

# Los espacios de transportación en la economía extractivista. El caso del gasoducto Morelos en el centro de México

Jéssica Malinalli Coyotecatl Contreras\*

---

**Palabras clave:** extractivismo, espacios de transporte, gasoducto Morelos, gas natural

---

## Introducción

Si por “ecología política” entendemos, como señalan Watts y Peet (2004), la distribución desigual de conocimiento, poder y práctica relacionados con los territorios, entonces los megaproyectos de infraestructura se vuelven ventanas privilegiadas de análisis social. La razón radica en su intención abarcadora, que pretende la reestructuración de un territorio para darle un sentido único e impuesto. El caso del gasoducto Morelos (GM), en el centro de México, es el proyecto que articula otros de menor alcance que ya se han construido desde mediados de la década de 1980 en la misma región. Su disposición hacia el transporte de mercancías (como el gas natural) pugna por un cambio en el acceso y en los usos de la tierra con el fin de “liberar” la conexión entre puntos designados como focos de desarrollo.

Considero que se apuesta por una (re)construcción específica del paisaje que implica la imposición de escalas nacionales e internacionales y tiene enormes implicaciones en los modos de vida de la población que históricamente ha

ocupado la zona. El texto esboza la historia del GM como la apuesta (disputada) por la imposición de un espacio de conexión cuya escala es internacional en una economía extractivista. La justificación y el marco legal de esta infraestructura cambiaron durante doce años (1998-2010); lo mismo puede decirse de su trazo, que revela que la proyección sobre el territorio no existe sin conflicto. Sin embargo, hasta enero de 2016 no existe información oficial sobre el inicio de sus operaciones.

El trabajo se basa en el método de archivo y etnográfico, para enfocarse en las visiones de quienes habitan la zona. Fue parte de la investigación de la autora para obtener el grado de maestría en Antropología Social en El Colegio de Michoacán.

## De un proyecto privado a un megaproyecto estatal

La Comisión Reguladora de Energía (CRE) otorgó en 1998 un permiso a la Transportadora de Gas Zapata (TGZ) para la transportación de gas natural (DOF, 1998). Se planteaba que esta línea de gas natural entre los estados mexicanos de Puebla y Morelos no sólo abastecería zonas industriales en su punto de llegada, sino también a las “industrias textil, cementera y del vidrio, establecidas a lo largo del trayecto del gasoducto” (CRE, 1998: 1). Tan sólo un año después, se consolidó una zona de distribución de gas natu-

---

\* CIESAS Occidente, asistente de investigación (jessica.malinalli@gmail.com)

ral por petición de otra empresa, Gaz de France (DOF, 1999). Esta consolidación habla de la integración de dos áreas conurbadas pertenecientes a dos estados distintos: Puebla y Tlaxcala, y así enuncia la región como un punto clave en la comercialización del gas natural; también establece la perspectiva de impulsar las vías de comunicación en esta nueva región (DOF, 1999).

Ante la inconformidad de habitantes de la zona (principalmente gente vinculada a actividades agrícolas), la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) emitió en 2004 un dictamen en el que se señala que la utilidad pública no está justificada porque se trata de una iniciativa privada y que no hay razón para promover la venta o asegurarla por medio de la expropiación (Mota, 2007). En 2005, el Gobierno estatal en turno se deslindó del proyecto de manera oficial al considerarlo un proyecto particular que no representaba beneficios públicos (Domínguez, 2006).

Una vez que el proyecto fracasó como obra abiertamente privada, su conversión en una iniciativa federal y de utilidad pública se puso en marcha. Esta conversión tuvo como bandera la renovación energética del país en ajuste al Protocolo de Kioto, que México ratificó en el año 2000. El Protocolo establece la reducción de emisión de gases de carbono; dentro de estos parámetros, la producción energética a partir del gas es vista como un descenso en los niveles de contaminación. Ligado a este tema, el proyecto del gasoducto proyectado en 1998 creció para convertirse en el ambicioso Proyecto Integral Morelos (PIM), que incluye dos termoeléctricas de ciclo combinado y el renombrado GM.

Su nueva denominación la convirtió en un megaproyecto y significó la imposición puesto que, al ser considerada de beneficio público, la obra cuenta con el respaldo de todo el poder estatal para su ejecución. Con el afán de ceder su construcción y aprovechamiento a una empresa privada, las leyes mexicanas de 2010 requerían una licitación internacional. TGZ, filial de una empresa alemana, llegó a la terna final. Sin embargo, la Comisión Federal de Electricidad (CFE) adjudicó el GM a la empre-

sa española Elecnor SA (Llavén, 2011), la cual, eventualmente, se alió con otra empresa española, Enagas, y juntas contrataron a la italiana Bonatti para la construcción. Estas tres empresas europeas tienen una gran presencia en México y en América Latina.<sup>1</sup> El dinero necesario para la construcción fue obtenido a través de préstamos del Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España, del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras) del Gobierno de México, y de la iniciativa privada, Banamex-Citigroup.

## **El gasoducto y otros proyectos en la zona de transporte**

La construcción del GM requería, como un paso previo imprescindible, que todas las propiedades que transita se subyugaran a una figura legal, conocida como servidumbre de paso. La servidumbre de paso refiere a los 15 metros a lado y lado que el GM demanda para su protección. Los contratos se realizan con la CFE pues, una vez que el gasoducto se encontrara en funciones, el gas natural se mantendría como propiedad de México, aunque el tubo sería de las empresas. Estos contratos señalan que el terreno circundante es propiedad federal debido a la servidumbre de paso, aunque el contrato de cesión de terreno indica que es renta del suelo, que no modifica la propiedad. Esto, en términos prácticos, produce incertidumbres sobre los derechos sobre la tierra de quienes firman esos contratos.

Estas ambigüedades se vuelven más preocupantes si se toma en cuenta que el GM parece alinearse cada vez más con otros proyectos. En la parte norte del trazado del gasoducto, encontramos principalmente las ciudades de Tlaxcala y Puebla. La ubicación de estas dos ciudades, en valles próximos y vistas como parte del recorrido natural entre los puertos de Veracruz (en el océano Atlántico) y de Acapulco (en el Pacífico), ha sido objeto de muchas obras de infraestructura desde tiempos coloniales, en proyecciones internacionales.

1. Para información sobre este tema, consúltense [www.elecnor.com](http://www.elecnor.com), [www.enagas.es](http://www.enagas.es) y <http://www.bonatti.it>

La década de los 1980 ha sido identificada como el momento de cambio en el modelo económico y político del país, cuya representación territorial en la ciudad de Puebla, eje regional, tiene que ver con la expansión acelerada (Soto, 2012). Es entonces cuando se construyó un aeropuerto internacional en la zona (1984), se inició el periférico de la ciudad (1994) y se impulsó el desarrollo comercial más importante del pasado reciente en Puebla (1994). Así se definió la expansión de la ciudad de Puebla hacia el suroeste del estado. De manera coherente con esta nueva apuesta, en 1994 se comenzó la construcción de la autopista Siglo XXI para conectar Puebla con el estado de Morelos (Soto, 2012). La particularidad de esta autopista es que se hizo hacia una zona agrícola y no urbanizada. Con estos movimientos, queda vislumbrada la apuesta hacia la expansión y para que la recién nombrada Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala, reconocida en 1997 (Hernández *et al.*, 2010), tuviera la vocación del transporte. Estas opciones de movilidad ofrecen una alternativa a aquellas que atraviesa a la capital del país, por lo que representan una opción nacional de movilidad de productos, servicios o personas en un corredor global.

De igual manera, se dio una ampliación y renovación de las carreteras preexistentes, tales como la libre y la de cuota hacia la capital del país. Lo que tenían en común todos estos proyectos, es que se realizaron con la premisa de la utilidad pública, con beneficio a capitales privados y con énfasis en la inversión privada. Todo esto apunta a un uso del suelo que, como ya ha sucedido en la región, no incluye a los actuales ocupantes de la tierra y que ha dado lugar a intensas luchas sobre el territorio.

Así, a pesar de tener antecedentes tan inmediatos de proyectos de infraestructura de transporte, el GM se presenta como un proyecto que unifica y da un único sentido (el de transporte) a lo que solían ser dos regiones con procesos propios. De acuerdo con un ingeniero de la CFE, responsable de las obras sociales en los límites entre los estados de Puebla y Morelos, el impedimento real para el inicio de la construcción

del gasoducto era la falta de una figura legal que unificara la franja.

Afirmo que la vocación del transporte forma parte de la industria del extractivismo porque comparte las características del enajenamiento del entorno natural para el mercado internacional;<sup>2</sup> en su primera etapa con el GM, pero con la posibilidad de abrir el transporte a otras mercancías por medios terrestres.

La importancia del GM como conformador de una zona que aglutina dos regiones con vocaciones distintas, se refleja claramente en las percepciones de quienes han visto la imposición de este megaproyecto. Aristeo Salvador,<sup>3</sup> quien se define como campesino y activista, recuerda que en 2002, después de encontrar unas estacas que delimitaban el trazado del GM en su región, al hablar con el ingeniero responsable, éste les dijo: “Defiendan sus tierras hasta donde puedan, porque, después de eso, no sólo es el tubo. Vamos a requerir diez metros a cada lado del tubo de gas para que se hagan las revisiones del tubo. Es más, yo creo que va a haber carretera.”

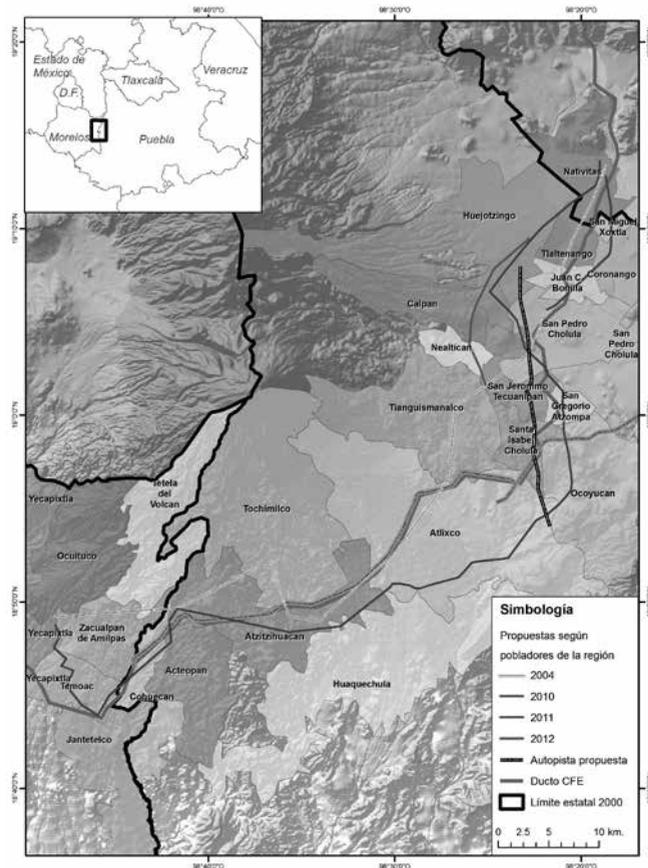
Más al sur del trazado del gasoducto, éste se compara siempre con el proyecto de infraestructura previa. Relatos locales de habitantes enfatizan que la autopista Siglo XXI, mencionada antes, tuvo que ser modificada en su trazo por sus protestas. Existe una curva, observable desde los cerros aledaños, que se afirma es el testimonio territorial de su lucha y de su victoria.

En la actualidad, el 98% de los terrenos pensados para el paso del GM se encuentran en terrenos agrícolas o de pasto inducido, por lo que todas estas modificaciones han sido en perjuicio de terrenos productivos. La CFE afirma que la instalación del GM no representará perjuicios para estas siembras; incluso afirman que los terrenos “mejorarán” por las nivelaciones del terreno que la construcción requiere. No obstante, la experiencia con otros proyectos de infraestructura les ha mostrado a sus habitantes que esto puede ser contraproducente; existen experiencias de deterioro de tierras por la nive-

2. <http://www.conflictosmineros.net/contenidos/18-internacional/12097-ique-es-extractivismo>

3. Seudónimo.

lación, inutilización e incluso expropiación<sup>4</sup> de los terrenos. Igualmente, el temor por estar en la zona de influencia del volcán activo Popocatepetl, aunado a la poca información directa y oportuna, ha convertido paisajes conocidos y afectos, en paisajes de riesgo.



Mapa de los distintos trazos del GM entre 2010 y 2014 (Fuente: Elaborado por el Departamento de Sistemas de Información Geográfica de El Colegio de Michoacán A. C. con información del FPDTA)

“Es que así pasa, el Gobierno dice: «por aquí va a pasar la carretera», y por aquí pasa: no les importa. Pero ya unos se están organizando porque, como campesino, como pobre, uno no vale nada, pero juntos ya valen algo ante el Gobierno”, señaló otro campesino de la zona. El

GM ha tenido protestas desde que se conoció en experiencias similares a la de Aristeo, experiencias que vulneran sus derechos comunitarios al conocimiento y a la autodeterminación o incluso a la protesta social.

La inconformidad social es rastreable durante todo el tiempo que el GM ha intentado concretarse. Esto se aprecia desde las asambleas comunitarias, las protestas aisladas y los enfrentamientos directos.<sup>5</sup> Como resultado, el GM, conocido en la zona por más de diez años, ha cambiado su trazado en incontables ocasiones (mapa 1), dando cuenta tanto del rechazo social como de la imposición.

## Conclusiones

El GM es el menor de los gasoductos proyectados para México para 2019, de un total de 5.150 km (SENER, 2015). Esto nos compele a preguntarnos sobre las implicaciones de tantas líneas que requieren servidumbre de paso y homogenización de terrenos a través de fronteras incluso nacionales. Considero que es claro que estamos ante una de las formas en que el extractivismo se hará presente en el país (y en el continente) en los años venideros. Esto concuerda con lo dicho por Boyer (2014) sobre la importancia de la producción energética para el poder; considero que es urgente prestar atención, tam-

bién, a los mecanismos de conexión de dicha producción, que reconfiguran espacios y relaciones sociales.

Como señalé al inicio, el GM no está en fun-

4. Aunque por años se declaró públicamente que no habría expropiación de tierras, en 2015 se especificó de manera que, en al menos ocho propiedades sí se realizaría este procedimiento.

5. Una experiencia que aglutina muchas luchas contra el GM es la del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra y el Agua Tlaxcala-Puebla-Morelos (FPDTA). Puede consultarse en <http://fpdtauetlax.blogspot.mx/> y en Facebook, como Frente de Pueblos Morelos Puebla Tlaxcala

ciones de manera oficial.<sup>6</sup> Sin embargo, durante diecisiete años se ha movido toda la fuerza del aparato estatal para lograr su ejecución (en legislación, en conocimiento técnico, en uso de la fuerza pública). Al mismo tiempo, existen evidencias que apuntan a que este esfuerzo de control ha generado espacios de resistencia y lucha que identifican la región como propia y defendible. Los gasoductos, al ser proyectos que por definición atraviesan terrenos, también tienen el potencial de ser hilos que unen experiencias y visiones de futuro. Los megaproyectos ponen en tela de discusión nuestras proyecciones de porvenir, se realicen o no, puesto que nos enfrentan con nuestras posibilidades (Campbell, 2015). En otras palabras, la (no) construcción del GM también es una territorialización del extractivismo. ■

## Referencias

- BOYER, D. (2014). "Energopower: An Introduction", *Anthropological Quarterly*, 87 (2), pp. 309-333.
- CAMPBELL, B. (2015). *Conjuring Property. Speculation and Environmental Futures in the Brazilian Amazon*. Washington: Washington University Press.
- CRE (Comisión Reguladora de Energía) (1998). "Inicia transporte de gas natural al estado de Morelos", 30 de julio, <http://www.cre.gob.mx/documento/477.pdf>, consultado el 01 de abril de 2016.
- DOF (*Diario Oficial de la Federación*) (1998). "AVISO por el que se comunica el otorgamiento de permiso de transporte de gas natural a Transportadora de Gas Zapata, S. de R.L. de C.V.", 30 de julio, [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4888550&fecha=30/07/1998](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4888550&fecha=30/07/1998), consultado el 30 de marzo de 2016.
- (1999). "Resolución por la que se determina la zona geográfica de Pueblalaxcala para fines de distribución de gas natural", 19 de agosto, [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4952939&fecha=19/08/1999](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4952939&fecha=19/08/1999), consultado el 30 de marzo de 2016.
- DOMÍNGUEZ, M. A. (2006). "En pie, el proyecto del gasoducto de una transnacional alemana: Sener", *La Jornada*, 14 de julio, <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/2006/07/14/puebla/pue108.php>, consultado el 1 de abril de 2016.
- HERNÁNDEZ, C.; CASTILLO, M. A.; ORNELAS, J. (2010). *La Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala. Situación actual y posibilidades de desarrollo*. Tlaxcala: Universidad Autónoma de Tlaxcala.
- LLAVÉN, Y. (2011). "Gana empresa española Elecnor licitación para construir el Gasoducto Morelos", *La Jornada*, 2 de noviembre, <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/2011/11/02/puebla/pue309.php>, consultado el 1 de abril de 2016.
- MOTA, J. (2007). "En la zona del volcán, incertidumbre por desconocer avances del trazo del gasoducto", *La Jornada*, 28 de mayo, <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/2007/05/28/puebla/pue513.php>, consultado el 1 de abril de 2016.
- SENER (Secretaría de Energía) (2015). "Plan Quinquenal de Expansión del Sistema de Transporte y Almacenamiento Nacional Integrado de Gas Natural 2015-2019", [http://www.cenagas.gob.mx/res/plan\\_quinquenal/documento\\_plan\\_quinquenal\\_2015.pdf](http://www.cenagas.gob.mx/res/plan_quinquenal/documento_plan_quinquenal_2015.pdf), consultado el 1 de abril de 2016.
- SOTO, Ó. (2011). *La ciudad nómada: Poder y apropiación del espacio en el marco de los procesos de crecimiento urbano en la ciudad de Puebla*. Tesis doctoral. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid.
- WATTS, M.; PEET, R. (2004). "Liberating Political Ecology". En: R. PEET y M. WATTS (eds.). *Liberation Ecologies: Environment, Development, Social Movements*. Londres: Routledge, pp. 3-47.

6. <http://www.enagas.es/WEBCORP-static/informeanual2015/es/informe-anual-2015.html>