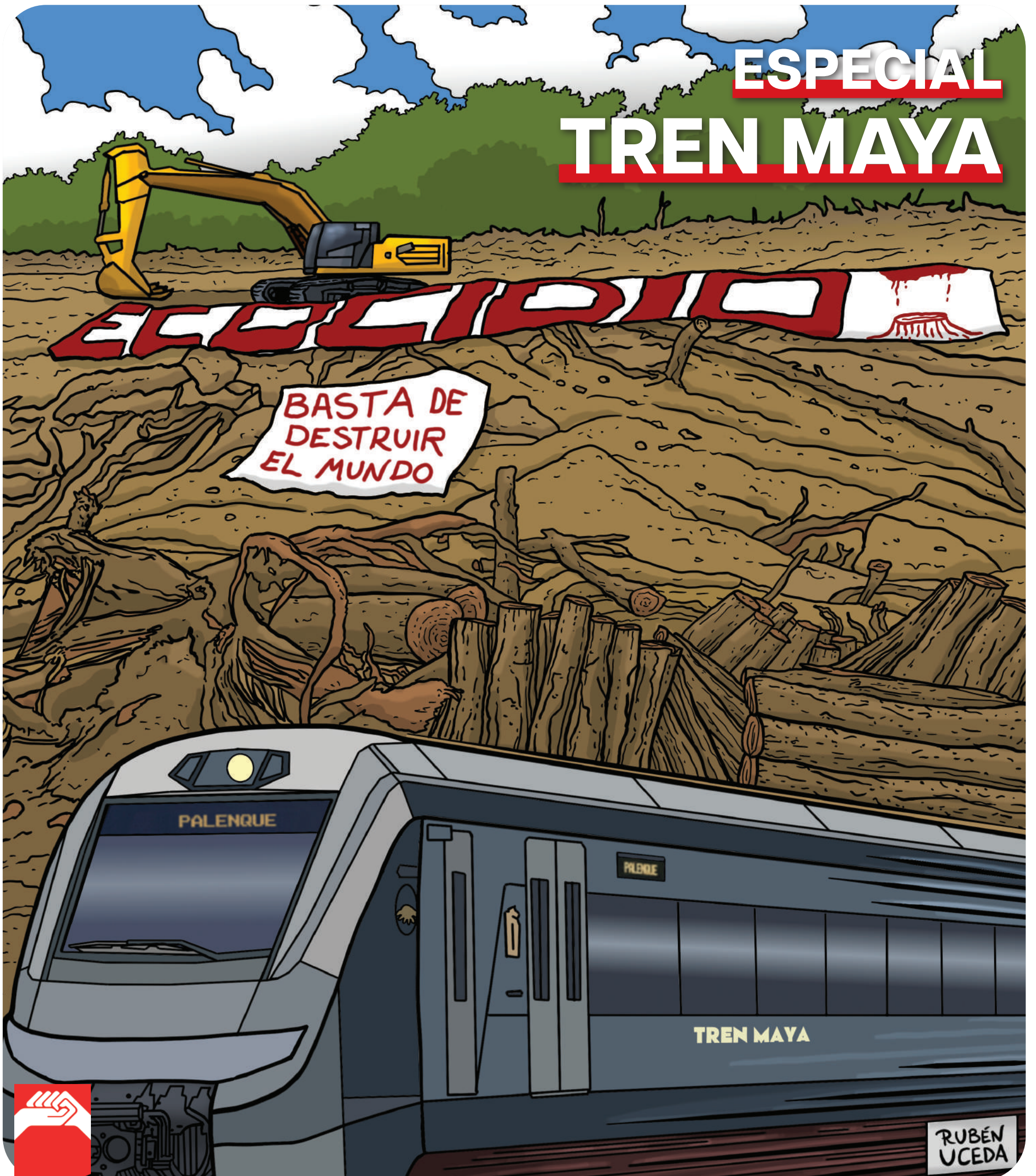


ROJO Y NEGRO

ANARCOSINDICALISMO EN ACCIÓN

ESPECIAL

TREN MAYA



Un tren maya sin el pueblo maya

En el año 2020, bajo el mandato de Andrés Manuel López Obrador quien se presentaba como el gobierno más “progresista” de la historia de los Estados Unidos de México, se iniciaron las obras de uno de los megaproyectos más salvajes en este país: el mal llamado Tren Maya. Este proyecto está suponiendo uno de los mayores ecocidios vividos en México, no solo por la cantidad incalculable de selva destruida y su impacto en los sistemas de cuevas y en el manto acuífero, sino por suponer toda una estrategia de reordenación territorial que da vía libre a que las grandes corporaciones puedan explotar impunemente los recursos de la península de Yucatán fomentando un turismo de masas insostenible, arrebatando a los pueblos originarios sus tierras y negándoles la legítima custodia de su territorio.

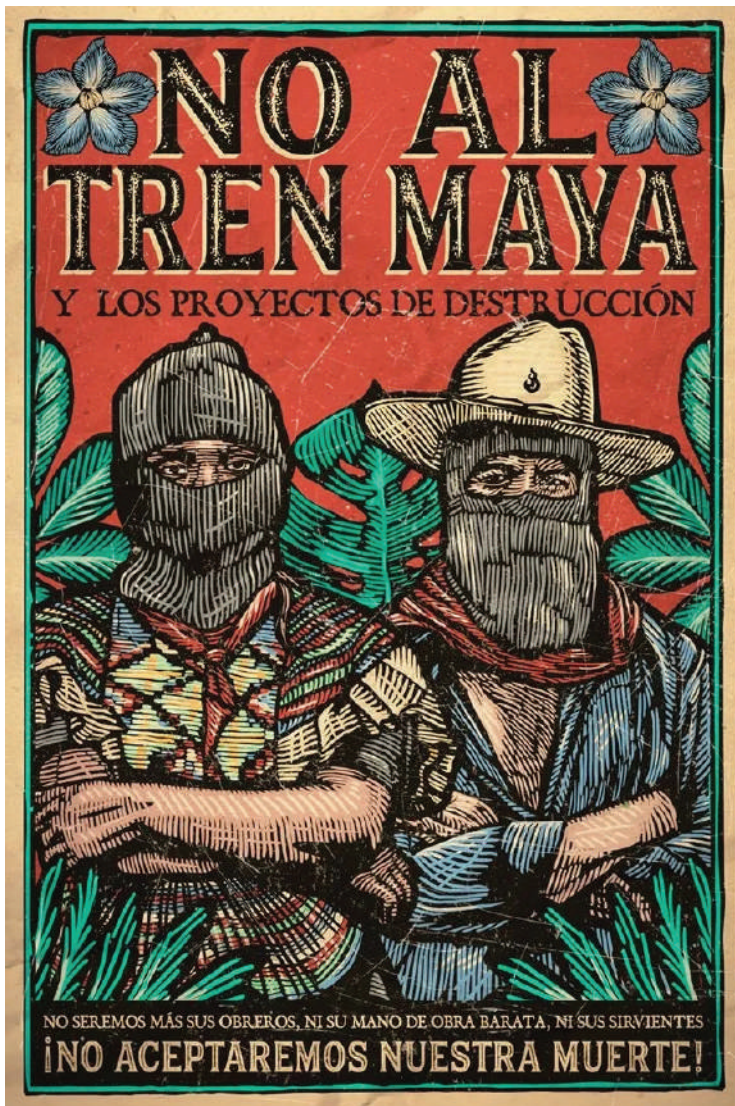
Pese al contexto de emergencia climática, a no contar con la aprobación de ninguna institución reconocida de los pueblos mayas y a haberse generado un fuerte movimiento social de oposición que se ha movilizó y organizado frente a este proyecto de muerte y

destrucción, López Obrador ha seguido adelante disfrazando de “progreso” y de “turismo sostenible” lo que en realidad supone una profunda herida para los estados de Chiapas, Tabasco, Yucatán, Campeche y Quintana Roo y sus pueblos.

El pasado mes de enero parte del equipo de trabajo de la Secretaría de Relaciones Internacionales nos desplazamos a las celebraciones del 30 aniversario del alzamiento zapatista en Chiapas y aprovechamos para visitar las obras del Tren Maya y para reunirnos con algunas de estas organizaciones a las que consideramos hermanas siguiendo con nuestro firme compromiso de denunciar y dar visibilidad a lo que en México sucede. Sabemos que solo tejiendo estas redes podremos hacer frente a la amenaza global que supone el capitalismo en cualquiera de sus formas.

En estas páginas podéis encontrar algunas de las reflexiones que nuestros compañeros y compañeras nos han hecho llegar para que podamos entender el alcance que este proyecto supone. ■

Equipo México



Rojo y Negro | Especial diciembre 2024
Publicación Mensual Anarcosindicalista

DIRECCIÓN:
Miguel Ángel Movilla Lobo
direccion@rojonynegro.info

COORDINACIÓN: Equipo México

COLABORACIONES: Mayvelin Flores Villagómez, Miriam Moreno Sánchez (Colectivo SOS Cenotes y Mujer Libre Mx La Fuerza de Ixchel), LajunMen & Proyecto de Investigación Colectivo Internacionalista Recherche-ag, Sergio Madrid (Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible), Julio Garduño, Ángel Sulub

MAQUETACIÓN: Paqui Arnau

DISEÑO: Sara Pintado y Jazmin E. Gell.

FOTOGRAFÍAS: Andrés Mendoza, M. Libertad Huerta Rodríguez.

ILUSTRACIÓN:
Portada: Rubén Uceda. Cartel: Gran OM & Co.
PÁGINA 3: Juan Capanegra, Colectivo Taller Ahuehuete

REDACCIÓN: Sagunto, 15, 1. 28010 Madrid.
TELÉFONO: 914 470 572
COLABORACIONES, OPINIONES, CARTAS,
SUGERENCIAS: rojonynegro@cgt.org.es
SUSCRIPCIONES ONLINE: envios@rojonynegro.info



4 Capitalismo consciente:
el oxímoron mexicano

5 El tren del despojo

6 El Tren con Piel Blanca
y Máscara Indígena

8 Mapeo de los
Megaproyectos en la
Península de Yucatan

10 La expansión del capital
y el reordenamiento
del territorio en el sur
sureste de México

11 México: Esbozos para
una caracterización del
gobierno de AMLO y
los megaproyectos

12 El Sur Resiste - Tabasco

13 Un tren maya
sin el pueblo maya

16 El tren de la devastación



Capitalismo consciente: el oxímoron mexicano

Con la llegada de la segunda presidencia de Morena, partido político considerado progresista en México, llega también el llamado capitalismo consciente, un modelo que no trata de limar las aristas más filosas del sistema, sino de “perfeccionarlo”, ¿cómo? incrementando el beneficio (tasa de ganancia) en proyectos de largo plazo; pues los capitalistas y sus simpatizantes se han dado cuenta que las inversiones de corto plazo (productos de renta fija, divisas, fondos de inversión, criptomonedas) no son viables en el tiempo dada la volatilidad del mercado financiero como dijo alguna vez Don Durito “El problema con la globalización en el neoliberalismo es que los globos se revientan”.

No es casual que, concluida la elección presidencial, la virtual presidenta se entrevistó con Larry Fink -CEO de BlackRock (gestora con sede en EE. UU. que controla el 10% del mercado mundial) y promotor del capitalismo consciente- para hablar sobre el panorama económico y de inversiones nearshoring¹ en México.

En términos concretos, tanto el mal llamado Tren Maya como el Corredor Interoceánico fueron la primera etapa para cimentar la infraestructura terrestre que conectará el sureste y pacífico de México a la zona este de los Estados Unidos y el sur de Canadá, para la operación de clústeres manufactureros (polos de desarrollo) en el sureste mexicano que utilizará la red ferroviaria para el traslado de mercancías a su destino final, principalmente EE.UU.

El progresismo mexicano, que ahora se alinea al modelo del capitalismo consciente, está dando un importante respiro al sistema capitalista generando un amplio consentimiento entre la población trabajadora, precarizada y excluida a través del discurso de la redistribución de la riqueza -que

La mayoría de la población de la región recibió con beneplácito el comienzo de operaciones del primer tramo del tren.

-que más bien ha significado una redistribución de la pobreza pues las grandes fortunas no han sido afectadas- a través de dos vías: el incremento del salario mínimo que favoreció a un tercio de los trabajadores a

costa de la contención a la baja de los salarios de las otras dos terceras partes; y las transferencias monetarias a sectores sin ingresos. La promesa del beneficio compartido si hay crecimiento económico ya no suena tan vacía; ello genera simpatía incluso en sectores que no son considerados tradicionalmente progresistas.

Con el chantaje de que para continuar este tipo de medidas es necesaria y urgente la operación, continuidad y profundización de los megaproyectos, importantes sectores de la población se vuelven cada vez más hostiles ante

la lucha y resistencia de quienes se oponen a los mismos. El caso del Tren Maya es ilustrativo pues, a pesar de la firme oposición de varios de nuestros compañeros del Congreso Nacional Indígena como de otras organizaciones y colectivos, la mayoría de la población (incluyendo a pequeños sectores que en el pasado se opusieron) de la región recibió con beneplácito el comienzo de operaciones del primer tramo del tren. La disputa por facciones del crimen para controlar varias zonas cercanas al trazo de éste ya ha comenzado en la península y en la región cercana a Palenque, Chiapas. Lo anterior, aunado a la creciente presencia del ejército y Guardia Nacional para el resguardo y protección de estos proyectos, dibujan un panorama que se antoja por demás complejo para la lucha de los de abajo, tanto de quienes se resisten al despojo de territorio como a la devastación ambiental que ello implica, pero también para la lucha anticapitalista que busca la construcción de alternativas viables a este sistema. ■

Mayvelin Flores Villagómez²

¹ El nearshoring o relocalización consiste en trasladar la fabricación de mercancías al país más cercano a su destino final con el objetivo de tener cadenas de producción más cortas que puedan permanecer en funcionamiento siempre, ya que la pandemia Covid-19 demostró que la deslocalización (proceso de fragmentación de las cadenas de producción para abaratar costos) provocó un proceso de interrupción en el suministro de las cadenas globales.

² Integrante de la Red Universitaria Anticapitalista - México.



El tren del despojo

El 16 de diciembre del 2018 –además de realizar una ceremonia en la que se “pedía permiso” a la Madre Tierra– se puso la primera piedra del Tren Maya, un megaproyecto militarizado de reordenamiento territorial que pretende atravesar cinco estados del sur-sureste de México y en cuyo nombre se han deforestado más de 6.659 hectáreas de selva, el 87% de manera ilegal.

Las primeras comunidades que alzaron la voz públicamente ante lo que denominaron Mal Llamado Tren Maya fueron las zapatistas. A las afectaciones diferenciadas que acarrea dedicamos muchos momentos de asamblea y organización durante el Encuentro de Mujeres que Luchan en el que nos recibieron las compañeras zapatistas en diciembre del 2019 en las montañas autónomas de Chiapas, donde el pueblo manda y el gobierno obedece.

A más de cuatro años (y una pandemia) de ese último encuentro, podemos contar más de cincuenta y cinco amparos judiciales y una lluvia de organizaciones colectivas en distintos territorios que enfrentan la división comunitaria derivada de una narrativa progresista, “ecológica” y de justicia social.

La manera en que se ha presentado el proyecto a las comunidades rurales y urbanas ha sido, por decir lo menos, bastante deshonesto. La esencia del Mal Llamado Tren Maya tiene que ver más con un proceso de despojo y modernización forzada que con hacer “justicia para el sureste”, como presume el gobierno mexicano. Algo parecido se vive en el Istmo de Tehuantepec (la parte más estrecha de México que conecta el Golfo con el Pacífico) con la imposición del Corredor Interoceánico, otro megaproyecto ferroviario-industrial-militarizado que es incluso más agresivo con las comunidades indígenas y que complementa un perfil sumamente atractivo para el capital. Esta mancuerna desarrollista genera una serie de impactos acumulativos y sinérgicos en el sur-sureste de México, tanto en el plano ambiental como en el social, incluyendo una nueva barrera de contención migratoria que sirve, principalmente, para satisfacer los intereses de Estados Unidos.

Existen datos que alarman, como la fragilidad del suelo kárstico y el hecho de que el 40% de los jaguares y la reserva de agua más importante de México se encuentran en la Península de Yucatán. Gracias al crecimiento de la agroindustria, de las meggranjas de explotación animal e inmobiliarias esta región pasó de ser una de las mejor conservadas a tener el índice de deforestación más acelerado del país. De 2019 a 2023 se deforestaron 285.580 hectáreas, es decir 71.395 anuales o 196 hectáreas diarias. Ahora, el sur-sureste se pretende activar como una zona de explotación capitalista a través de la expansión precisamente de estas industrias y, sobre todo, de la reubicación de empresas, también conocida como *nearshoring*. Este megaproyecto es –como bien dijo la abogada del derecho a la vivien-



Pilote perforando una cueva en Quintana Roo.
Foto: Andrés Mendoza

da Carla Escoffíé– “un fósforo que se enciende en una habitación llena de pólvora”.

En estos años se han llevado a cabo —desde la academia y desde la sociedad civil organizada— decenas de foros, conversatorios, mesas de análisis, encuentros, seminarios e incluso una caravana y un Tribunal Internacional por los Derechos de la Naturaleza y en ninguno de ellos se han presentado lecturas favorables para las comunidades como presumen los defensores del megaproyecto.

Lo que sí ha quedado claro es que han rellenado cuevas y cenotes, que violaron los derechos de los pueblos indígenas a ser informados y decidir sobre el futuro de sus territorios, que ha habido accidentes fatales debido al desconocimiento y fragilidad de la zona, que ha habido múltiples despojos y expropiación de tierras, que obreros de prácticamente todos los tramos reclaman pagos justos y seguridad, que cientos de trabajadores de dependencias relacionadas con el proyecto han renunciado por razones absolutamente preocupantes y que el hostigamiento a la defensa territorial ha ido creciendo junto con la militarización de la región.

Las organizaciones dedicadas a la conservación coinciden en algo: no hay restauración que alcan-

ce con el nivel de destrucción que se plantea. Y es que esta selva forma parte del Corredor Biológico Centroamericano, que concentra el 10% de la biodiversidad del mundo. El impacto de esta pérdida es planetario.

El “éxito” turístico de la región peninsular, particularmente la del Caribe mexicano, está directamente ligada a la riqueza natural y cultural con las que cuenta. No hay futuro para estas economías productivas si no tenemos ecosistemas y sociedades sanas.

Y ante este escenario tan doloroso que nos deja la catástrofe impuesta, quienes habitamos y defendemos estos paisajes optamos por seguir hablando y honrando la vida a través de la palabra, pero también del arte, de la protesta, de la digna rabia que nos da fuerza y nos hace buscar otros caminos para comunicar. El tren no está terminado y aun si llega a estarlo no sabemos si podrá sostenerse a sí mismo; no sería la primera vez que un tren se abandona en estas selvas. ■

Miriam Moreno Sánchez (@MinaMorsan)
Colectivo SOS Cenotes
y Mujer Libre Mx La Fuerza de Ixchel

El Tren con Piel Blanca y Máscara Indígena

En promedio casi 2 personas (1.77) han muerto cada mes en la construcción del mal llamado Tren Maya.

Aquel día soleado, a 40 grados centígrados, Juan (personaje de ficción) pasaba la jornada laboral imaginando otras formas de reducir sus gastos personales para poder seguir enviando dinero a su familia en el norte de México. Desde que llegó, les habían estado recortando el salario sin justificación legal. Había decidido hacer el largo viaje hasta la Península de Yucatán precisamente porque le habían prometido un buen sueldo con el que podría, por fin, conseguir una vida más digna para él y su familia. Disociado por completo, solo un dolor agudo en sus huesos pudo devolverle a la realidad y sus ojos vieron cómo se apagaba al instante la luz del sol.

José (nombre ficticio) escuchaba de vez en cuando las sirenas de las ambulancias que iban y venían a toda velocidad desde la ciudad de Mérida. Los turnos de noche no le sentaban muy bien, pero no le quedaba más remedio que rotar turnos. Los ingenieros les habían dicho que las obras se tenían que terminar antes de que se acabara el sexenio presidencial. Por ello, había que mantenerse rotando jornadas durante 24 horas al día. De repente, un silbido agudo en sus oídos se combinó con el sonido de su cuerpo chocando contra el cemento.

Juan murió aplastado por una excavadora y José de una caída desde las estructuras de concreto que se construyeron para los pasos a desnivel en el trayecto del tren.

Las historias de Juan y José son ficticias, pero están basadas por un lado en las estadísticas publicadas en una investigación reciente de la ONG Cohesión Comunitaria e Innovación Social¹, una información que ha sido replicada en varios medios de comunicación en México², y por otro lado en la investigación realizada por el Proyecto de Investigación Colectivo Internacionalista Recherche-ag que recoge algunos testimonios de obreros que trabajan en la construcción del tren.

Explotación laboral y despojo territorial

La muerte de los trabajadores tiene un componente neoliberal, clasista y racista propio del siglo XXI que no se puede analizar con herramientas sociopolíticas tradicionales. Para entender cómo funcionan estos tres componentes (neoliberalismo, clasismo y racismo) es necesario ir más allá del marxismo tradicional.

De hecho, es necesario poner una lupa más potente sobre las dinámicas globales de acumulación capi-

talistas dentro de las que se inserta el megaproyecto del tren. En concreto, nos centraremos en dos de los elementos presentes en la acumulación de capital a escala global: 1) la explotación de la mano de obra poco cualificada y no cualificada, junto con 2) la desposesión material desde una visión racial y racista³.

En los debates recientes en Europa ha surgido una nueva categoría, la clase subalterna de trabajadores, que es producto de tales dinámicas. Esta clase subalterna es explotada en proyectos de desarrollo y, al mismo tiempo, marginada en las zonas desarrolladas. Es decir, son trabajadores incluidos como fuerza laboral, pero son y serán los excluidos en el disfrute del «desarrollo» mismo. En Europa, un estudio centrado en el Pueblo Romani (a veces llamado Pueblo Gitano) ilustra esta dinámica de inclusión-marginalización⁴.

En el caso del tren y el proyecto de reordenamiento territorial en la Península de Yucatán, la explotación laboral de la clase subalterna (migrantes

y población Indígena en busca de un trabajo digno) es una continuación de la desposesión material (de los territorios en el caso de los Pueblos Mayas).

El hecho de poner la lupa en las dinámicas de acumulación capitalistas nos ayuda a observar con más detalle los procesos más microscópicos. Por ejemplo, la vida cotidiana de cada trabajador en la construcción del tren. También ayuda a formular nuevas preguntas sobre muchas de las realidades que damos por sentadas en los megaproyectos de desarrollo.

Alguna vez nos hemos preguntado ¿por qué los trabajadores de la construcción del tren son en su mayoría trabajadores migrantes de bajos recursos, con poca o nula formación y/o indígenas de las comunidades mayas?

"Tenemos varios compañeros de Chihuahua, tenemos de Veracruz, tenemos de Tabasco, tenemos de Chiapas..." (anónimo)

En ambos casos, las y los trabajadores, son la mano de obra barata y vulnerable a la explotación. Lo que nuestra lupa anticapitalista nos ayuda a desvelar es que la explotación laboral y despojo material que

vemos en la construcción del tren no son excepcionales sino patrones comunes en las dinámicas globales de acumulación de capital.

"El salario que me ofrecieron es de 5700 [pesos] que deberíamos ganarlo en un turno de 8 horas. Sin embargo nos están extendiendo el horario." (anónimo)

"No es un salario que sea para un vida justa. Te queda solo para tus gastos personales y lo poco que le puedas mandar a tu familia. Estamos muy precarios aquí con nuestra condición de vida." (anónimo)

Los trabajadores migrantes e Indígenas son al mismo tiempo incluidos en la construcción del tren pero son y serán los marginalizados en el disfrute de su propia creación. Los migrantes difícilmente se quedarán en condiciones precarias.

"Bueno me dijeron que había gente de Durango, de Nuevo León, de Sinaloa, de Sonora pero se fueron porque los salarios están muy bajos." (anónimo)

La lupa también nos ayuda a entender mejor la disparatada asociación

de empresas europeas, asiáticas y militares para ejecutar el proyecto emblema del sexenio 2018-2024 en México. En el caso del tren y el megaproyecto de reordenamiento territorial, un abanico de empresas alemanas, españolas, chinas y consorcios mexicanos (por ejemplo, Deutsche Bahn, Renfe y la Sedena)⁵ forman un gran consorcio transnacional que utiliza a trabajadoras y trabajadores pobres e Indígenas no con el objetivo principal de generar trabajos dignos, sino para la acumulación de capital a costa de la clase subalterna. Insistimos en que esta clase laboral es explotada para generar riqueza en nombre del desarrollo.

"Uta, nooo, ta muy pesado la verdad. Sí está muy pesado el día laboral, porque exactamente [en] el día laboral, [lo que] estamos trabajando son muchas horas, igual, de 7 [de la noche] a 7 [de la mañana]... Tenemos un checador donde pasa uno la cara y ahí checa ya. Estee, electrónicamente ahí nos checan." (anónimo)

Esta clase subalterna la componen las y los trabajadores migrantes e Indígenas que buscan una

"Te queda solo para tus gastos personales y lo poco que le puedas mandar a tu familia."

vida digna. Al carecer de formación técnica, son las más vulnerables a la explotación.

"Estee... de cuando yo entré para acá nos han ido recortando poquito a poquito [sueldos] hasta esta semana... Ya me recortaron mucho. Ahí sí que ya no conviene, la verdad, y no sabemos que tanto uno puede aguantar." (anónimo)
"Prácticamente se descansa muy poco. No tenemos una vida social como nuestro presidente dice que debemos tener." (anónimo)
"Sí, firmamos contrato, pero un contrato del cual no nos dieron copia ni nos dejaron sacarle alguna fotografía por lo menos. No podemos tener acceso a eso. Alguien le sacó una foto y le hicieron que borrara la fotografía." (anónimo)

Por otro lado, no deja de llamar la atención que, desde el inicio de la construcción del tren en 2022, varias organizaciones indígenas mayas iniciaran una campaña por la vida digna⁶, advirtiendo de que el megaproyecto amenazaba con despojarles de ella. Los testimonios recientes de los trabajadores no hacen más que dar la razón a las organizaciones mayas.

El tren del Racismo y la Colonialidad

Como mencionamos en algunos párrafos anteriores, el segundo elemento de las dinámicas de acumulación capitalista que nos interesa es la desposesión racial/racista. En concreto, salta a la luz en la desposesión de los territorios indígenas mayas, tanto en la construcción de las vías como en la especulación inmobiliaria producto de la planificación de los «polos de desarrollo». En el despojo territorial del tren, tanto legal como ilegal, los territorios indígenas de México siguen siendo considerados *terra nullius* o tierra a disposición de la (neo)colonización. Esta idea, promovida por la Doctrina del Descubrimiento desde los inicios de la colonización, considera que los Pueblos Indígenas son *nullius*, es decir, nadie. Detrás de la Doctrina del Descubrimiento subyace una ideología racista que considera a los Pueblos Indígenas inferiores y, por lo tanto, incapaces jurídicamente de gestionar sus territorios ancestrales.

El simple hecho de que en la ejecución del megaproyecto no se siguieran los estándares internacionales de derechos humanos para obtener el consentimiento de las comunidades mayas muestra que se les sigue considerando *nullius*. Son varias las leyes mexicanas (tomemos como ejemplo la Ley de Aguas y otras recientes, como el Decreto de Seguridad Nacional de julio de 2022) las que otorgan a las instituciones el poder de tomar decisiones sobre los territorios mayas por encima de las propias comunidades que los han ocupado ancestralmente. Dichas leyes impiden de hecho a las comunidades mayas ejercer su derecho a la libre determinación y, por lo tanto, no solo perpetúan ideologías racistas y coloniales sino que también contravienen lo dispuesto en el artículo 2 de la Constitución Mexicana en su apartado sobre los Pueblos Indígenas (reformado en 2001).

Al mismo tiempo, el despojo territorial ha generado un movimiento social de resistencia indígena que ha derivado en un buen número de juicios de amparo promovidos desde las comunidades Mayas y organizaciones activistas medioambientales⁷.

Los pueblos mayas resistimos, sosteniendo la vida y defendiendo el territorio. #NuestraLuchaEsPorLaVida #NoAlTrenMilitar #NoAlTrenMaya #NoAlMalllamadoTrenMaya #CNI #CIG #EZLN⁸

Existen otros tipos de despojo sistemático que también derivan de la colonialidad. Por ejemplo, el hecho de que un consorcio global utilice el nombre de un pueblo indígena (Maya) sin el debido consentimiento constituye un tipo de despojo cultural definido como apropiación cultural en términos de derecho internacional. Sobra decir que tal despojo contraviene el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, ratificado por países como México, España y Alemania, de donde provienen varias de las empresas constructoras.

El Tren de la Muerte

No podemos pasar por alto el mérito de varias organizaciones mayas que advirtieron con suficiente antelación las consecuencias y el impacto negativo del tren. En agosto de 2022, el Consejo Nacional Indígena Peninsular (de la península de Yucatán) relacionó el proyecto del tren con megaproyectos de muerte. Desde la visión indígena, se abogaba por el respeto a la vida. **¡No a los megaproyectos de muerte! ¡No al mal llamado Tren Maya!, ¡No al corredor Interoceánico! ¡No a los megaproyectos de muerte! #CNI #CIG #NuestraLuchaEsPorLaVida⁹**

A pesar de las voces de advertencia, las obras no se han detenido. A pesar de las numerosas preocupaciones planteadas por funcionarios, asesores, científicos e incluso simpatizantes del ferrocarril, López Obrador se ha negado a retrasar el proyecto y está empeñado en inaugurarlos antes de que finalice su mandato en 2024¹⁰.

El proyecto ha comenzado con violaciones de los derechos de los Pueblos Indígenas, como ya señaló la oficina del Alto Comisionado de Derechos Humanos en México en 2019¹¹, y continúa con violaciones de los derechos laborales, como señala el informe de Cohesión Comunitaria e Innovación Social (véase más arriba). Además, está generando un número alarmante de accidentes laborales mortales. Desde Europa, varios grupos activistas también se han manifestado en contra del proyecto¹².

¿Importan las muertes del Tren? Algunas especulaciones recientes de la prensa señalan que los reyes de Suecia, en su visita a la península de Yucatán en marzo de 2024, se negaron a tomar el tren, siendo conscientes de las violaciones de los derechos y el impacto medioambiental. Un medio sueco lo ha denominado «*dödens tåg*», el tren de la muerte¹³. Más allá de las especulaciones, la prensa afirma que hubo una manifestación de grupos ambientalistas frente a la embajada de Suecia en México¹⁴.

A modo de cierre

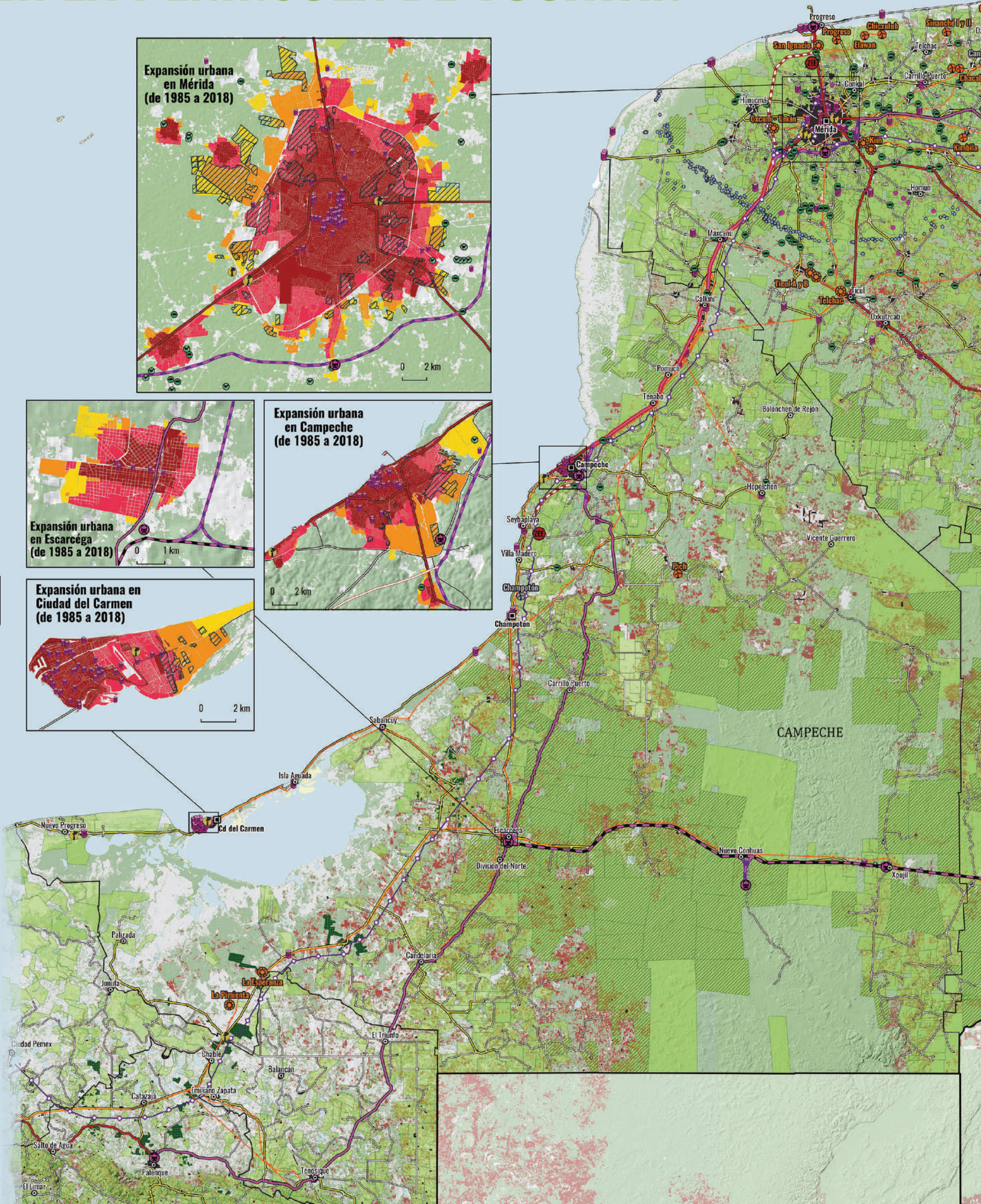
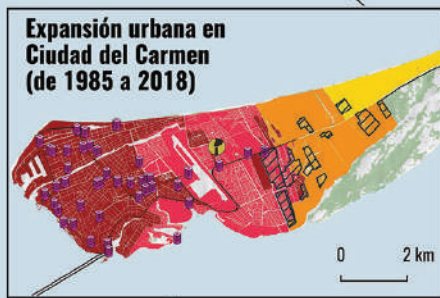
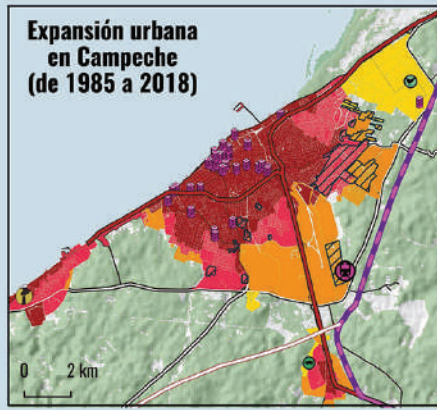
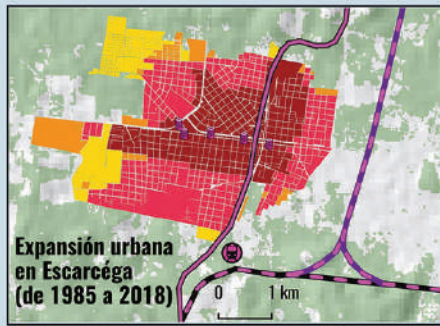
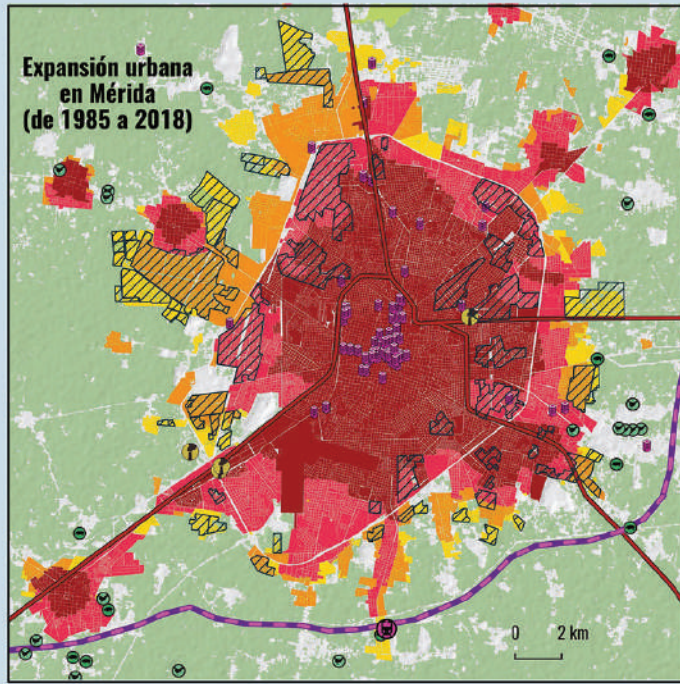
En Piel Negra, Máscaras Blancas, Frantz Fanon critica la construcción del sentimiento de inferioridad y la consecuente búsqueda por parte del colonizado (de piel negra) de apropiarse e imitar la cultura del colonizador (la máscara blanca). El megaproyecto del tren parece esforzarse por apropiarse de la cultura Maya; sin embargo, echamos de menos los estándares indígenas de dignidad y respeto por la vida.

Como proyecto neoliberal con una ideología occidental de desarrollo alejada de la vida digna y el respeto a la Madre Tierra, lo que se presenta ante nosotros es un tren con piel blanca y máscara indígena. ■

LajunMen & Proyecto de Investigación Colectivo Internacionalista Recherche-ag

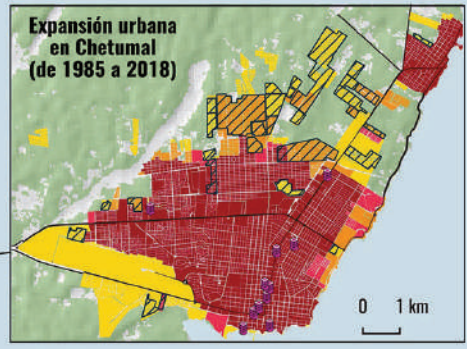
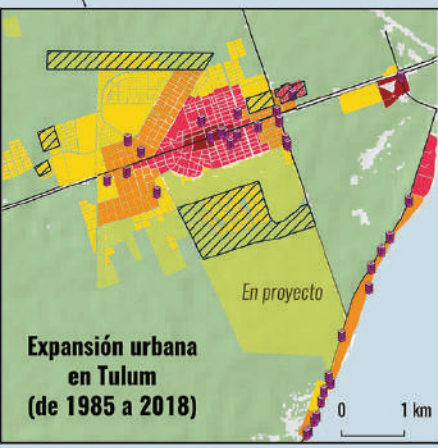
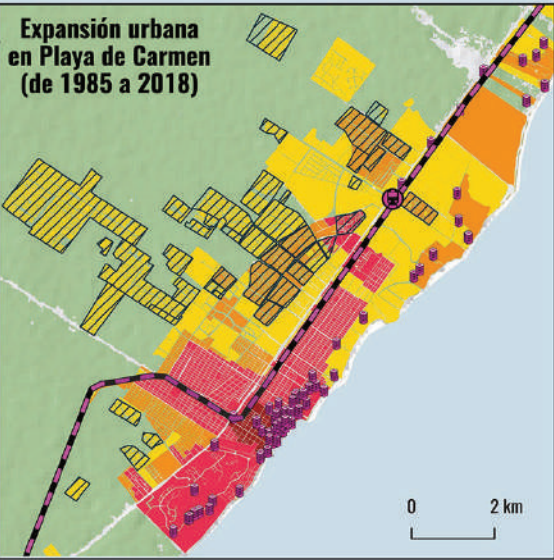
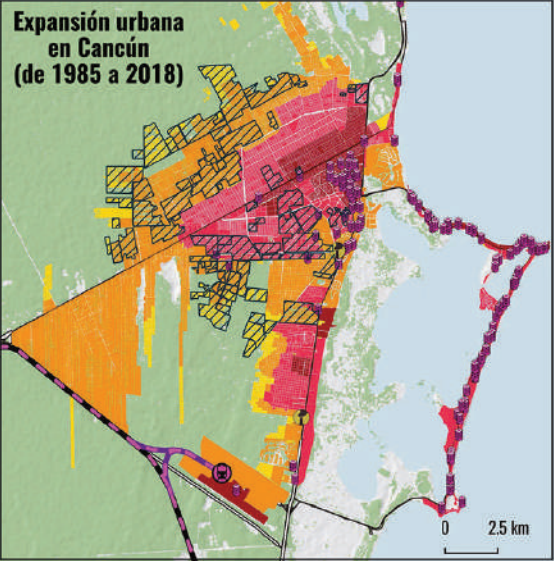
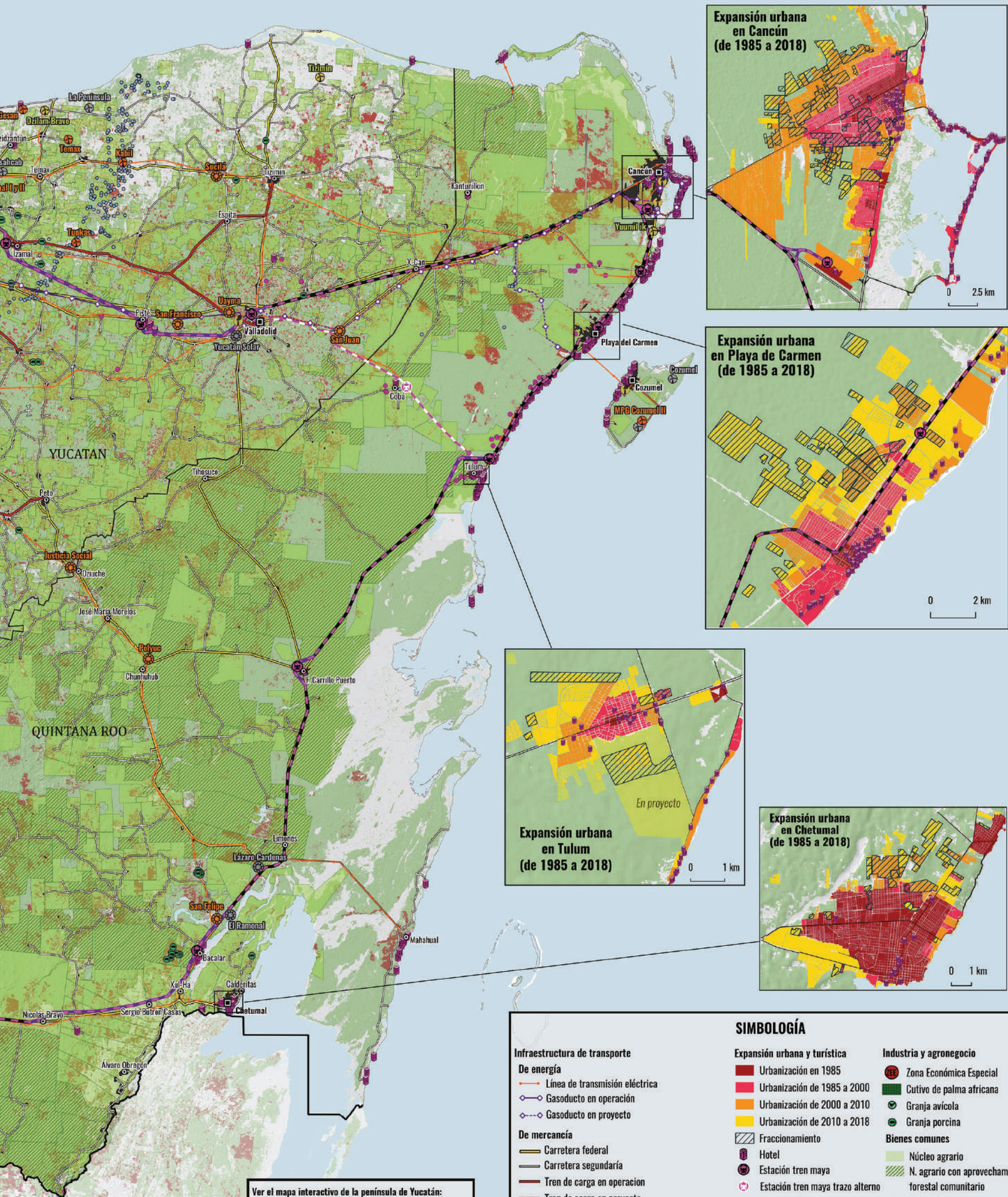
- 1 <https://drive.google.com/file/d/1D71W6E8zW-magEyGAARcp3nCslooT9HbC/view>
- 2 Véase por ejemplo: <https://www.cuartopoder.mx/nacional/revelan-48-decesos-durante-construccion-del-tren-maya/489900>; <https://www.hazruído.mx/reportes/de-las-48-muertes-del-tren-maya-seis-ocurrieron-este-ano/>; <https://elporvenir.mx/nacional/han-muerto-48-personas-por-trabajos-del-tren-maya/722651>; <https://mayasinfrentas.org/2024/02/48-personas-murieron-por-presuntos-riesgos-de-trabajo-en-obras-del-tren-maya-de-2021-al-2024/>
- 3 Picker, G. (2019). Conclusion: (Re)centring Labour, Class, and Race. In E. Vincze, N. Petrovici, C. Raț, & G. Picker (Eds.), *Racialized Labour in Romania: Spaces of Marginality at the Periphery of Global Capitalism* (pp. 207–226). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-76273-9_8
- 4 Vincze, E., Petrovici, N., Raț, C., & Picker, G. (Eds.). (2019). *Racialized Labour in Romania: Spaces of Marginality at the Periphery of Global Capitalism*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-76273-9>
- 5 Ver: https://www.ya-basta-netz.org/tren-maya-made-in-germany/?fbclid=IwY2xjawEnupJleHRuA2FlbQIxMAABHAdJkHle6wgHuA-FeHNCaC-6UA4E-8N3hKSDJdJ-uwTlWV0w_qNshEHZQw_aem_VKYu_J8A2Dhe6Iemi7jVUQ, y <https://www.swissinfo.ch/spa/constructoras-del-tren-maya-en-m%C3%A9xico-figuran-entre-las-m%C3%A1s-grandes-del-mundo/46803122>
- 6 <https://www.facebook.com/profile.php?id=100066350596498>
- 7 Véase por ejemplo: <https://aristeginoticias.com/1602/mexico/otorgan-suspension-definitiva-contras-obras-del-tren-maya-en-tramo-con-cenotes/>; <https://politica.expansion.mx/presidencia/2022/05/30/decenas-de-amparos-bajan-velocidad-al-tren-maya-obra-emblema-de-amlo>
- 8 Fuente: https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid02AFxQtzWfD1frDirM7ZQnCdGdRc2ZoR7DfMfWm1QkSBhrRZB2q6Vp5W9vPwf93fNvl&id=100066350596498
- 9 Fuente: https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid02WYuuwv5iQVvzFmL6a5ch4Epy7BFQuazzRnqGXRAw6CF6pLqXpCtE2743nD-ZUFQl&id=103355975208381
- 10 Fuente: <https://www.nytimes.com/es/2022/08/28/espanol/mexico-tren-maya-amlo.html>
- 11 <https://hchr.org.mx/comunicados/onu-dh-el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia/>
- 12 <https://deinebahn.com/2021/10/24/30-10-21-globaler-aktionstag-gegen-oeko-zid-und-vertreibung-nein-zum-maya-zug/>
- 13 <https://noticariবেনিনসুলার.com.mx/suecia-tren-de-la-muerte-al-tren-maya/>
- 14 <https://aristeginoticias.com/1403/mexico/presidencia-aclara-por-que-reyes-de-suecia-cancelaron-recorrido-en-tren-maya/>

MAPEO DE LOS MEGAPROYECTOS EN LA PENÍNSULA DE YUCATÁN



ROJO Y NEGRO

ANARCOSINDICALISMO EN ACCIÓN



Ver el mapa interactivo de la península de Yucatán:
<http://geocomunes.org/Visualizadores/PeninsulaYucatan>
<https://www.ccms.org.mx/VisualizadorPeninsulaYucatan/>

Fuentes:
 - Capas centrales eléctricas, ZEE, líneas transmisión, gasoducto, tren maya, cultivo de palma: elaboración propia a partir de fuentes oficiales
 - Capa expansión urbana: elaboración propia a partir de imágenes satelitales
 - Capas granjas porcina y avícola: SIAP y elaboración propia
 - Capa hoteles: DENUUE INEGI
 - Capas núcleos agrario: RAN y CCMSS
 - Capas carreteras: INEGI y elaboración propia
 - Capa cenotes: UT Dallas y elaboración propia
 - Capas cobertura y pérdida forestal: Hansen/UMD/Google/USGS/NASA
 - Capas base: INEGI

SIMBOLOGÍA		
Infraestructura de transporte	Expansión urbana y turística	Industria y agronegocio
De energía	Urbanización en 1985	Zona Económica Especial
— Línea de transmisión eléctrica	Urbanización de 1985 a 2000	Cultivo de palma africana
— Gasoducto en operación	Urbanización de 2000 a 2010	Granja avícola
— Gasoducto en proyecto	Urbanización de 2010 a 2018	Granja porcina
De mercancía	Fraccionamiento	Bienes comunes
— Carretera federal	Hotel	Núcleo agrario
— Carretera secundaria	Estación tren maya	N. agrario con aprovechamiento forestal comunitario
— Tren de carga en operación	Estación tren maya trazo alternativo	Anillo de cenote
— Tren de carga en proyecto	Cenote turístico	Cobertura Forestal / Deforestación
— Tren Maya y de carga sobre doble vía	Generación eléctrica	Cobertura forestal en 2000
— Tren Maya sobre vía existente (con derecho vía)	Central térmica en operación	Pérdida forestal de 2000 a 2017
— Tren Maya sobre vía a construir (con derecho vía)	Parque fotovoltaico cancelado	Límites políticos y localidades
— Tren Maya sobre vía a construir (sin derecho vía)	Parque fotovoltaico en proyecto	Ciudad principal
— Tren Maya trazo alternativo (Valladolid - Tulum)	Parque eólico cancelado	Otra localidad
	Parque eólico en operación	Zona urbana
	Parque eólico en proyecto	Límite de estado





Foto: M. Libertad Huerta Rodríguez

La expansión del capital y el reordenamiento del territorio en el sur sureste de México

En los pasados 50 años, el gobierno mexicano impuso en la región norte del estado de Quintana Roo, México, un modelo de desarrollo elitista, excluyente y depredador que brindó amplias facilidades para el crecimiento de la industria turística de gran escala¹ a lo largo de más de 160 kilómetros de costa del Caribe mexicano. Ese modelo de desarrollo trajo consigo beneficios y ganancias para los corporativos de la industria turística y otros sectores de servicios comerciales y, a la par, generó (y continúa generando) impactos negativos sociales, culturales y ambientales que modifican y merman los modos y medios de vida de las comunidades indígenas² y generan daños irreversibles a ecosistemas naturales importantes para garantizar el equilibrio ecológico como los manglares, los cenotes, los acuíferos, los humedales y las selvas, entre otros.

No obstante, la evidencia de impactos socioambientales desastrosos que ese desarrollo ha traído consigo, la actual administración gubernamental de México -cuyo período concluye en septiembre de este año 2024- desplegó una estrategia de reordenamiento territorial sobre la región sur-sureste de México para reconfigurar el territorio y adaptarlo a las necesidades de los grandes capitales bajo una lógica de acumulación de la riqueza. Esta reconfiguración del territorio incluye la realización de grandes inversiones para la construcción de megaobras que provocan profundas transformaciones en el uso de la tierra, la privatización de la propiedad social, la eficientización del transporte de mercancías, la militarización, la expulsión de la población local y la atracción y contratación de mano de obra migrante.

En este sentido, solamente en la península de Yucatán se construyeron dos nuevos aeropuertos, se ampliaron las capacidades de los puertos marítimos y se puso en operación un sistema ferroviario, nombrado Tren Maya, que recorrerá más de 1.500 kilómetros, facilitando y eficientando los negocios de empresas turísticas, energéticas, ganaderas, porcícolas y agroindustriales.

El sistema ferroviario recién inaugurado impactará a los cinco estados del sur-sureste promoviendo el desarrollo de una enorme infraestructura que, bajo el concepto de “polos de desarrollo”, incluirá nuevos asentamientos urbanos, estaciones de pasajeros, de carga y de servicio, complejos turísticos y parques agroindustriales³ y también cuarteles y bases militares que demuestran el uso dual que tendrá el Tren Maya.

El progreso que se pregona existe, pero para los grandes capitales.

A partir de la imposición de este re-ordenamiento del territorio y bajo la evidencia de daños al medio ambiente y al territorio de pueblos originarios, relatores de derechos humanos de organismos internacionales junto a cientos de personas del mundo académico han expresado su preocupación por los impactos irreversibles que el megaproyecto generará en una región poblada por miles de comunidades campesinas e indígenas que poseen tierras con ecosistemas frágiles y únicos de alta biodiversidad y de otras funciones ecosistémicas. Desde espacios diversos, organizaciones sociales y territoriales han expuesto argumentos críticos que exigen al Estado el respeto al derecho a un medio ambiente sano, al territorio, a la libre determinación y a la autonomía, entre otros. Demandan que se cumpla la legislación ambiental, se frene el deterioro y se detenga la destrucción de modos y medios de vida de las poblaciones locales.

La constante del actuar gubernamental, en el marco de una narrativa hegemónica aplastante que promete progreso y desarrollo para todos, ha sido la ruptura y el ataque a organizaciones que han manifestado críticas respecto a esta intervención gubernamental. Este mismo argumento se utilizó para justificar la creación de Cancún, como así lo muestra el decreto de creación del Centro Integralmente Planificado (Diario Oficial de la Federación 28 de enero de 1974). Cincuenta años después de la creación de Cancún es evidente que la estrategia de atracción de grandes inversiones gubernamentales y empresariales en realidad provoca pobreza para las poblaciones locales pues expulsa a las personas de sus territorios, se destruyen los medios y formas de vida, se dañan los sistemas ambientales que permiten la reproducción de la vida y se impone a la población su inserción en el sistema del empleo asalariado precarizado. El progreso que se pregona existe, pero para los grandes capitales.

La expansión del capital dentro del modelo de desarrollo actual requiere, por un lado, de un acceso franco a la tierra y a los bienes naturales y, por el otro, de una oferta abundante de mano de obra⁴. Para atender estas dos necesidades del capital, el gobierno mexicano ha violentado los derechos de las comunidades indígenas impulsando modelos económicos que desfavorecen a la economía campesina y sus modos de vida⁵, facilitando así la incorporación de las tierras y bienes naturales al desarrollo de actividades extractivistas y al mercado inmobiliario. A la par, y para complementar las necesidades que requiere la expansión del capital, el Estado favorece un proceso de proletarianización de la población rural, generando las condiciones para que esta población sea atraída a

nodos urbanos con opciones marginales para mantener su cultura y tejido comunitario.

Hoy día, con el impulso del reordenamiento del sur-sureste, el Estado mexicano favorece la expulsión y desposesión de las tierras de las comunidades indígenas generando las condiciones para acentuar un modelo de desarrollo que concentra la riqueza y permite a las grandes empresas y corporativos de las finanzas, de la agroindustria, del turismo, del sector inmobiliario y de la industria armamentística acumular capital y perpetuar su dominio. Los procesos de despojo impulsados y facilitados por los Estados han sido estudiados por diversos autores: David Harvey lo denomina “acumulación por desposesión”⁶ refiriéndose a prácticas capitalistas como la mercantilización y privatización de la tierra, la expulsión por la fuerza de las poblaciones campesinas y la conversión de varios tipos de derecho de propiedad (comunal, colectivo, estatal, etc.) en derechos de propiedad privada exclusivos.

El reordenamiento del territorio en el Sur-Sureste de México impulsa un esquema extractivista donde los beneficios corresponden a los réditos del saqueo, que no se pretenden reinvertir en bienestar, ni justicia social mientras se rompe con las lógicas de los territorios antes de la llegada de los grandes capitales. Al mismo tiempo que esto ocurre “la biodiversidad es destruida, aumenta la concentración de la tierra y las comunidades rurales, campesinas o indígenas, son expulsadas o desalojadas”⁷. ■

Sergio Madrid
Consejo Civil Mexicano
para la Silvicultura Sostenible

1 Espinosa-Coria Horacio. El origen del proyecto turístico Cancún, México. Una valoración de sus objetivos iniciales a 42 años de su nacimiento. *LiminaR* vol. 11 n°. 1 - San Cristóbal de las Casas ene. Junio 2013.

2 Eduardo Rubio Maldonado, Manuel Murad Robles y José Vicente Rovira Sanroque. Crisis ambiental en la costa de Quintana Roo. *Argumentos (Méx.)* vol. 23 n°. 63 México may/ago. 2010.

Dossier “Nosotros somos su crisis”: debates sobre la crisis económica mundial.

3 ONU-Habitat, Lineamientos para el diseño de las ou: criterios para comunidades sustentables. *Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la Región Sureste de México*, Corredor regional tren maya.

4 Márquez Covarrubias Humberto: La gran crisis del capitalismo neoliberal. *Andamios* vol. 7 n°. 13 México may/ago. 2010 Dossier: Crisis financiera, crisis estructural.

5 Villanueva Vega, Alma; La migración rural-urbana y su impacto económico en Felipe Carrillo Puerto: el caso de la microregión de los chunes, Quintana Roo. 2005.

6 Harvey, David. *El nuevo imperialismo*. 2004. Madrid, Akal.

7 Gabler, *Ibidem*.

México:

Esbozos para una caracterización del gobierno de AMLO y los megaproyectos

En gran parte del mundo, se insiste en sostener modelos económicos que se basan en un patrón extractivista y exportador. En México, este sistema fue sostenido por gobiernos neoliberales como los que establecieron el Tratado de Libre Comercio para América del Norte o el Plan Puebla-Panamá. Este modelo, con ligeras variaciones, fue también impulsado por Andrés Manuel López Obrador (AMLO) mediante megaproyectos como el Corredor Interoceánico, el Tren Maya y la Refinería Dos Bocas, además de la continuación del Proyecto Integral Morelos.

La construcción de megaproyectos ha sido posible gracias a los Decretos Presidenciales que ha implementado AMLO con los cuales se deben otorgar permisos especiales para la construcción de su infraestructura en un plazo máximo de cinco días. Así, las Manifestaciones de Impacto Ambiental forzosamente deben ser aprobatorias. Estos decretos establecen la construcción y operación de los megaproyectos como un tema de seguridad nacional y de interés público, lo cual ocasiona una securitización que refuerza el proceso de militarización.

Ahora, el Ejército Mexicano se encarga de tareas de salud, de educación, de infraestructura y de migración, entre otras. Particularmente, se les ha otorgado la construcción de tramos del Tren Maya y tareas de resguardo y vigilancia de los megaproyectos instalando de cuarteles a lo largo del sur-sureste.

Desde antes del inicio de la construcción del Tren Maya el gobierno aplicó consultas populares que no cumplieron con los requisitos fundamentales de ser previas, libres, informadas, de buena fe y culturalmente adecuadas, por lo que se violó este derecho de pueblos y comunidades.

Las consecuencias que han traído el establecimiento de las vías del tren y de las zonas destinadas a parques industriales y la extracción de minerales, agua e hidrocarburos necesarias para la construcción del mal llamado Tren Maya ha causado un reordenamiento territorial a lo largo del sur-sureste, así como una nueva redefinición. Esto conlleva a que los megaproyectos sean un filtro para frenar el flujo migratorio acorde a las políticas migratorias de Estados Unidos. De hecho así se presentaron en el Plan Nacional de Desarrollo (2019–2024) de AMLO: “que los proyectos regionales de desarrollo actúen como “cortinas” para captar el flujo migratorio en su tránsito hacia el norte: el Tren Maya, el Corredor Transístmico y la Zona Libre de la Frontera Norte”. Se han establecido así nuevos límites físicos



Resistencia civil pacífica en agosto 2022.
Foto: Elias Siebenborn

e imaginarios que atienden a intereses geopolíticos, lo más peligroso es que el reordenamiento despoja, desplaza y desaparece a poblaciones que se encuentran establecidas en posiciones estratégicas por tener bastos recursos naturales y/o rutas comerciales.

El establecimiento de industrias extractivas genera empleos temporales (hasta que el recurso natural se agote), atienden a lógicas asalariadas, causan abandono obligado de formas de reproducción y sostenimiento de la vida que están fuera de la lógica capitalista. La intención del Tren Maya es un transporte de pasajeros, pero también de transporte de hidrocarburos.

Para potenciar el turismo, debe de haber quienes atiendan a las personas extranjeras, en cuanto a labores de limpieza y comida, principalmente. Lo cual reproduce un tipo de neocolonización donde

las personas locales terminan sirviendo a la persona extranjera. Asimismo, la apropiación cultural y folklorización de los pueblos indígenas y comunidades originarias fue usado para nombrar al mal llamado Tren Maya, el cual es un tren militar porque no es maya.

Por último, AMLO ha criminalizado a personas defensoras del territorio, como el caso de Samir Flores. A lo largo del mandato les ha llamado conservadores, conservadores radicales o pseudo ambientalistas. Samir fue asesinado afuera de su casa después de una reunión con políticos de Morena, donde denunció las graves consecuencias del Plan Integral Morelos. De esta manera, la estigmatización opera como una forma de criminalización y desacreditación a las posturas opositoras. ■

Libertad Huerta Rodríguez

El Sur Resiste - Tabasco

A un cuando se pensaba que el movimiento social estaba desaparecido por 2018, a raíz del “triumfo” de una supuesta Izquierda y quizás antes, según quienes se hicieron con las luchas que caminamos durante años, los librepensantes pasamos a ser la radicalidad. Los poderes fácticos no iban a esperar más a que el creciente movimiento social llegara a extremos incontrolables, para allá pintaba, pero, encontraron el botón de alivio para la olla de presión.

Ante esta disyuntiva, las luchas pequeñas o más pequeñas hemos buscado de alguna manera el modo de reencontrarnos y caminar en lo común, de manera que se nace lo que llamamos EL SUR RESISTE que iniciamos organizándonos y dándolo a conocer con la Caravana del mismo nombre recorriendo el sur, el sureste y la península de la república mexicana, zona que, por sus riquezas naturales, es la codicia de la voracidad capitalista que, con la anuencia y complicidad de los distintos niveles de gobierno, despojan, desplazan, agreden a pueblos y comunidades que defienden la tierra y el territorio como parte englobadora vs. el gran capital.

La Caravana visibilizó las grandes injusticias que padecen principalmente los pueblos y las comunidades ante la depredación y entrega que de los recursos hacen quienes dicen representar al pueblo.

En Tabasco, también hace aire. Al paso de la Caravana se recogieron voces, sentires y pesares, aun cuando el panorama no es muy propicio para los movimientos sociales por ser la tierra del hoy saliente primer presidente tabasqueño, por la idolatría que a él profesan hasta los más sedicentes de izquierda, de lucha y defensores de la vida. No obstante, aunque pequeños, existimos las voces que sabemos y decimos que se va quedando mucho a deber a quienes se la compraron completa y sin cuestionar, a quienes lo apostaron todo en las urnas y que hoy saben que ahí siguen las proble-

máticas de antaño, de décadas; las problemáticas de contaminación de aguas, de aire, de tierra por parte de la industria petrolera, de la deforestación por la imposición y creciente ganadería, del abandono al campo en sus problemáticas de fondo, de la soberanía alimentaria, de la creciente inseguridad y presencia cada vez más descarada del CO en los otrora tranquilos municipios de las zonas de la sierra y en los ríos .

El deterioro de la tierra y de las comunidades campesinas e indígenas vinculadas a ésta ha sido responsabilidad de los proyectos de hidrocarburos que tanto abundan en esta región volviendo cada vez más contaminados los suelos y el agua que afecta directamente la agricultura, la ganadería y la pesca, actividades sustantivas de las comunidades. PEMEX, paraestatal que opera en esta región, ha contabilizado y hecho público que desde 2018 y hasta 2022 han sucedido 84 derrames y 11 fugas, principalmente por problemas de diseño y mantenimiento que deterioran la región y que con el nuevo proyecto de Dos Bocas -en construcción- generaría aún más deterioro.

A pesar de este adverso panorama, la organización Colectivo Cultural Corazón de Piedra Verde, adherente a la Sexta Declaración de la Selva Lacandona, compartió sus palabras de aliento y fuerza de la defensa territorial que son parte inherente a las comunidades indígenas que existen a lo largo del Abya Yala. Se saludó el esfuerzo de la Caravana por denunciar y evidenciar el vínculo de los megaproyectos del Tren Maya y el Corredor Interoceánico que buscan asentarse en una de las zonas con mayor cantidad de recursos del país y que el discurso hegemónico manipula como un proyecto para los pueblos cuando es un proyecto de despojo.

Entonces y ahora, retomamos una estrofa de Alfredo Viteri que dice: “nuestro territorio no es una cosa ni un conjunto de cosas utilizables, explotables ni tampoco un conjunto de recursos, nuestro

territorio con sus selvas, sus montañas, sus ríos, sus lagunas y humedales con sus lugares sagrados donde viven los dioses protectores, con sus tierras negras, rojas y arenosas y sus arcillas, es un ente vivo que nos da vida, nos provee agua y aire, nos cuida, nos da alimento y salud, nos da conocimiento y energía, nos da generaciones, y una historia un presente y un futuro, nos da identidad y cultura, nos da autonomía y libertad. Junto con el territorio está la vida y junto con la vida está la dignidad, junto al territorio está nuestra autodeterminación como pueblos.”

A un año del paso de la Caravana, en Tabasco no ha pasado gran cosa en términos de “Beneficios al pueblo”, una refinería que, aun después de inaugurada, no se corresponde con lo que realmente ocurre. Paraíso es un municipio pequeño que con el gran megaproyecto ha visto la vida trastocada, social, económica, política y culturalmente, la comunidad del bosque terminó siendo devorada por completo por el mar y las trabas burocráticas para la reubicación los mantiene errantes e inciertos ante sus vidas...

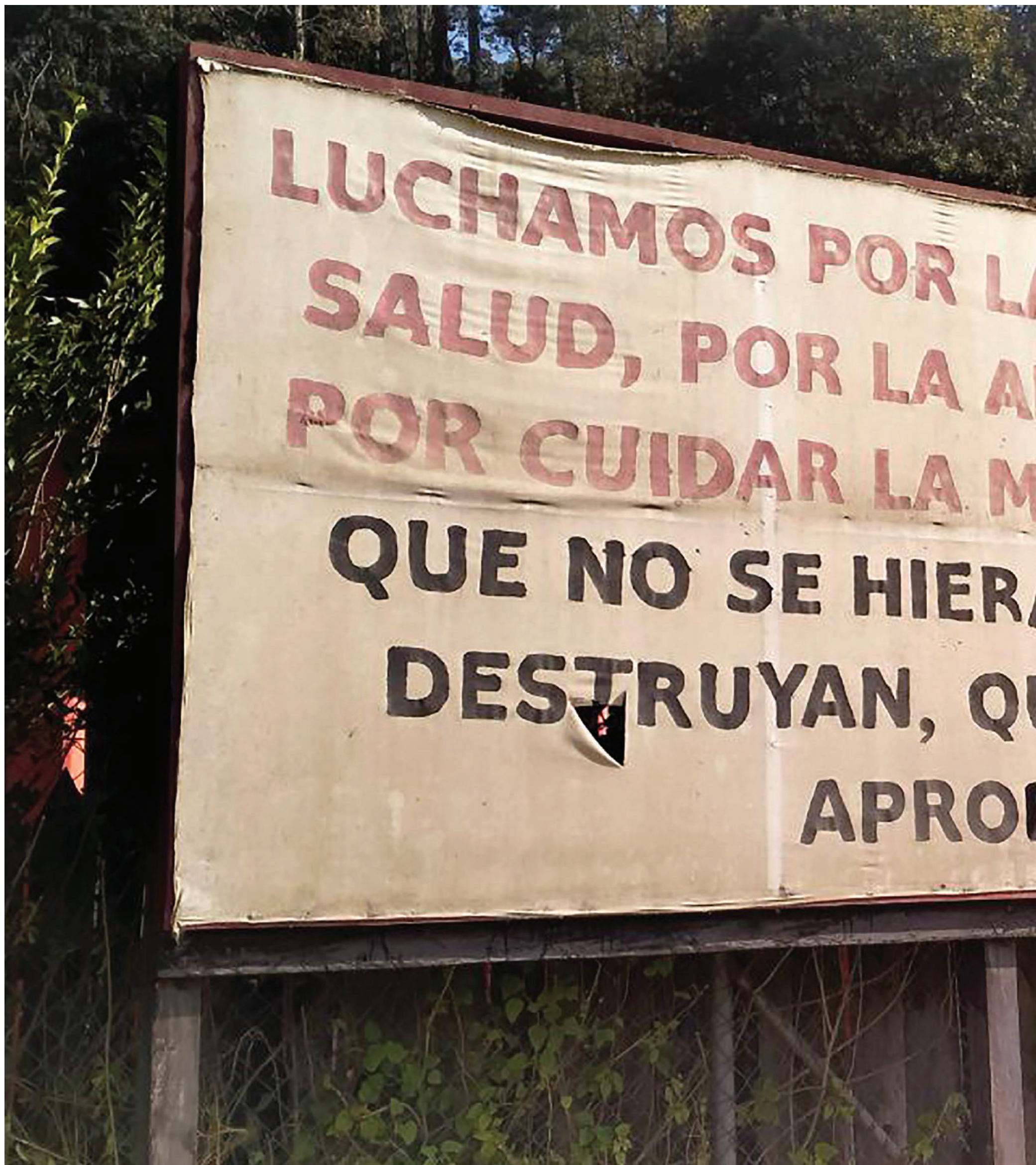
Así se dejó en claro que los pueblos siguen recibiendo los embates del gran capital y los engaños de los falsos representantes del pueblo que obedecen a intereses particulares, que la resistencia contra el despojo debe reforzarse, entretenerse y encontrarse para unir esfuerzos por la preservación de su territorio y por ende de su existencia.

Desde los pantanos del sureste Mexicano, Colectivo Cultural Corazón de Piedra Verde. Villahermosa, Tabasco, México, 8 de Junio de 2024. ■

ZAPATA VIVE Y LA LUCHA SIGUE!
HASTA QUE LA DIGNIDAD
SE HAGA COSTUMBRE!
NUNCA MÁS, UN MÉXICO SIN NOSOTROS!

Julio Garduño





LUCHAMOS POR LA
SALUD, POR LA A...
POR CUIDAR LA M...

QUE NO SE HIERA...
DESTRUYAN, Q...
APRO...



**A VIDA, POR LA
ALIMENTACIÓN,
MADRE TIERRA,
A, QUE NO LA
QUE NADIE SE
PIE.**

**NO
ALA
GUERRA**
NO HABRÁ PAISAJE DESPUÉS DE LA BATALLA

El tren de la devastación



1. Desastre sobre desastres

La tarde del 9 de julio de 2024 una explosión estremeció a la comunidad de Felipe Carrillo Puerto¹, en la Península de Yucatán, México. La explosión se registró en una bodega del proyecto Tren Maya que resguardaba dinamita a cargo de la Secretaría de la Defensa Nacional, es decir, del ejército mexicano².

El estruendo se escucho en toda la comunidad ya que la bodega era una casa ubicada en las afueras del pueblo en la que afortunadamente no habían personas al momento de la explosión. Los habitantes cercanos al lugar del incidente señalaron que fue un milagro que no hubiera sido una tragedia mayor. “Es un desastre sobre desastres” dijo un vecindado. La casa-bodega de dos plantas se destruyó por completo hasta los cimientos.

Este accidente revela lo que desde el inicio de las obras del tren en 2020 se ha denunciado: el Tren Maya es un megaproyecto de destrucción y de muerte; que además de ser ilegal, ecocida y etnocida, representa graves riesgos para los trabajadores que lo construyen y, hoy también, para los usuarios de los tramos del tren que ya operan.

Recordemos que el tren descarriló en uno de sus viajes después de la inauguración de sus primeros tramos (que ocurrió en diciembre de 2023). En un recorrido que iba de la ciudad de Campeche a la ciudad de Cancún, tres de sus vagones se salieron de las vías recorriendo 50 metros antes de detenerse. El Secretario de la Defensa Nacional, Luis Crescencio Sandoval, dijo que el descarrilamiento del tren fue ocasionado por un fijador del aparato de vía que no fue bien sujetado por el personal que se encarga de esa operación de forma manual, ya que el sistema –que es automatizado– aún no está completo, a pesar de estar ya en funcionamiento.

El tren sigue en construcción en los tramos 5, 6 y 7 y se prevé su inauguración en septiembre de 2024, previo al cambio de gobierno federal en México: Andrés Manuel López Obrador asegura que se irá de la presidencia con el tren funcionando en su totalidad.

Al sur de Felipe Carrillo Puerto, muy cerca de la ciudad de Chetumal, una estructura del tren colapsó en junio pasado debido a las precipitaciones pluviales que dieron inicio a la temporada de lluvias, y no es la primera estructura que colapsa, dejando personal herido y daños materiales considerables.

La historia de la construcción del tren está plagada de accidentes en la obra, muerte de trabajadores, conflictos laborales graves, obras que se construyen y se destruyen para iniciar de nuevo, improvisaciones para atender o resolver situaciones que no se pensaron con antelación.

El proyecto Tren Maya ha sido un desastre desde el inicio de su construcción, incluso desde su anuncio en 2018. No hay que pasar por alto que violó los derechos de consulta y consentimiento de los pueblos indígenas y que, para iniciar las obras, se hizo uso de un decreto presidencial que permitía la ausencia de los estudios y permisos ambientales requeridos por las leyes mexicanas, además de que para la liberación del derecho de vía ocurrieron extorsiones, engaños, expropiaciones y desalojos en comunidades indígenas.

En términos ambientales, la destrucción es inconmensurable: la selva arrasada para la construcción de las vías del tren, los arrecifes dañados por embarcaciones de transporte de piedras traídas desde Cuba; humedales destruidos, cenotes perforados y contaminados.

Pero si la construcción es un desastre, los impactos sociales son catastróficos.

2. El desarrollo prometido

“El tren de la justicia social y la prosperidad compartida ha llegado”, señala la gobernadora del estado de Quintana Roo, Mara Lezama. Su discurso refleja las políticas de desarrollo previstas para el Estado y la península de Yucatán en su totalidad.

Proyectos urbanísticos que desprecian y ponen en riesgo la ruralidad; proyectos que amenazan la cultura e identidad de los pueblos mayas convertidos en productos turísticos; proyectos energéticos, agroindustriales e inmobiliarios que despojan a los pueblos mayas y que transforman las formas de vida de los pueblos obligándolos a transitar hacia un modelo de vida ajeno a la tierra y sus bondades. El consumo por encima del bienestar.

Este desarrollo prometido que llega con el tren a las comunidades mayas nos muestra la peor cara del sistema de poder: la disputa del territorio por parte de los grupos criminales, el incremento de la violencia, el despojo de la tierra a manos de los gobiernos y las corporaciones y la militarización que resguarda los intereses del gran capital.

“Ese tren no es maya, ese tren es militar”; esta fue la consigna durante la Carava El Sur Resiste en abril del año pasado. Pueblos, organizaciones y colectivos denunciaron la militarización de todo el sureste de México y el excesivo poder del ejército que se convirtió en el constructor, operador y beneficiario de obras como el Tren Maya, el Corredor Interoceánico, hoteles, aeropuertos y otros proyectos de infraestructura. Todo indica que el nuevo gobierno de México con Claudia Sheinbaum será un gobierno de continuidad de la autonombrada Cuarta Transformación. El ejército a la cabeza.

3. La resistencia histórica

En los años sesenta se construyó la Carretera Federal 307 en Quintana Roo, que une las ciudades de Chetumal y Cancún, junto a la cual hoy se construyen los tramos 5 y 6 del Tren Maya. Esta carretera se convirtió en la columna vertebral de infraestructura de comunicaciones en Quintana Roo y que permitió años más tarde la creación de Cancún como proyecto modelo de desarrollo en México y Latinoamérica.

Las obras de la construcción de la carretera 307 fueron custodiadas por el ejército mexicano, ya que comunidades mayas armadas de Felipe Carrillo Puerto no permitían la entrada de la carretera a sus pueblos previendo el desastre que acontecería con la llegada del desarrollo. Esta resistencia reflejó la lucha histórica de los mayas por defender su autonomía, su libertad, su derecho de decisión sobre el territorio que habitan.

Hoy, la resistencia no ha podido ser diezmada a pesar de todos los intentos del gobierno por cooptarla, desprestigiarla, invisibilizarla y silenciarla. Hoy, la resistencia se fortalece con colectivos ambientalistas, con colectivos urbanos, con defensores del agua.

El movimiento El Sur Resiste que nació en el seno del Congreso Nacional Indígena es un claro ejemplo de esfuerzos de articulación locales, regionales e internacionales. La Red de Latinoamérica y el Caribe de Permanecer en la Tierra es otro ejemplo de espacio de denuncia y de acompañamiento a los movimientos sociales.

El tren y los proyectos asociados a él representan la mayor amenaza para los pueblos de la península de Yucatán y sus prácticas tradicionales de vida. El tren representa muerte y destrucción. El tren representa el poder devastador de sistema capitalista. El tren es además de ecocida y etnocida, una puerta de entrada a las prácticas sociales genocidas.

Los pueblos mayas continúan en resistencia por la defensa del territorio; por la pervivencia de la cultura, de la lengua originaria, de la identidad y las prácticas de vida que les heredaron sus ancestros y ancestros. ¡La lucha sigue! ■

Ángel Sulub

1 Ubicada en el centro del estado de Quintana Roo, se construye en ella una estación del Tren Maya y un proyecto de turistificación llamado Puerta al Mar con la intención de convertir esta región de pueblos mayas en una nueva zona turística.

2 Las explosiones con dinamita comenzaron a ser cotidianas desde hace más de dos años en medio de la selva maya, sea para emparejar el terreno para la construcción de las vías o sea para sacar material pétreo para la obra.