han provocado el reiterado bloqueo de la carretera. La idea de modernizar o construir la carretera San Cristóbal-Palenque responde a la necesidad de ofrecer una mejor conexión entre los dos puntos más importantes de turismo en Chiapas, además de agilizar el transporte de mercancías y bienes entre la zona Altos y Norte de Chiapas. El megaproyecto se consideraba como el eslabón geopolítico y geoeconómico que permitiría la conexión del Tren Maya y los diferentes puntos estratégicos del sureste mexicano con Centroamérica. Sin embargo, la resistencia que han realizado las organizaciones y comunidades es un elemento importante al contener la ejecución de este proyecto.



La resistencia no se debe por el solo hecho de estar en contra del gobierno ni de los políticos y empresarios sino, ante todo, a la defensa del territorio donde existen espacios que consideran de alto valor, no desde la parte económica, sino porque es la base para cultivar su sustento alimenticio, además de considerar que existen espacios sagrados por su cosmovisión como son las montañas, los ríos, las cuevas, los ojos de agua y plantas medicinales. Esta concepción contrasta con la visión mercantil que pregonan los gestores de proyectos extractivos como los gobiernos y las empresas nacionales y extranjeras. ☯



Referencias

- ARFUCH, LEONOR (1995). *La entrevista una invención dialógica*. Barcelona: Paidós.
- AVENDAÑO, AMALIA (30 de noviembre de 2013). Alcaldes impulsan construcción de autopista San Cristóbal-Palenque. *Chiapas Paralelo*. Disponible en: <https://www.chiapasparalelo.com/noticias/chiapas/2013/11/alcaldes-impulsan-contruccion-de-autopista-san-cristobal-palenque/>, consultado el 28 de julio de 2022.
- BAZ, MARGARITA (1999). La entrevista de investigación en el campo de la subjetividad, en I. Jáidar (comp.). *Caleidoscopio de subjetividades*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, pp. 77-96.
- BELLINGHAUSEN, HERMANN (1 de mayo de 2011). San Sebastián Bachajón: al filo del Agua (Azul). *Desinformémonos. Periodismo de abajo*. Disponible en: <https://desinformemonos.org/san-sebastian-bachajon-al-filo-del-agua-azul/>, consultado el 03 de agosto de 2022.
- (1 de septiembre de 2009). La polémica autopista de San Cristóbal a Palenque se enfila al ejido Mitzitón. *La jornada*. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2009/09/01/politica/015n1pol>, consultado el 20 de octubre de 2022.
- (21 de octubre de 2008). Anuncian que Calderón reactivará el plan de construir la autopista San Cristóbal-Palenque. *La Jornada*. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2008/10/21/index.php?section=politica&article=018n1pol>, consultado el 22 de julio de 2022.
- BOLOM PALE, MANUEL (2019). *Chanubtasel-p'ijubtasel. Reflexiones filosóficas de los pueblos originarios*. Chiapas: UNICH; CLACSO; CRESUR.
- CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN (2022). *Ley General de Derechos Lingüísticos de los Pueblos Indígenas*. México: Congreso de la Unión. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGDLPI.pdf>, consultado el 12 de noviembre de 2023.
- CEIEG (2017). Geo Web Chiapas. Capa de Carreteras de Chiapas. Disponible en: <https://map.ceieg.chiapas.gob.mx/geoweb/index.php?t=d-d09397c-9216-483f-b13b-184dc4d1cbfb>, consultado el 22 de agosto de 2022.
- CHAGUACEDA, ARMANDO Y LAURO H. LÓPEZ ZUMAYA (2022). Política populista y democracia pleisbicitaria: las consultas ciudadanas en el México de la Cuarta Transformación. *Andamios*. vol. 18, núm. 46, pp. 205-232.



- CONABIO (2018). Portal de geoinformación 2022. Capa de División Política municipal. Disponible en: <http://www.conabio.gob.mx/informacion/gis/>, consultado el 22 de agosto de 2022.
- CONGRESO DE CHIAPAS (2022). Disponible en: http://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/iniciativas/INI_DEC_0397.pdf?v=MQ==, consultado el 12 de diciembre de 2023.
- CORONA BERKIN, SARAH (2013). La comunicación y su vocación intercultural. En Inés Cornejo Portugal y Luis Alfonso Guadarrama Rico (coords.), *Culturas en comunicación. Entre la vocación intercultural y las tecnologías de información*. México: Productora de Contenidos Culturales Sagahón Repoll, pp. 25-46.
- DAVIES, JESSICA (8 de marzo de 2010). Mitzitón: Una comunidad en Chiapas resistiendo la construcción de una carretera del gobierno. *The Narco News Bulletin*. Disponible en: <https://narconews.com/Issue64/articulo4077.html>, consultado el 22 de julio de 2022.
- ESCOBAR, ARTURO (2014). *Sentipensar con la tierra. Nuevas lecturas sobre desarrollo, territorio y diferencia*. Medellín: Ediciones UNAULA.
- FRABES, SARE (2 de abril de 2019). Chiapas: gobierno condiciona presupuesto municipal a cambio de la aprobación de la carretera San Cristóbal-Palenque. Disponible en: <https://avispa.org/chiapas-gobierno-condiciona-presupuesto-municipal-a-cambio-de-aprobacion-de-la-carretera-san-cristobal-palenque/>, consultado el 31 de julio de 2022.
- GASPARELLO, GIOVANNA (2020). Megaproyectos a consulta: ¿Derechos o simulaciones? Experiencias en México. *Revista Liminar: Estudios Sociales y Humanísticos*. Vol. 18, núm. 2, pp. 124-141.
- GIRALDO, OMAR FELIPE E INGRID TORO (2020). *Afectividad ambiental: sensibilidad, empatía, estéticas del habitar*. México: El Colegio de la Frontera Sur; Universidad Veracruzana.
- HARVEY, DAVID (2014). *Guía de El Capital de Marx. Libro Primero*. España: Akal.
- HERRERA HUÉRFANO ELIANA Y FRANCISCO SIERRA CABALLERO (2016). Comunicación y pueblos indígenas en Colombia: apuntes sobre la necesidad de una política pública, en Claudia Magallanes Blanco y José Manuel Ramos Rodríguez (Coords). *Miradas propias: pueblos indígenas, comunicación y medios en la sociedad global*. Puebla: Universidad Iberoamericana, pp. 45-58.



- HÍJAR GONZÁLEZ, CRISTINA (2018). De artefactos político-estéticos, performatividad y comunicación en la acción colectiva contenciosa por Ayotzinapa, en Amaranta Cornejo Hernández (Coord.). *Prácticas comunicativas y prefiguraciones políticas en tiempos inciertos*. Chiapas: CES-MECA-UNICACH, pp. 135-154.
- INSTITUTO DE ELECCIONES Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA (2012). Memoria Electoral 2012. Disponible en: https://www.iepc-chiapas.org.mx/archivos/nw_historico/archivos/memoria2012/Memoria_Electoral_2012.pdf, consultado el 10 de noviembre de 2022.
- _____ (2018). Programa de Resultados Electorales Preliminares. Disponible en: <https://prep-2018.chiapas.proisi.mx/ayuntamiento>, consultado el 08 de noviembre de 2022.
- JUSTICIA MÉXICO (2005). Ley Federal de Caminos y Puentes. Artículo 2. Disponible en: <https://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-federal-de-caminos-y-puentes/titulo-primero/capitulo-i/>, consultado el 01 de agosto de 2022.
- LAGUNES GASCA, RICARDO (9 de febrero de 2014). Una comunidad tzotzil contra la carretera San Cristóbal-Palenque. *Desinformémonos. Periodismo de abajo*. Disponible en: <https://desinformemonos.org/una-comunidad-tzotzil-contra-la-carretera-san-cristobal-palenque/>, consultado el 04 de agosto de 2022.
- LÓPEZ INTZÍN, JUAN (2013). “La trama en la construcción del Lekil kuxlejal (vida-plena-digna-justa)”, en Georgina Méndez Torres et.al (Coords.). *Senti-pensar el género: perspectivas desde los pueblos originarios*. México: Red Interdisciplinaria de Investigadores de los Pueblos Indios de México, Asociación Civil (Red- IINPIM, A.C.), pp. 73-105.
- MAGALLANES BLANCO, CLAUDIA (2016). Hablando de nuestra Madre: videos indígenas sobre la naturaleza y el medio ambiente, en Claudia Magallanes Blanco y José Manuel Ramos Rodríguez (Coords). *Miradas propias: pueblos indígenas, comunicación y medios en la sociedad global*. Puebla: Universidad Iberoamericana, pp. 133-152.
- MALDONADO, ROMEO VALENTÍN Y SÉLICA FLORES LÓPEZ (2012). Manuel Velasco Coello, ¿fenómeno de popularidad en Chiapas? *El Cotidiano*. Núm. 115, pp. 91-100.
- MANDUJANO, ISAÍN (26 de agosto de 2013). A Sabines, se le teje manto de impunidad. *Chiapas Paralelo*. Disponible en: <https://www.chiapasparalelo.com/noticias/chiapas/2013/08/a-sabines-se-le-teje-manto-de-impunidad/>, consultado el 31 de julio de 2022.



- MARISCAL, ÁNGELES (3 de diciembre de 2019). Indígenas de 12 municipios rechazan "carretera de las culturas", obra asociada al Tren Maya. *Aristegui Noticias*. Disponible en: <https://aristeguinoticias.com/0312/mexico/indigenas-de-12-municipios-rechazan-carretera-de-las-culturas-obra-asociada-al-tren-maya/>, consultado el 03 de agosto de 2022.
- MÉNDEZ-GÓMEZ, DELMAR ULISES (2019). Prácticas comunicativas otras en defensa de la vida y el territorio en Chiapas, en Laura Álvarez, Carlos de Jesús Gómez-Abarca, Manuel Martínez Espinoza, Delmar Ulises Méndez-Gómez, Emmanuel Najera, Pablo Uc y Jesús Solís (Eds). *Política y democracia en Centroamérica y México. Ensayos reunidos*, Chiapas: CESMECA-UNICACH, 2019, pp. 165-194.
- MERCHAND ROJAS, MARCO ANTONIO (2016). Neoextractivismo y conflicto ambiental en América Latina. *Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad*. Vol. 23, núm. 66, pp. 155-192.
- MORENO, RUBÉN (29 de octubre de 2019). Conectarán a todo Chiapas de Pijijiapan a Palenque. *Diario Ultimátum*. Disponible en: <https://ultimatumchiapas.com/conectarán-a-todo-chiapas-de-pijijiapan-a-palenque/>, consultado el 12 de agosto de 2023.
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (2014). *Convenio Núm. 169 de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes. Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas*. Lima: OIT/Oficina Regional para América Latina y el Caribe, 2014. Disponible en: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_345065.pdf, consultado el 17 de octubre de 2022.
- PROYECTOS MÉXICO (2022). Proyectos de infraestructura abiertos a la inversión privada. Disponible en: <https://www.proyectosmexico.gob.mx/>, consultado el 12 de octubre de 2022.
- QUADRATIN (27 de julio de 2005). Chiapas tiene en puerta 99 concesiones mineras a 50 años. *El Financiero*. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/chiapas-tiene-en-puerta-99-concesiones-mineras-a-50-anos/>, consultado el 01 de agosto de 2022.
- RAMOS, JUAN LUIS (21 de febrero de 2022). Ampliarán carretera San Cristóbal-Palenque. *El sol de México*. Disponible en: <https://www.elsol-demexico.com.mx/finanzas/ampliaran-carretera-san-cristobal-palenque-7891064.html>, consultado el 04 de agosto de 2022.
- REX, JHON (1985). *El Conflicto Social*, México: Siglo XXI.



- RICOEUR, PAUL (1995). *Teoría de la interpretación. Discurso y excedente de sentido*. México: Siglo XXI.
- ROMÁN, JOSÉ ANTONIO (13 de febrero de 2014). Inaugura el presidente el aeropuerto internacional de Palenque, Chiapas. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2014/02/13/politica/013n1pol>, consultado el 01 de agosto de 2022.
- ROUX, RHINA (2006). La Otra Campaña, *Bajo el Volcán*, Vol. 6, núm. 10, pp. 127-139.
- SENADO DE LA REPÚBLICA (2010). Gaceta del Senado. Disponible en: https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/27058, consultado el 02 de agosto de 2022.
- SIPAZ (24 de noviembre de 2014). Movilizaciones ante proyecto de Mega-carretera San Cristóbal-Palenque. SIPAZ. Disponible en: <https://www.sipaz.org/articulo-chiapas-movilizaciones-ante-proyecto-de-mega-carretera-san-cristobal-palenque/>, consultado el 17 de noviembre de 2023.
- (25 de febrero de 2020). Chiapas: Retienen a zapatistas por poner letreros contra megaproyectos. Disponible en: <https://sipaz.wordpress.com/2020/02/25/chiapas-retienen-a-zapatistas-por-poner-letreros-contra-megaproyectos/>, consultado el 01 de agosto de 2022.
- VELA PEÓN, FORTINO (2001). Un acto metodológico básico de la investigación social: la entrevista cualitativa, en María Luisa Torres (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México: Miguel Ángel Porrúa; COLMEX; FLACSO, pp. 63-91.
- VILLAFUERTE SOLÍS, DANIEL (2021). Poderes fácticos y peligros para la Cuarta Transformación, una lectura desde el sur de México, en María del Carmen García Aguilar, et al., (coord). *Vuelta de tuerca. Aproximaciones críticas sobre el proceso electoral 2017-2018 y primeros atisbos de la Cuarta Transformación en Chiapas y México*. Chiapas: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, pp. 23-70.

