

Ortuño López, Gonzalo, "Detenciones, amenazas y un asesinato: el clima de violencia que enfrentan los defensores que se oponen al Tren Interoceánico en México", *Mongabay Latam*, California, Estados Unidos, 10 de febrero de 2025.

Consultado en:

<https://es.mongabay.com/2025/02/tren-interoceanico-mexico-defensores-violencia/>

Fecha de consulta: 18/09/2025.

Detenciones, amenazas y un asesinato: el clima de violencia que enfrentan los defensores que se oponen al Tren Interoceánico en México

[Gonzalo Ortuño López](#)

10 Feb 2025

- *El asesinato de Arnoldo Nicolás Romero, autoridad encargada de la administración de tierras comunitarias en Oaxaca, aumentó las alarmas entre los defensores en uno de los estados que atraviesa el Tren Interoceánico.*
- *Oaxaca es el estado más peligroso para la defensa de los derechos humanos. De 225 casos en el país entre 2018 y 2024, 26 % eran de esta entidad, según organizaciones.*
- *Uno de los objetivos de las autoridades es conectarlo con el Tren Maya, otra de las obras emblemáticas de la administración anterior, el cual también ha sido duramente cuestionado por comunidades, científicos y organizaciones.*
- *Defensores indígenas acusados por autoridades federales son también beneficiarios del Mecanismo de Protección para Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas.*

Cinco datos clave

El arranque del Tren Interoceánico –que conecta los océanos Pacífico y Atlántico en la parte más angosta de México– ha representado para defensores indígenas del territorio una amenaza diaria, detenciones y acusaciones penales por oponerse a este megaproyecto. La obra ha sido criticada por deforestación excesiva, contaminación del agua, falta de información sobre el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y el bloqueo de la participación activa de las comunidades.

En medio de una tensa relación con las autoridades, las personas defensoras alertaron un foco rojo en los primeros días del año con el asesinato de Arnoldo Nicolás Romero, un comisario ejidal –autoridad encargada de la administración de tierras comunitarias– en San Juan Gichicovi, Oaxaca, uno de los estados que atraviesa el tren. Romero tenía el respeto de defensores y comunidades indígenas por su trabajo.

El comisario ejidal había sido reportado como desaparecido desde el 17 de enero, pero cuatro días después su cuerpo fue encontrado con herida de arma de fuego en un camino local.

Años antes de ser elegido como una autoridad comunitaria, Arnoldo Nicolás Romero fue parte de la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (Ucizoni), una agrupación que ha acompañado a ejidatarios y defensores que se han opuesto al Tren Interoceánico.

Juana Inés Ramírez Villegas es otra de sus integrantes y defensora mixe (ayuuk), quien desde hace 15 años acompaña a comunidades que ven amenazados sus territorios.

“El asesinato de Arnoldo es un claro ejemplo de la violencia que se está viviendo, como nunca antes se había visto dentro del mismo municipio (de San Juan Guichicovi) y exigimos que se esclarezca, que no quede impune como han quedado otros asesinatos. Ayer fue Arnoldo y a lo mejor mañana puede ser alguien más”, sostiene la defensora en diálogo con Mongabay Latam.

Juana Inés, junto con otras 23 personas defensoras, enfrenta un proceso penal desde 2023 por acciones pacíficas de resistencia contra el tren.

Esto, pese a que las obras terminaron en este tramo y a que el tren entró en operación en esa zona desde diciembre de ese año.

“Las obras culminaron. El asunto es que hay afectaciones que aún son muy visibles y que no se atendieron, todo eso ahí sigue y persisten las amenazas. Estamos denunciadas penalmente varias mujeres indígenas, es preocupante y es un claro síntoma de que los derechos no se han respetado”, asegura.

De acuerdo con el monitoreo “[Alas y raíces](#)”, realizado por diferentes organizaciones civiles de México, Oaxaca es el estado más peligroso para la defensa de los derechos humanos. De 225 personas defensoras asesinadas en el país entre 2018 y 2024 –sexenio del expresidente Andrés Manuel López Obrador– 58 eran de esta entidad, eso equivale a casi el 26 %.

Además, del total de asesinatos cometidos en ese sexenio, un 41 % correspondía a personas defensoras del territorio y del medio ambiente.



Obras del Tren Interoceánico, en el Istmo de Tehuantepec. Foto: Juana Inés Ramírez Villegas

Tren Interoceánico, una parte del megaproyecto en el sur de México

El tren es parte de un proyecto mayor, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el cual moderniza las vías del antiguo ferrocarril y amplía los puertos de las entidades en busca de una nueva plataforma de comercio global.

Otro de los objetivos es conectarlo con el [Tren Maya](#), una de las obras emblemáticas de la administración anterior, el cual también ha sido duramente cuestionado por comunidades,

científicos y organizaciones por construirse en tramos sin presentar Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA) y en medio de ecosistemas frágiles.

De las tres líneas que integran el Tren Interoceánico –y que suman más de 1000 kilómetros–, la que ha provocado mayor resistencia es la Línea Z, que va de Coatzacoalcos, en Veracruz, a Salina Cruz, en Oaxaca, y conecta directamente el Golfo de México con el Océano Pacífico mediante 308 kilómetros de vía.

Sesión de Orientación Red Ferroviaria Regional



➤ Línea Z (308 km)
De Coatzacoalcos a Salina Cruz Interconecta el Golfo de México con el Océano Pacífico
En operación vía principal para carga y pasajeros en la primera semana de septiembre 2023.

➤ Línea FA (329 km)
De Coatzacoalcos a Palenque interconecta con el Tren Maya
En operación vía principal para carga y pasajeros en diciembre 2023.

➤ Línea K (459 km)
De Ixtepec a Ciudad Hidalgo interconecta con Centroamérica
En operación vía principal para carga y pasajeros en septiembre de 2024.



Conexión del Corredor Interoceánico del Istmo con el Tren Maya. Imagen: Gobierno de México

Aunque hay comunidades que se oponen en tres zonas del istmo oaxaqueño al Corredor Interoceánico, para Carlos Beas, integrante del equipo de Ucizoni, la resistencia más fuerte está en la zona norte, en municipios como Santa María Petapa, San Juan Guichicovi y Matías Romero.

«Lo que sí estamos señalando es que el asesinato del compañero Arnoldo se inscribe en el clima de violencia, de inseguridad que se ha desatado en nuestra región, a partir de la

entrada de empresas y de grupos del crimen organizado en nuestra región. Para nosotros se encendió un foco rojo”, reconoció el activista, quien conocía al comisario ejidal asesinado desde hace más de 20 años.

De hecho, los homicidios por arma de fuego en estos tres municipios aumentaron durante el tiempo que duraron las obras del Tren Interoceánico. De acuerdo con datos del [Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública](#), en Santa María Petapa, San Juan Guichicovi y Matías Romero aumentaron al menos 24 % los asesinatos entre 2018 y 2023, alcanzando su pico en 2019, con 37 casos.

Para la defensora Juana Inés Ramírez, esto no solo se vio en números, sino también con la irrupción de integrantes del crimen organizado en la región y casos como el hallazgo de una fosa clandestina en San Juan Guichicovi, en 2021.

“Nos empezamos a dar cuenta porque hubo amenazas hacia algunas autoridades municipales y ejidales donde les empezaron a enviar mensajes vía telefónica, incluso a visitarlos en sus domicilios, para que ya no exigieran nada, para que permitieran que se realizaran los trabajos del tren”, sostiene.



Operación del Tren Interoceánico en 2023. Foto: Gobierno de México

Los impactos socioambientales y la resistencia pacífica contra el Corredor

Para la construcción del Tren Interoceánico, las autoridades presentaron una [Manifestación de Impacto Ambiental de solo una parte del tramo](#) y realizaron una consulta que, de acuerdo con organizaciones y comunidades indígenas, no cumplió con los requisitos del derecho a la consulta estipulados en el [convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo \(OIT\)](#) y en la propia Constitución, los cuales señalan que debe ser “previa, informada, de buena fe y en el idioma de cada comunidad antes de iniciar todo el proceso de licitación”.

Pese a que en un inicio, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) señaló que la obra no era viable ambientalmente, terminó autorizando su construcción. Aún está pendiente de concluir la Línea K, que conecta Oaxaca con Chiapas, pues lleva un 66 % de avance, de acuerdo con el gobierno de México, que incluso ha anunciado que [busca extender el tramo hasta Guatemala](#).

Habitantes de San Juan Guichicovi han denunciado una tala de árboles mayor a la anunciada por autoridades, la muerte de peces por la contaminación de los ríos Pachiñé y Malatengo, así como un manantial y arroyo, debido a la ampliación de un gasoducto. Sostienen que usan el agua para el cultivo del maíz y hortalizas, así como para el ganado, actividades domésticas y recreativas.

Una [Evaluación de Impacto Ambiental](#) publicada en 2024 y realizada entre comunidades de San Juan Guichicovi con organizaciones y académicos resalta el conocimiento de la biodiversidad que tienen los habitantes, el cual no fue tomado en cuenta por los promotores del Corredor Interoceánico al presentar su documentación.

En ella, habitantes de diferentes comunidades identificaron 37 especies de animales en alguna categoría de riesgo o amenazadas, como el serete, el jaguar, el mono araña o el tapir, así como 28 especies de flora y diversidad agrícola realizada por los mismos pobladores.

“Hubo muchas observaciones por parte de organizaciones, colectivos, académicos, estudiosos que decían que había ciertas inconsistencias en el manifiesto que minimizaba los impactos ambientales en las comunidades, que no tomaba en cuenta el tema de seguridad en las poblaciones”, cuenta Juana Ramírez sobre la falta de información para iniciar las obras del tren. Señala, por ejemplo, que los cruces peatonales no estaban considerados, que no se conocía a qué velocidad iban a circular los trenes, cuántos iban a pasar al día y cómo iban a quedar los pasos hacia las parcelas solares de los pobladores.

De acuerdo con la defensora mixe, tras la movilización de comunidades de los municipios de Matías Romero, San Juan Guichicovi, de Santa María Petapa, de Barrio de la Soledad y Asunción Ixtaltepec comenzaron las amenazas e intimidación.

Ramírez cuenta que en octubre de 2022, cuando se cambia la autoridad ejidal en la comunidad de Mogoñé Viejo, el comisariado local comenzó a reunirse con autoridades locales y federales, sin tomar en cuenta a su asamblea, para avalar las obras del tren.

“Derivado de esto, en diciembre de 2023, empezaron a meter maquinaria y comenzaron los conflictos porque empezaron a derribar árboles, a dañar cercados e incluso hasta amenazar a compañeros y compañeras diciéndoles que tenían que desalojar”, detalla la defensora.

Ante este escenario, las comunidades plantaron el campamento “Tierra y Libertad”, en febrero de 2023, aunque aseguran nunca haber invadido o bloqueado las vías del tren.

“Se mantuvo como una manifestación pacífica en los mismo predios, jamás se bloquearon las vías del tren y fue cuando nos ganamos las denuncias penales», dice Ramírez. «Durante todo ese tiempo, hubo amenazas, hubo intimidación por parte de la Marina, de la Policía Estatal que siempre llegaban a amenazarnos, a decir que nos iban a desalojar”, afirma, y explica que se enteró de la denuncia en su contra tiempo días después del desalojo realizado por policías estatales de Oaxaca, el 28 de abril de 2023.



Asamblea de comunidades en San Juan Guichicovi, en campamento contra el Tren Interoceánico. Foto: Juana Inés Ramírez Villegas

El abogado José Alberto Cayetano Matus, integrante de Ucizoni y uno de los inculpados por las autoridades, explica que hay dos carpetas de investigación contra los defensores, la primera por ataques a las vías de comunicación y una segunda por el delito de invasión al derecho de vía.

“La vía estaba inhabilitada y no estaba activa, se colgaron mantas para hacer visible la manifestación, pero en ningún momento se obstruyó la vía con un camión o algo. Las obras solo tenían la terracería por donde rehabilitarían las vías. La segunda carpeta surge a raíz del desalojo”, explica el abogado a Mongabay Latam.

Ambos defensores señalan que aunque la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) fue quien interpuso la denuncia, es la Secretaría de Marina –quien quedó al frente del Corredor Interoceánico– quien debe desistir del proceso penal, lo cual no ha sucedido.



El arranque del Tren Interoceánico ha representado para defensores indígenas del territorio

una amenaza diaria, detenciones y acusaciones penales por oponerse a este megaproyecto.

Foto: Juana Inés Ramírez Villegas

Matus señala que los recientes asesinatos de Arnoldo Nicolás Romero y de las hermanas Adriana y Virginia Ortiz García, en noviembre de 2024, ponen en duda la seguridad de los defensores en Oaxaca.

“Ya no es una cuestión legal, es una cuestión política. Se vive con incertidumbre... te pueden detener, te pueden desaparecer, te pueden asesinar, en Oaxaca no hay Estado de Derecho”, sostiene el abogado.

Tanto Matus como Ramírez –ambos con procesos penales abiertos– son también beneficiarios del Mecanismo de Protección para Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas.

Imagen destacada: Marineros y comunidades opositoras al Tren Interoceánico, en el Istmo de Tehuantepec. Foto: Juana Inés Ramírez Villegas