



~~EL TREN MAYA Y EL CORREDO~~ INTEROCÉANICO (CII)



Resistir a los megaproyectos del capital en el territorio sur-sureste.
~~Tren Maya~~ y Corredor Interoceánico (CIIT)

Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
México 2025

Escrito por: compañerxs del Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
Correcciones: @Caquito10

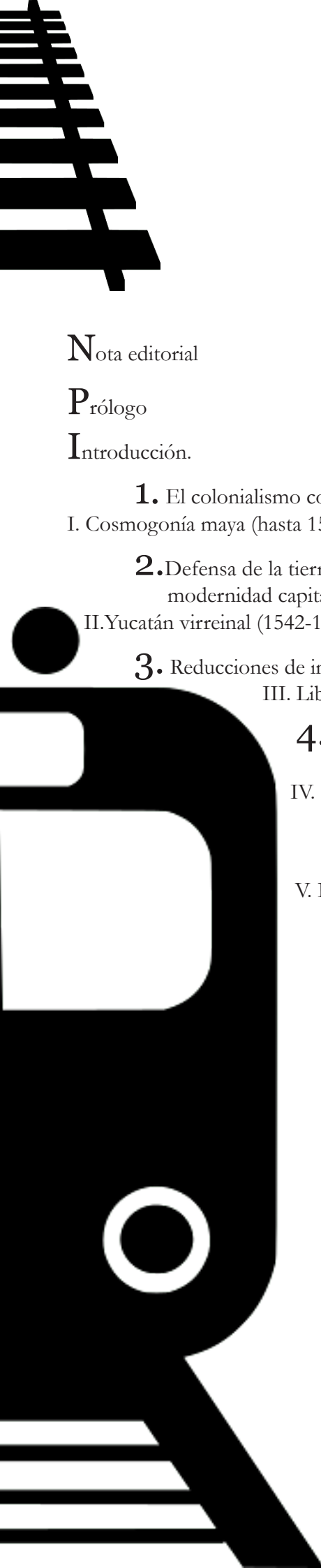
Prólogo: Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
Edición y Diseño Editorial: pollocósmico
Grabado de portada: Virginie Mermet

Impresión Offset: Reproducciones Gráficas del Sur, S.A. de C.V.
Ciudad de México 2025

Primera edición / x ejemplares

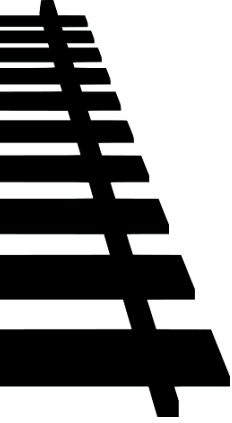
Esta publicación es libre de distribuir, ejecutar y comunicar públicamente.
En caso se pide nombrar la fuente así como indicar las modificaciones ejecutadas.
Se prohíbe su uso comercial. Publicación que se ofrece con el fin de apoyar
a todas las luchas por la vida.





ÍNDICE

Nota editorial	2
Prólogo	3
Introducción.	6
1. El colonialismo como infraestructura.	10
I. Cosmogonía maya (hasta 1542).	11
2. Defensa de la tierra y la vida: resistencias contra el despojo y los proyectos de la modernidad capitalista.	14
II. Yucatán virreinal (1542-1785).	35
3. Reducciones de indios: reordenamiento urbano. Obras públicas y la SEDATU.	38
III. Liberalización del mercado (1785-1910).	55
4. Recuento del Ecocidio en el Tramo 5 del Tren Maya.	58
Colaboración: Elías Siebenborn	
IV. Economía de los siglos XX y XXI (1910-2025).	61
5. Cuatro estaciones entre infierno y eden: el turismo en la Península de Yucatán.	64
V. Istmo de Tehuantepec.	81
6. Migración y Militarización.	84
7. Resistencias.	89
I. Contexto socio ambiental y resistencia social en el Istmo de Tehuantepec.	89
Colaboración: Miguel Ángel García A.	
II. Resistencia maya másawáal.	94
Colaboración: pueblo maya másawáal	
III. Directorio de Resistencias.	97
8. Expansión del Tren Maya y del Corredor Interocéanico a Guatemala.	101
Colaboración: Festivales Solidarios	
Glosario.	106
Bibliografía de consulta.	108
Bibliografía de imágenes.	112



NOTA EDITORIAL

Para un mejor entendimiento de la lectura, nos gustaría compartir que nuestros capítulos pueden leerse de manera individual. En ellos encontrarás referencias a otros capítulos para facilitar la interconexión de las lecturas.

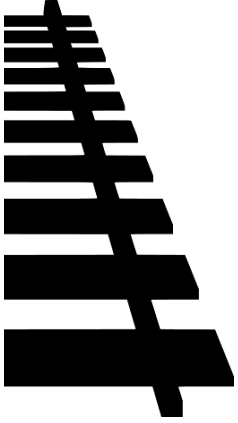
Durante la lectura hacemos uso de la letra “x” con la intención de practicar la inclusión de todxs las personas.

Tachamos la palabra ~~Tren Maya~~, en desacuerdo al nombre de ese gran proyecto de muerte, que de la cultura Maya, sólo roba el nombre.

Sobre las citas textuales que encontrarás con otra tipografía, en ocasiones mostramos los nombres completos de las personas que nos comparten su palabra, si ellxs estaban de acuerdo de ser publicados; en otros casos, éstos no se revelan para proteger sus identidades.

Finalmente para poder entender mejor el contexto y qué queremos decir con los términos

utilizados, al final de la revista encontrarás un **Glosario** en donde es posible encontrar una lista de palabras claves y sus definiciones.



PRÓLOGO

El contenido de esta revista nace de un primer proyecto de investigación sobre las empresas, principalmente alemanas, que jugaron un papel muy importante en la realización del proyecto del ~~Tren Maya~~. Aquel primer proyecto vio la luz con el nombre “A la mierda el Tren Alemán” y se publicó en 2021, siendo reeditado y distribuido en el 2023. Con el antecedente, decidimos viajar a la Península de Yucatán para observar lo que éste significaba para el territorio.

Durante estos 4 años de investigación (2021 - 2024), observamos que el ~~Tren Maya~~ es parte de un “gigaproyecto” compuesto por un gran número de megaproyectos en donde también se encuentra el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, conocido por sus siglas como CIIT, que guarda conexiones con el mismo ~~Tren Maya~~. Es por ello que nos pareció fundamental realizar una segunda publicación que hablara de la investigación en sitio, y que no sólo mirara al ~~Tren Maya~~, sino que englobara la problemática de la existencia de ambos, como uno solo, sin dejar de lado sus propias características, fundamentadas principalmente en el contexto geográfico en el que se localizan.

Mientras llevábamos a cabo la investigación, conocimos y trabajamos con diferentes colectivas en lucha pronunciadas por la defensa de la vida, la tierra y el territorio, a las cuales les agradecemos el posibilitar el acercamiento para la comprensión del significado de estos megaproyectos dentro de sus territorios. Entre diversidad de viajes y caravanas, nos fuimos aproximando también entre compañerxs que llevaban procesos de investigación de carácter académico, para ir sumando nuestros recursos y esfuerzos con la finalidad de difundir la información obtenida, dentro y fuera del territorio, a través de diversos medios. En el proceso realizamos muchas entrevistas con compañerxs de los diferentes pueblos y territorios involucrados. Somos muchas las voces que conformamos el contenido de esta revista.

Quienes escribimos somos parte de una colectiva internacionalista y juntxs abordamos diferentes perspectivas al tema, algunxs desde el corazón de la bestia y otrxs desde el lugar afectado, lo que aporta diversidad de miradas para así poder profundizar respecto a un posicionamiento conjunto. Estamos comprometidxs con la lucha anticapitalista, antirracista, anticolonialista y queer-feminista. Somos una colectiva de investigAcción, lo cual significa que investigamos procesos globales tanto históricos como actuales, así como las formas en donde conectan la convicción de la acción a partir de la investigación.

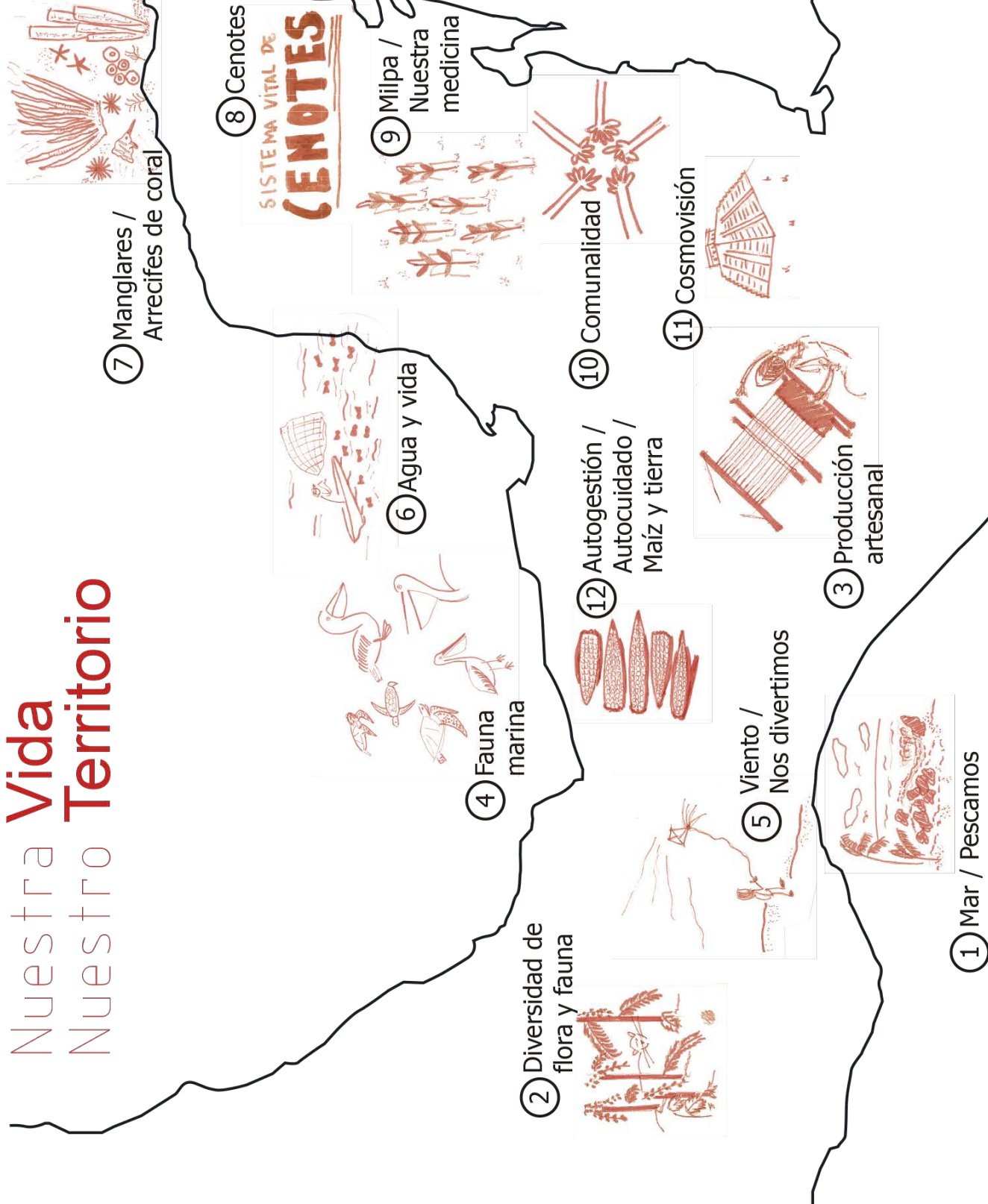
Creemos firmemente en la autogestión, por lo que de igual manera hemos querido colectivizar nuestro trabajo no sólo en el campo, sino también al momento de realizar este reporte. El presente número incluye ilustraciones de una compañera amiga de muchas luchas, así como mapas realizados por la comunidad de GeoComunes, un colectivo que acompaña a las organizaciones de base rurales y urbanas en la lucha por la defensa territorial y en el fortalecimiento de su autodeterminación, a partir de la realización de investigación y cartografía colaborativa para la defensa de los bienes comunes (info. página web: <https://geocomunes.org/>). De igual forma incluimos textos colaborativos de compañerxs que nos acercan con su mirada al territorio desde los procesos de resistencia y las problemáticas ambientales existentes, hasta las posibilidades de generar mayores conflictos globales, cuando estos megaproyectos avanzan para cruzar las fronteras, comenzando por Guatemala.

A todas estas intervenciones les agradecemos su compañía y esfuerzo. Esperamos este material fomente la crítica y reflexión sobre las políticas sostenidas por el sistema capitalista en nuestros días. Y también que abra canales para que la información sea liberada hasta el rincón más reprimido del planeta y siga planteando la importancia de la defensa del vida a través del defender el territorio, principalmente nombrado Madre Tierra.

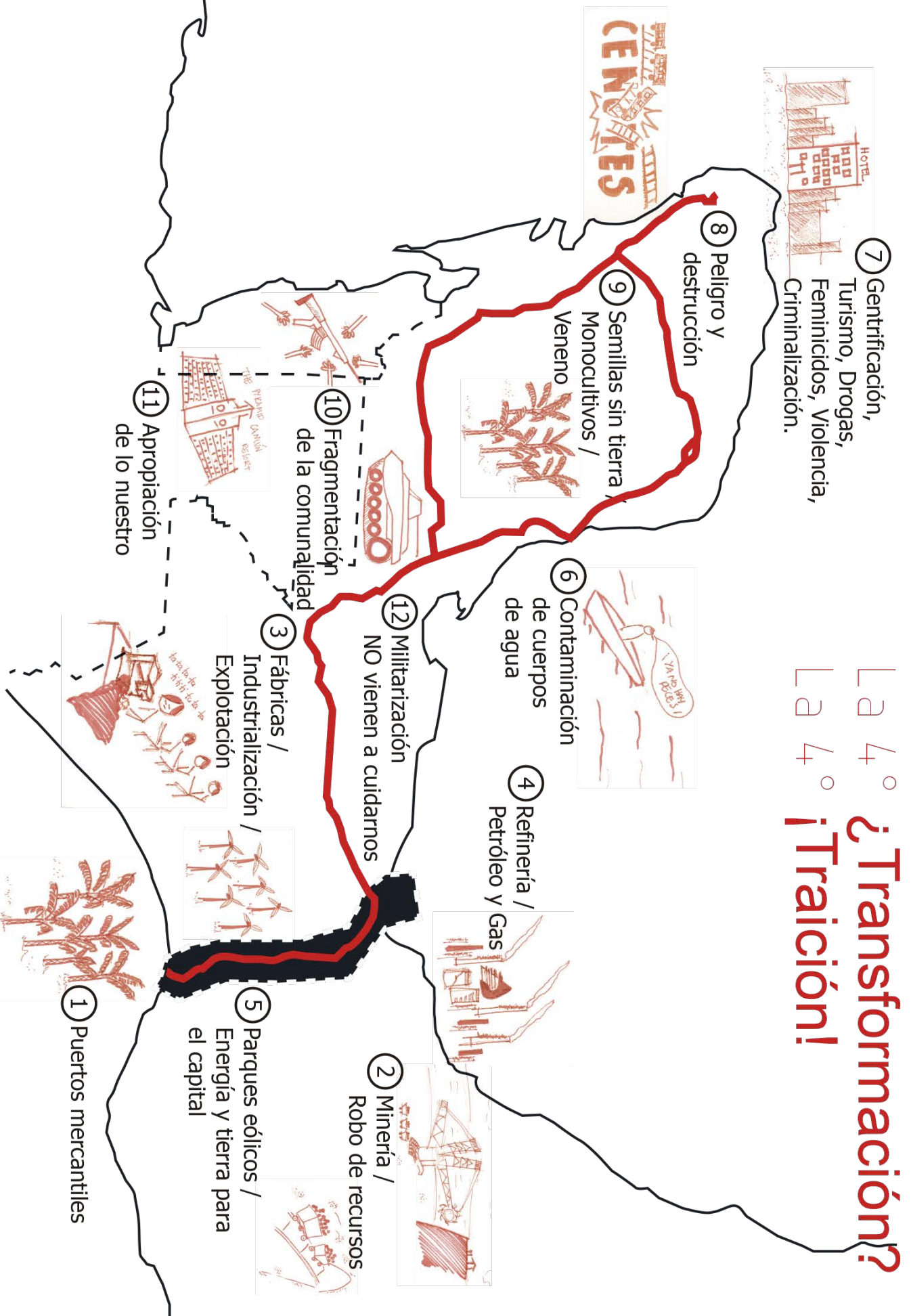
Nuestra Nuestro Vida Territorio

Sabemos que toda esta vida así como todas las problemáticas aquí representadas se encuentran dentro de todo el territorio. Y tan sólo son algunas que representan la transformación deribada del proyecto Tren "Maya" y el "Corredor Interoceánico"

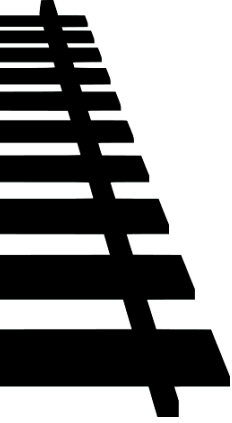
¡No a los megaproyectos!
¡Sí a la vida!



¿Porqué vienen? /// ¿A ayudar? /// ¿A generar empleo? /// ¿Desarrollo para quién?
(La 4ta Transformación) /// ¡Va a acabar nuestra vida! /// (La 4ta Traición)



La 4^{ta} Transformación?
La 4^{ta} Traición!



INTRODUCCIÓN

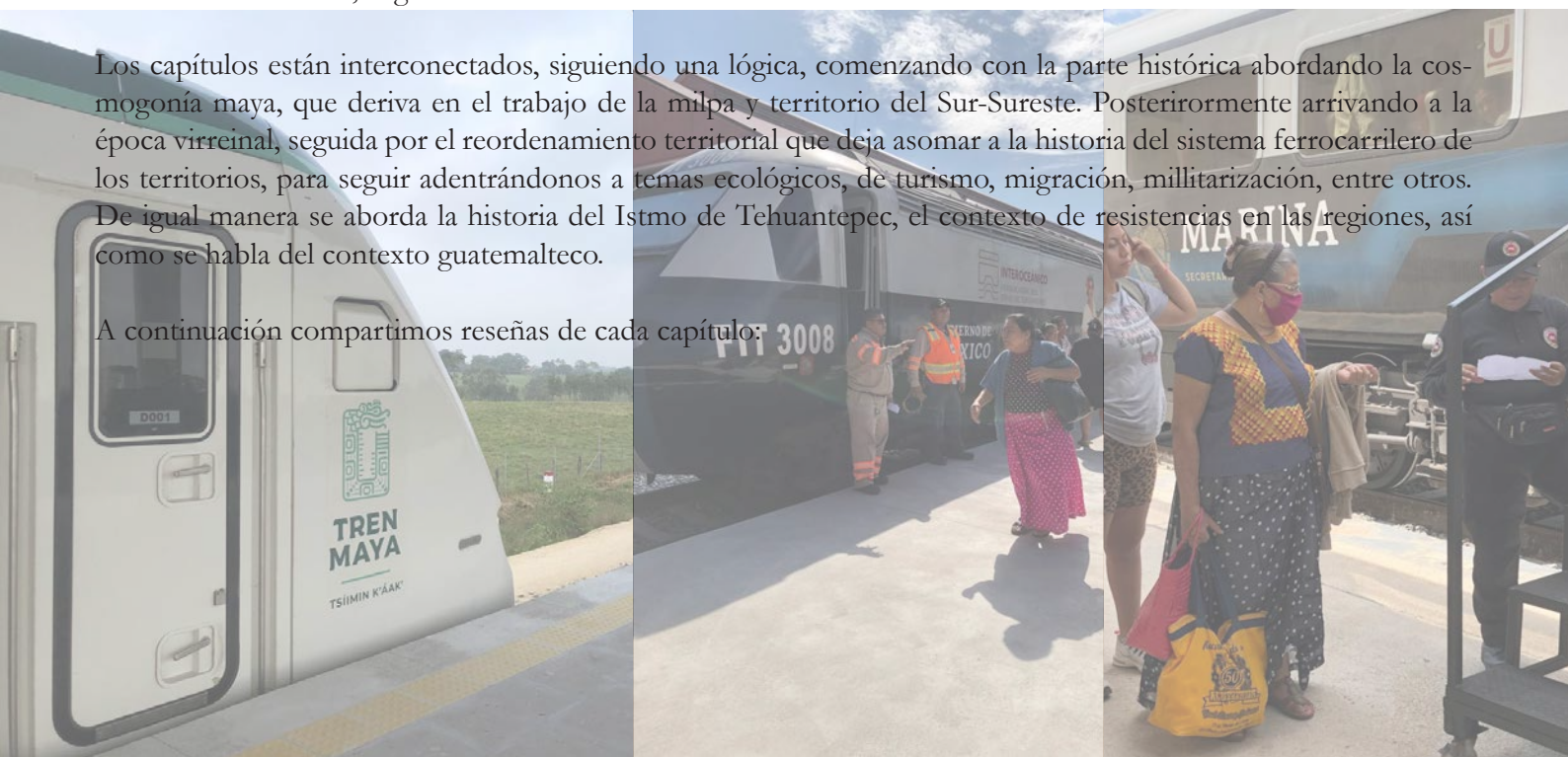
Como se mencionó en el prólogo, esta revista es la continuación de nuestra investigación sobre la participación de empresas alemanas (principalmente) en el proyecto Tren Maya (descarga gratuitamente en español, alemán e inglés en: <https://deinebahn.com/>). En este nuevo reporte “Resistir a los megaproyectos del capital en el territorio sur-sureste. Tren Maya y Corredor Interoceánico (CIIT)” hablamos sobre todo de dos megaproyectos localizados en el Sur-Sureste de México: el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT). En ella compartimos cómo éstos imponen lógicas coloniales, racistas y patriarcales sobre los territorios de esta región. Ambos fueron gestados en el proyecto de la “Cuarta Transformación - 4T” impulsados por el gobierno en turno a cargo del partido MORENA.

Observamos que el Tren Maya, se presenta como un transporte amable que permite la conexión de territorios fomentando principalmente el turismo (de importancia para el país), así como la unificación del territorio para facilitar el comercio con un tren de carga que acompaña al tren de pasajeros, el cual sólo es un rumor, ya que en territorio aún no es visto. Mientras tanto, el CIIT, es el proyecto que permite la unificación de los mares del Pacífico con los del Golfo de México para facilitar el tráfico de recursos extraídos del territorio para ser exportados, así como facilitar la entrada y distribución dentro y fuera del territorio, de insumos que provienen de otros territorios, ocupando así al territorio mexicano como medio de expansión. Asimismo, éste conecta a los megaproyectos peninsulares, como del resto del país, llamense mineros, hidroeléctricos, gasoductos, eólicos, agroindustriales, inmobiliarios, hasta permitir e intensificar el tráfico de diversidad de mercancía ilícita que fomente el fortalecimiento de los hegemones.

Por lo dicho anteriormente, en los capítulos a veces nos enfocamos más en uno de los megaproyectos, mientras que en otros trabajamos con ejemplos específicos del territorio. Hablamos de “gigaproyecto” para poner énfasis en la similitud de las propuestas, en lo destructivas que son sus fuerzas y en el enorme tamaño que implican sus movimientos. El Tren Maya y el Corredor Interoceánico (CIIT) están muy conectados y son parte de la reestructuración del territorio en el Sur-Sureste de México orquestando el reordenamiento del territorio yendo más allá de los límites de México, llegando a Centroamérica.

Los capítulos están interconectados, siguiendo una lógica, comenzando con la parte histórica abordando la cosmogonía maya, que deriva en el trabajo de la milpa y territorio del Sur-Sureste. Posteriormente arribando a la época virreinal, seguida por el reordenamiento territorial que deja asomar a la historia del sistema ferrocarrilero de los territorios, para seguir adentrándonos a temas ecológicos, de turismo, migración, militarización, entre otros. De igual manera se aborda la historia del Istmo de Tehuantepec, el contexto de resistencias en las regiones, así como se habla del contexto guatemalteco.

A continuación compartimos reseñas de cada capítulo:



1. “El colonialismo como infraestructura”. En éste se explora la historia de cómo caminos, puertos, canales y ferrocarriles transformaron los territorios de la Península de Yucatán y el Istmo de Tehuantepec a lo largo de los siglos, consolidando sistemas de poder colonial sobre el territorio mesoamericano que continúan al día de hoy. Como se verá en el capítulo que está ilustrado con fuentes originales, estas infraestructuras primero coloniales y luego del México independiente, facilitaron la extracción de recursos y la expansión comercial, además de que marginaron a los pueblos originarios y desarticulaban sus formas tradicionales de organización territorial. En muchos casos, la monumentalidad de estas obras sirvió como símbolo del “progreso” europeo, legitimando el proyecto colonial bajo el discurso de la modernidad. También se destaca la resistencia de las comunidades locales, que reinterpretaron y subvirtieron estas imposiciones en beneficio propio. Este análisis conecta las dinámicas coloniales del pasado con las desigualdades actuales, subrayando cómo las infraestructuras heredadas perpetúan relaciones de poder. El capítulo se separa en cinco partes que se encuentran a manera de antecedente para otros capítulos. Ellas son: I. Cosmogonía maya; II. Yucatán virreinal; III. Liberalización del mercado; IV. Economía de los siglos XX y XXI y V. Istmo de Tehuantepec. Entre sus partes, este breve panorama histórico invita a cuestionar la relación entre infraestructura, dominación y resistencia en estos territorios históricos y propone pensar al colonialismo como una serie de intervenciones tecnológicas en el paisaje.

2. “Defensa de la tierra y la vida: resistencias contra el despojo y los proyectos de la modernidad capitalista”. Aquí se utilizan los gigaproyectos en México para mostrar cómo las luchas por la tierra y el territorio, hoy en día, están vinculadas a la destrucción y expropiación en curso de los bienes comunes, es decir, la tierra cultivada comunalmente y las formas de vida conectadas al territorio. Los orígenes de este proceso se remontan a los albores del capitalismo y la modernidad. Hace más de 500 años, lxs agricultorxs europexs ya luchaban por la tierra y su modo de vida comunal y autodeterminado. Esta lucha continúa hoy en todo el mundo, por ejemplo, en la resistencia y defensa de la tierra y el territorio contra los gigaproyectos ~~Tren Maya~~ y Corredor Interoceánico. Aunque estos proyectos se anuncian como «programas de modernización» y como un progreso para México, las estrategias de expropiación de tierras, la destrucción de las estructuras colectivas de los pueblos y, por tanto, la destrucción de toda una cultura y de la relación entre la tierra y la gente siguen formando parte de un reordenamiento capitalista y colonial de la tierra y el territorio. Este capítulo muestra una extensión mayor ya que se divide en diez secciones, que permiten abordar diversos temas referentes al territorio desde un marco histórico hasta la actualidad.

3. “Reducciones de indios: reordenamiento urbano. Obras públicas y la SEDATU”. Habla de la nueva propuesta de desarrollo territorial realizada por el gobierno de la 4T nombrada “Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial” que abarca programas como el “Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Sur-Sureste” y el “Programa de Mejoramiento Urbano – Mi México Late” encabezados por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), a cargo del Secretario Román Meyer Falcón. Se muestra cómo estos programas se acnclan a través de los megaproyectos ~~Tren Maya~~ y Corredor Interoceánico para formar la base del reordenamiento de este territorio, permitiendo la expansión de nuevos megaproyectos a partir de la toma del territorio principalmente indígena, que siga abonando a la riqueza del sistema capital.

4. “Recuento del Ecocidio en el Tramo 5 del ~~Tren Maya~~”. Este capítulo describe la devastadora destrucción ambiental provocada por el desarrollo del tramo 5 del ~~Tren Maya~~ en la selva y los sistemas de cuevas y cenotes de Quintana Roo, México. En este texto colaborativo se detalla la tala masiva de árboles, la fragmentación de hábitats, la perforación y contaminación de cuevas y acuíferos, y los cambios de ruta que aumentaron los daños. A pesar de las suspensiones legales obtenidas, las obras continuaron, ignorando estudios de impacto ambiental y evidencias del daño irreversible. La falta de supervisión y la urgencia política agravaron la situación, generando efectos como el “efecto barrera” para la fauna local y la destrucción de vestigios naturales y culturales. A lo largo del texto, también se destacan los esfuerzos de resistencia y denuncia, que incluyen bloqueos, documentación del daño, y recursos legales ante tribunales y ministros, aunque las respuestas institucionales han sido insuficientes. El autor subraya que esta situación ejemplifica los impactos de megaproyectos en ecosistemas únicos a nivel mundial y plantea preguntas urgentes sobre la sostenibilidad, la legalidad y la gobernanza ambiental en México.

5. “Cuatro estaciones entre infierno y edén: el turismo en la Península de Yucatán”. Cuando la gente habla del ~~Tren Maya~~, suele referirse a él como un proyecto turístico que pretende conectar las playas caribeñas de la Riviera Maya con los sitios arqueológicos y las maravillas naturales del interior del sureste del país. Con demasiada frecuencia pasa desapercibido que el ~~Tren Maya~~, que está vinculado al Corredor Interoceánico, es un gigaproyecto de proporciones geopolíticas que pretende integrar a toda una región en el capitalismo global. Sin embargo, el aspecto turístico del proyecto por sí mismo ya está causando numerosos trastornos medioambientales y violaciones masivas de los derechos humanos, que a su vez están vinculados con temas como la militarización o migración, descritos en otros capítulos de este reporte. Aquí, definimos el turismo como conquista capitalista-colonial del sureste mexicano en «cuatro estaciones»: desde el turismo de masas de los grandes hoteles de Cancún, pasando por los nuevos hoteles militares de Calakmul, hasta la amenaza que supone el turismo del ~~Tren Maya~~ para pequeños pueblos por los nuevos proyectos de infraestructuras o la especulación inmobiliaria.

6. “Migración y Militarización”. Comienza con una introducción sobre la construcción racista y capitalista de fronteras y la función que conllevan para la migración. Dentro del contexto del mercado mundial son abiertas para las mercancías y algunas personas porque el capital necesita inmigrantxs como mano de obra barata. La función de las fronteras de controlar la migración y producir la explotación de la mano de obra barata de lxs inmigrantxs tiene una continuidad histórica y se ve hasta hoy en los gigaproyectos ~~Tren Maya~~ y Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. El capítulo sigue describiendo la relación entre los gigaproyectos en el Sureste de México y la migración. Como colectiva internacionalista queremos dejar claro que la práctica inhumana de externalizar la frontera a otros estados no solamente pasa en México, sino también es una práctica de la Unión Europea para detener a lxs migrantxs antes de que lleguen a la frontera europea. El capítulo termina señalando que los gigaproyectos no sólo suponen fronteras infranqueables para las personas, también afectan a la flora y la fauna en su libertad de movimiento.

7. “Resistencias”. Este capítulo es dedicado a las resistencias que defienden la vida. En una primera contribución, la ONG Maderas del Pueblo del Sureste A.C., activa en el Istmo de Tehuantepec, contextualiza la resistencia en esta región históricamente rebelde. Se narra la lucha de una de las regiones más diversas del continente, tanto en términos de ecosistemas como de pueblos indígenas y sus formas de vida. Una visión histórica desde la colonización, pero centrada en las luchas más recientes a los proyectos de “corredores comerciales” en el istmo, muestra de que la resistencia actual al Corredor Interoceánico de la 4T ha sido continua, al tiempo que destaca las dificultades y peculiaridades de la lucha en el Istmo entre la represión y las nuevas alianzas.

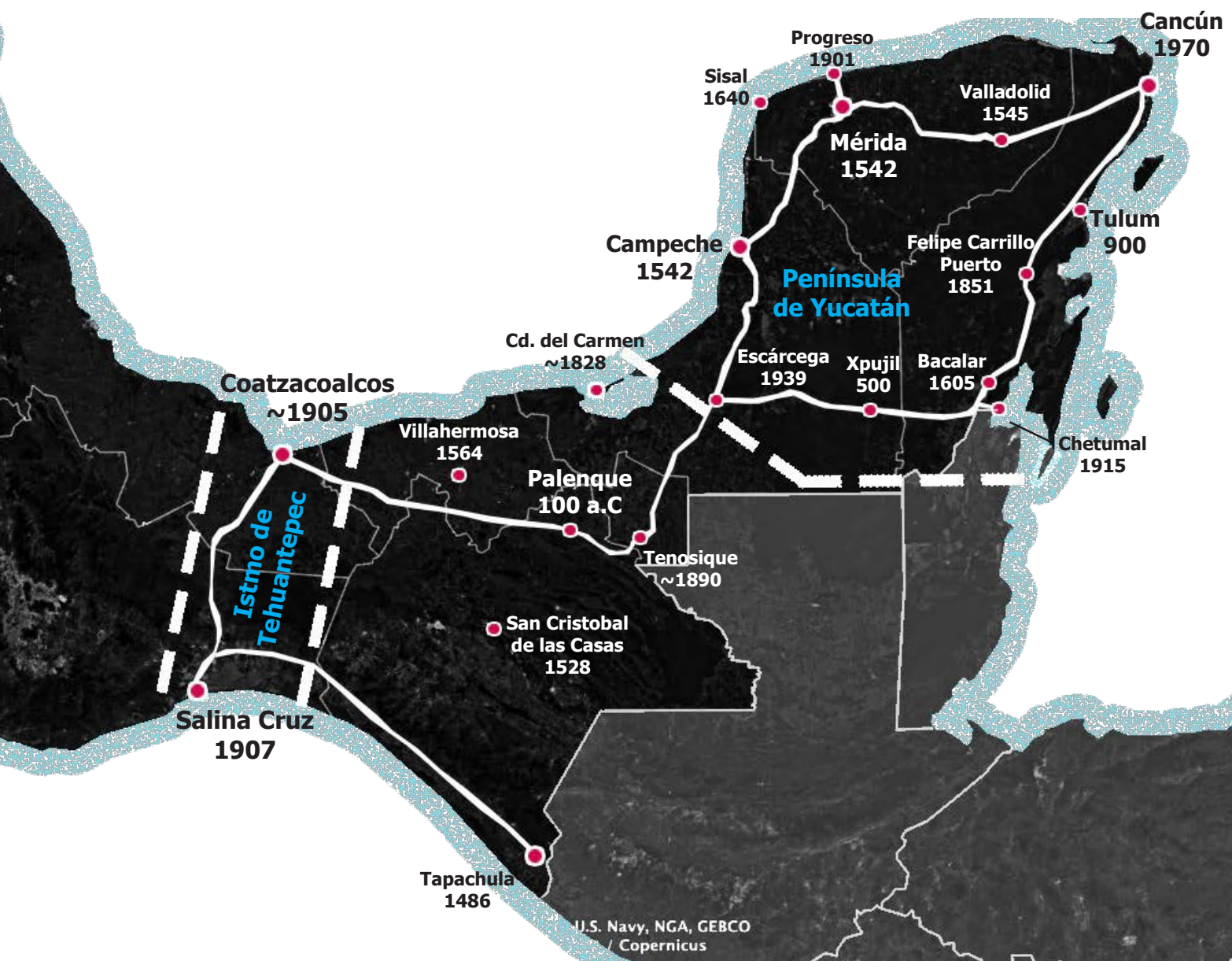
Una segunda contribución proviene de lxs mayas máasewáal del Centro Comunitario U kúuchil k Ch’i’ibalo’on en Noj Kaj Santa Cruz Xbáalam Naj, ahora Felipe Carrillo Puerto, que describen su resistencia y la de sus antepasados contra el genocidio contra ellxs (y contra su memoria) en la península de Yucatán. En esta lucha continua, los megaproyectos de la 4T son reconocidos como un arma arraigada en la historia. En particular, los proyectos de infraestructura del general y dictador Porfirio Díaz se identifican como el precursor histórico del actual Tren Maya militarizado, una conexión que hacen explícita en la Declaración del genocidio quintanarroense. La destrucción parcial del pueblo maya rebelde y las memorias de la autonomía.

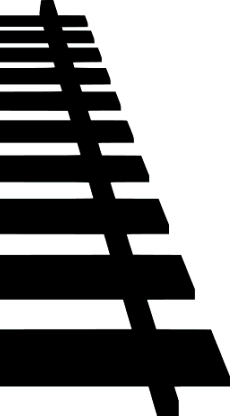
Finalmente incluimos un directorio de resistencias, en dónde podrás encontrar algunas de las existentes en el territorio.

8. “Expansión del Tren Maya y del Corredor Interocéanico a Guatemala”. La frontera sur entre México y Guatemala (y Belice) es una zona militarizada, especialmente debido al interés geopolítico para detener la migración hacia EE. UU. Hace pocos meses, durante la visita inaugural del recién elegido presidente guatemalteco, Bernardo Arévalo, a su homólogo mexicano López Obrador en Tapachula, la seguridad fronteriza fue un tema central: “Queremos una frontera que nos una, una frontera que nos permita desarrollarnos y crecer juntos, en beneficio mutuo, en confianza, con entusiasmo y cooperación...”. En la conferencia de prensa conjunta, el gobierno mexicano presentó lo que esto significa en términos mucho más concretos: “Extenderemos el Tren Maya y el Corredor Interoceánico hasta Guatemala.” La nueva presidenta mexicana Sheinbaum también quiere seguir adelante con la expansión del Tren Maya y Corredor Interoceánico mucho más allá de la frontera. El colectivo guatemalteco Festivos Solidarios describe en su artículo invitado la expansión prevista de los megaproyectos del sur de México a Guatemala. En una contextualización histórica del pasado del ferrocarril en Guatemala y el papel de México como representante hegemónico de EE. UU. en Centroamérica, este plan se describe como un intento de revivir el Plan Puebla-Panamá, para fortalecer los flujos de capital y controlar los flujos migratorios.

/ ciudades principales del sureste mexicano

MAYAS / PALENQUE 100 a.C gran señorío maya, cae hacia el año 900. / **XPUJIL 500** señorío maya sujeto a Calakmul / **TULUM 900** puerto maya en la ruta marítima costera. / **TAPACHULA 1486** campamento de avanzada mexicana para el comercio con las comunidades mayas de Centroamérica, ciudad fronteriza desde el siglo XIX. **VIRREINALES / MÉRIDA 1542** capital de Yucatán y principal metrópolis de la península. Es la ciudad más rica y que más población y poder concentró de todas. / **SAN FRANCISCO DE CAMPECHE 1542** principal puerto histórico de la península. Amurallado durante el virreinato, se convierte en la capital del estado homónimo en 1857. / **VALLADOLID 1545** ciudad española más oriental de la península. Es la primera ciudad grande en caer en la Guerra de Castas, en 1847. / **VILLAHERMOSA 1564** fundada en tierra adentro por españoles que buscaban protegerse de los ataques piratas de la costa. Es la ciudad principal de Tabasco desde entonces. / **BACALAR 1605** puerto caribeño virreinal en una zona de muy difícil acceso. Había un fuerte y poco más. / **CIUDAD DEL CARMEN ~1620** región de difícil acceso, ocupada por piratas ingleses durante los siglos XVII y XVIII. Se asienta por mexicanos en 1828, mientras que su auge se da con el petróleo hacia 1970. / **SISAL 1640** puerto yucateco para la exportación de henequén, tarda mucho en consolidarse. **INDEPENDENCIA / FELIPE CARRILLO PUERTO (CHAN SANTA CRUZ) 1851** ciudad principal de la resistencia maya durante la Guerra de Castas. Tomada por las fuerzas de Porfirio Díaz en 1903. / **TENOSIQUE ~1890** campamento para la explotación maderera. / **PROGRESO 1901** puerto yucateco muy próximo a Mérida. Se funda para la exportación del henequén. / **COATZACOALCOS 1905** fundado como Puerto México, Coatzacoalcos es un puerto petrolero que funciona como entrada al Istmo de Tehuantepec. / **SALINA CRUZ 1907** puerto petrolero del istmo oaxaqueño, terminal del ferrocarril interoceánico. / **CHETUMAL 1915** luego de la caída de los mayas en Chan Santa Cruz, el Gobierno Federal funda esta ciudad, próxima a la frontera con Belice, como capital de Quintana Roo. / **ESCÁRCEGA 1939** campamento maderero y chiclero desde 1914, servía de estación ferrocarrilera para la región. Lázaro Cárdenas la declara cabecera municipal en 1939. **GLOBALIZACIÓN / CANCÚN 1970** proyecto turístico de FONATUR, foco desarrollista del caribe mexicano y la ciudad con mayor crecimiento reciente de la región.





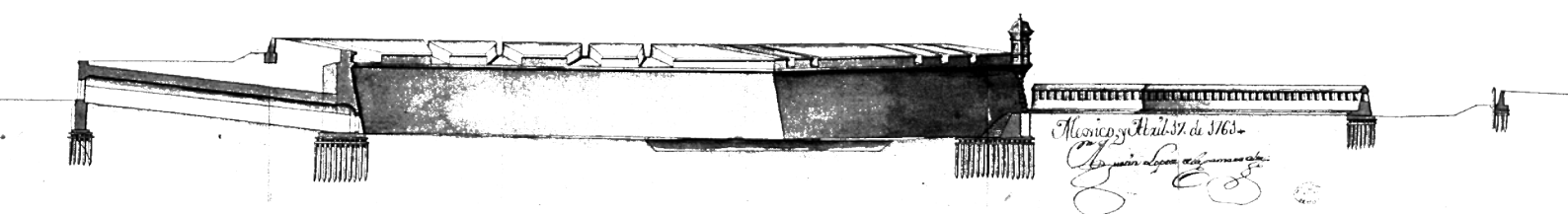
1. EL COLONIALISMO COMO INFRAESTRUCTURA

A lo largo de este número se irá presentando una breve historia territorial de la infraestructura de dos partes muy importantes del sureste mexicano: la Península de Yucatán y el Istmo de Tehuantepec. El objetivo es explicar, con textos e imágenes, que a pesar de ser anunciados como instrumentos para la modernización, los megaproyectos emprendidos por la Cuarta Transformación, como el mal llamado Tren Maya y el Corredor Interoceánico, en realidad pertenecen a una larga tradición de intervenciones infraestructurales y de planificación territorial que tiene unos 500 años de operar en el territorio. En los últimos cinco siglos, esta tradición ha permitido la ocupación colonial de los territorios mesoamericanos y el despojo de las tierras de los pueblos originarios.

El estudio se encuentra dividido en 5 partes. En ellas, se explicará el avance y la tecnificación de la explotación de estas tierras, proceso que se propone como uno en el que intervienen la tecnología y el Estado, ambos puestos al servicio del despojo de tierras, el gran comercio corporativo internacional y los capitales rentistas. Se busca mostrar que, desde el principio, los gobiernos virreinales y luego los del México independiente han ido avanzando un proyecto de metrópolis global y ordenamiento urbano que se opone a los usos y costumbres de los territorios originarios.

Cada una de estas partes antecede a un capítulo de la revista y son:

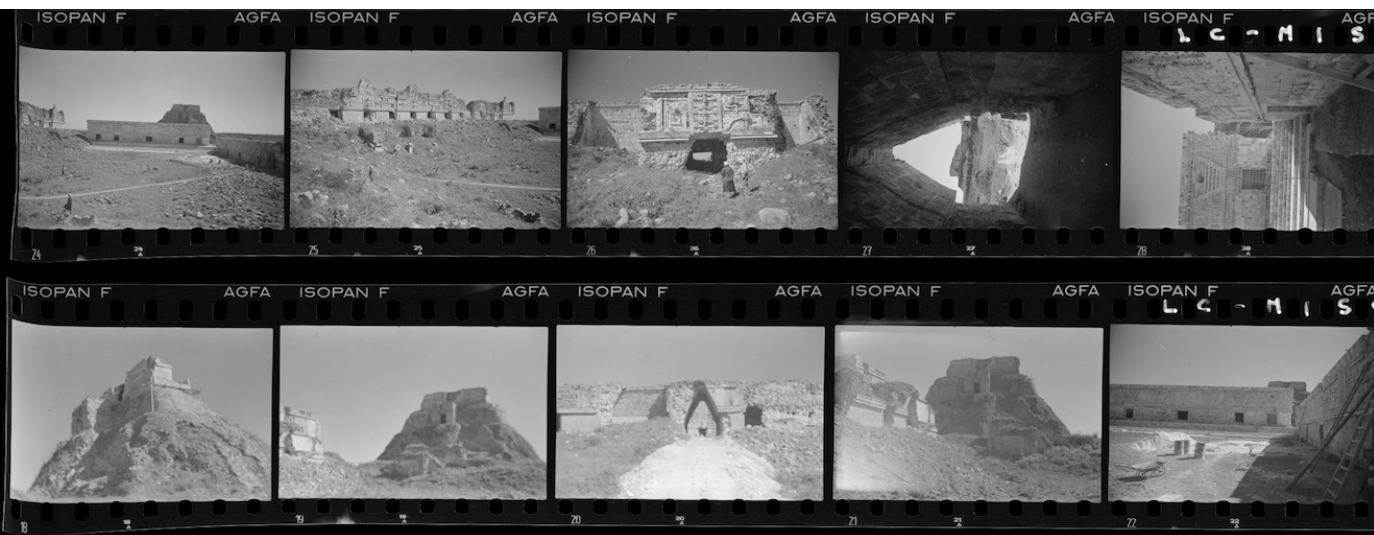
- I. Cosmogonía maya (hasta 1542)
- II. Yucatán virreinal (1542-1785)
- III. Liberalización del mercado (1785-1910)
- IV. Economía del siglo XX y XXI (1910-2025)
- V. Istmo de Tehuantepec



I. Cosmogonía maya (hasta 1542)

La región maya vio nacer grandes redes de intercambio y diplomacia entre diferentes ciudades Estado como Tikal, Calakmul o Palenque entre los años 2500 a.C y el 1542 d.C. Mientras que las primeras grandes ciudades mayas se desarrollaron en las montañas de Centroamérica, a través de los siglos las poblaciones se fueron desplazando hacia el norte, en dirección de la Península de Yucatán. Eso explica la diferencia cronológica entre sitios sureños y montañosos como Kaminaljuyú, en Guatemala, que surge hacia el 1200 a.C, y Chichen Itzá, en Yucatán, cuyo período de auge se da luego del año 900 d.C.

Estas ciudades Estado estaban conectadas con las de Oaxaca y el centro de México por vía terrestre, a través del istmo de Tehuantepec, y compartían con ellas desde productos y formas de vida hasta una cosmogonía agrícola común. Previo a la llegada de los invasores, los mayas controlaban las rutas marítimas comerciales que bordeaban la península.



Montaña sagrada

El mundo mesoamericano es un mundo agrícola. Su tradición depende de un ciclo muy pautado de temporal, que produce un calendario ritual preciso y una cosmogonía de la tierra de muy profunda raíz. En territorios montañosos y de abundantes manantiales como el mesoamericano, la montaña que irriga el agua dulce es tenida por sagrada, pues permite la milpa y el sostén de la vida. Conocidas como teocallis en náhuatl, o casas de los dioses, las llamadas pirámides son en realidad representaciones de la montaña sagrada que están al centro del señorío; muchas veces también en el corazón de los barrios. La montaña sagrada y fértil es el centro de la comunidad.

Lluvias

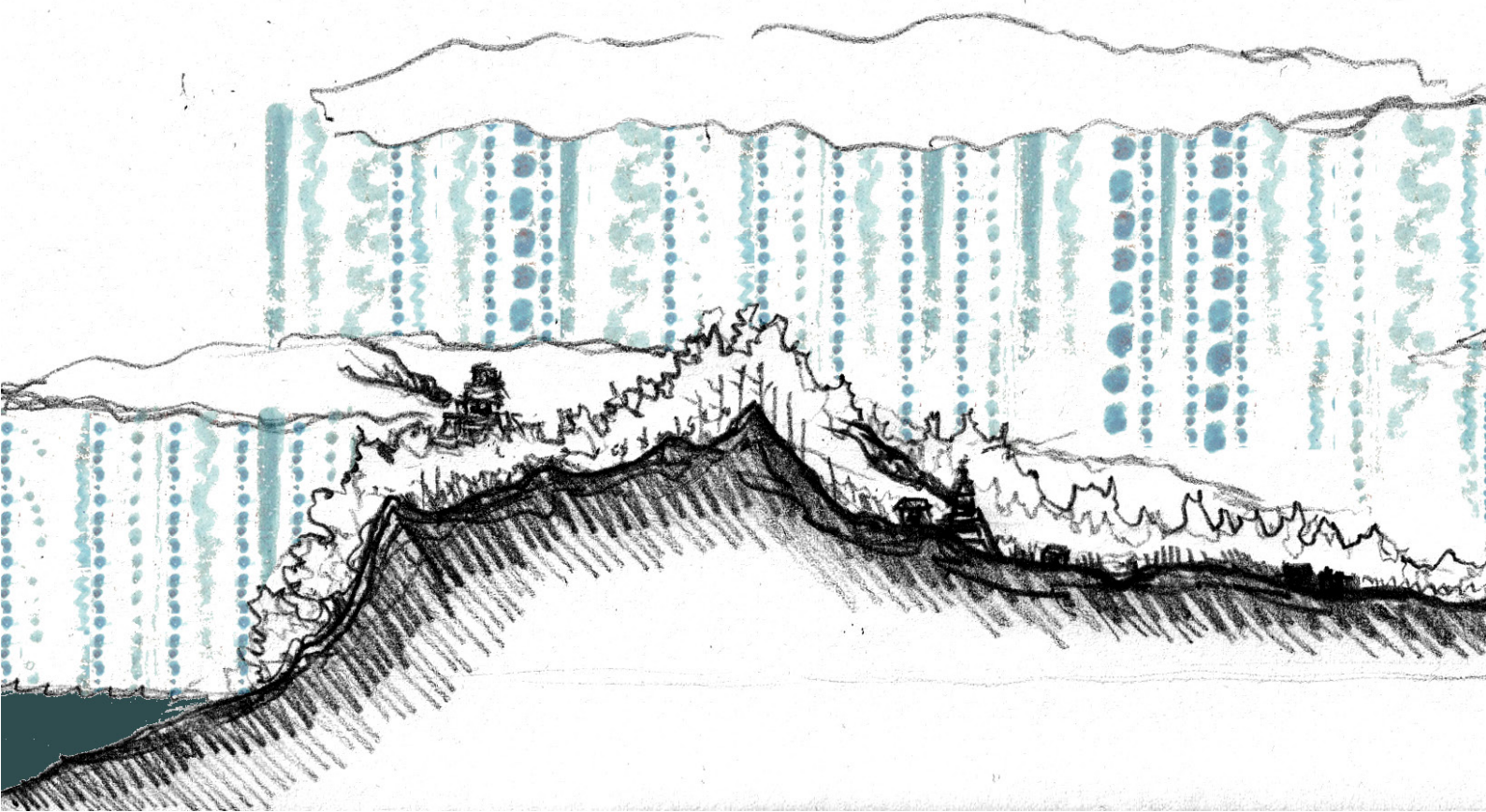
El área mesoamericana tiene un patrón de lluvias muy regular: comienzan a principios de mayo, hacia verano, y culminan a finales de octubre. El resto del año, sobre todo el invierno, es temporada de secas. Puesto que la milpa depende de estos patrones climáticos, las ciudades Estado mesoamericanas, como las mayas, desarrollaron calendarios muy precisos para medir la recurrencia de los fenómenos meteorológicos. Estas guías, que son lecturas del tiempo, los astros y los ciclos, se encuentran en códices como el Dresde.

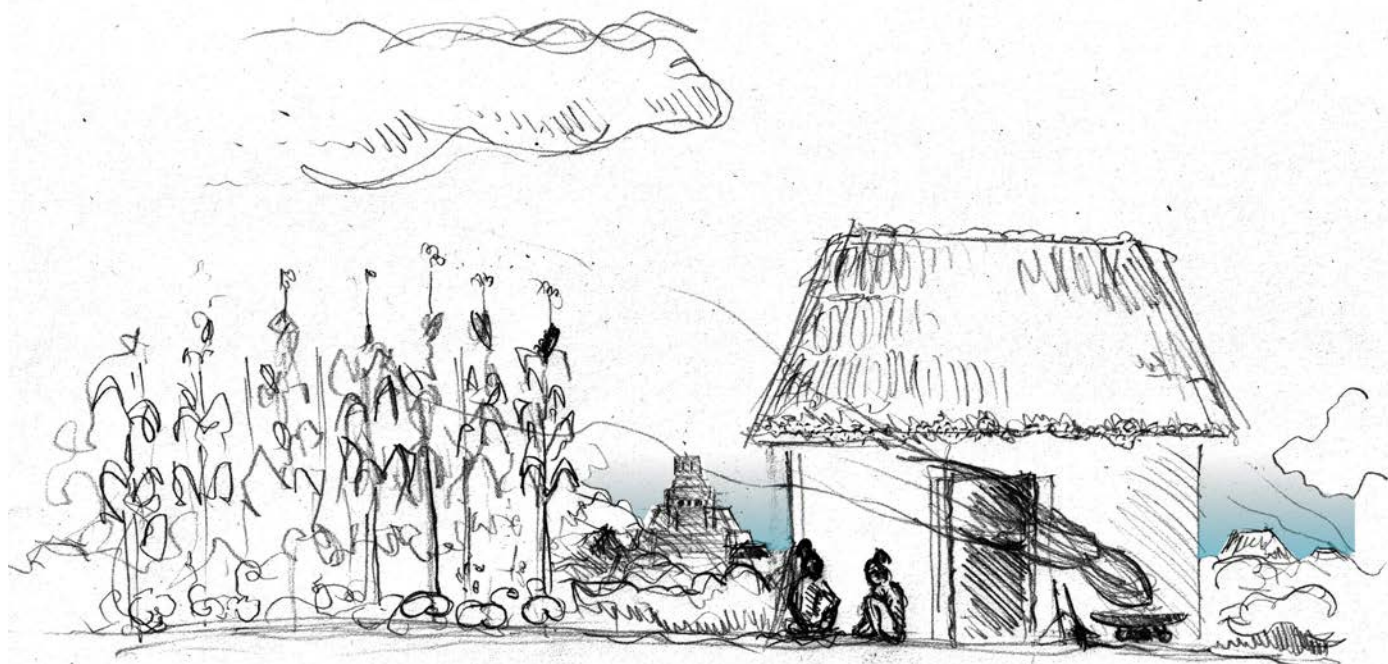
Animales

El mundo mesoamericano carecía de bestias de carga o animales de pastoreo. No existía la yunta. Por tierra, toda la carga se llevaba a espaldas humanas. La proteína animal procedía de la pesca, cuando era posible; los pavos y perros, ya domesticados; y la caza de especies como el venado, la iguana, el conejo o el tlacuache.

Cenotes

La cosmogonía mesoamericana, de la cual estriba la maya, supone el inframundo como un lugar húmedo y abundante en donde se encuentran las aguas y las semillas, que se guardan bajo tierra en la invernal temporada de secas para volver con brío cuando llueve de nuevo en verano. De esta imagen del mundo subterráneo que guarda riquezas surge la constante presencia de las cuevas como lugares de rito para los cultos mesoamericanos y, entre ellos, los mayas. Es en ellas en donde se entra en contacto con las deidades acuáticas y fertilizadoras del monte; son ellas las que indican la recurrencia y abundancia de las lluvias. A falta de montañas y manantiales, pues la península es una enorme plataforma de piedra caliza, los mayas yucatecos asentaron sus ciudades próximas a grandes cenotes. En ellos realizaban, como hasta hoy, sus ritos. La palabra maya para cenote es "chen", de ahí que haya muchos toponímicos que refieran a esta figura, como Chichén Itzá, Hopelchén, Dzibilchén o la región campechana de los Chenes.





Milpa

En Mesoamérica se cultivó la milpa, un sistema complementario y multiespecie que sustenta una dieta balanceada basada en el maíz, el frijol, la calabaza y el chile. A estos hay que sumar el chayote, el camote, el jitomate o el tomatillo. La milpa es un sistema agrícola rotativo y de bajo impacto en el paisaje, pues sus exigencias nutricias sólo permiten que se hagan dos o tres usos del terreno en el que se desplanta. La milpa es itinerante, así que el terreno puede regenerarse por sí mismo a lo largo de unos 10 o 12 ciclos, cuando puede ser reutilizado.

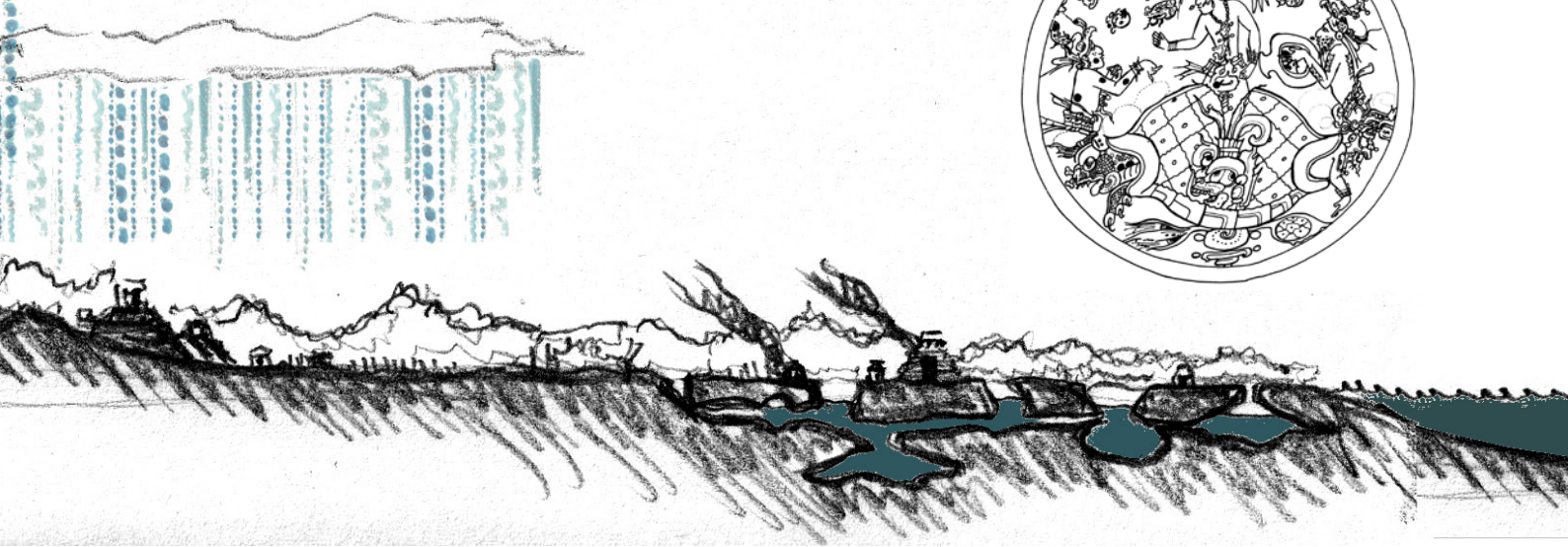
Casa maya

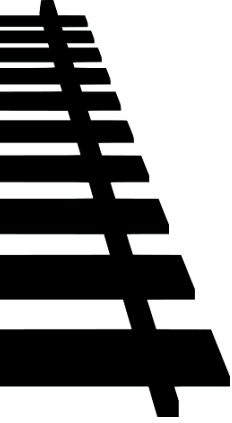
Siempre frente a las milpas, la casa maya es una pervivencia del paisaje histórico en la actualidad. Su sistema constructivo, a base de una estructura de madera repellada con guano y con un techo de palma, apenas ha cambiado en el paisaje peninsular a lo largo de los siglos. En un gran terreno,

la construcción es pequeña y se compone de una sola recámara amplia y fresca de donde cuelgan hamacas. La casa maya está generalmente acompañada de huerto, corral y árboles frutales. La cocina se encuentra al exterior, así como la letrina y los espacios de manufactura. Este patrón de milpa y casa hace una huella urbana dispersa y extendida por el territorio que, a la llegada de los españoles, se considerará "mala práctica".

El dios del maíz

La cosmogonía maya tiene a Yum Kaax, dios del maíz, como una de sus deidades tutelares. Éste emerge de la semilla recién plantada para penetrar en el inframundo y volver a surgir, a la semana, como una nueva planta para la milpa. Aquí se le ve con un tocado de plumas, emergiendo del inframundo como un tallo de maíz tierno. La tierra se representa como un caparazón de tortuga.





2. DEFENSA DE LA TIERRA Y LA VIDA: RESISTENCIAS CONTRA EL DESPOJO Y LOS PROYECTOS DE LA MODERNIDAD CAPITALISTA

En este capítulo, nos gustaría utilizar los gigaproyectos en México para mostrar cómo las luchas por la tierra y el territorio, hoy en día, están vinculadas a la destrucción y expropiación en curso de los bienes comunes, es decir, la tierra cultivada comunalmente y las formas de vida conectadas al territorio. Los orígenes de este proceso se remontan a los albores del capitalismo y la modernidad. Hace más de 500 años, lxs agricultorxs europexs ya luchaban por la tierra y su modo de vida comunal y autodeterminado. Esta lucha continúa hoy en todo el mundo, por ejemplo, en la resistencia y defensa de la tierra y el territorio contra los gigaproyectos Tren Maya y Corredor Interoceánico. Aunque estos proyectos se anuncian como «programas de modernización» y como un progreso para México, las estrategias de expropiación de tierras, la destrucción de las estructuras colectivas de los pueblos y, por tanto, la destrucción de toda una cultura y de la relación entre la tierra y la gente siguen formando parte de una «reestructuración» capitalista y colonial de la tierra y el territorio que, por lo pronto, continúa operando.

I. Luchas por la defensa de la tierra y el territorio: vida y territorio

En las luchas por la defensa de la tierra y el territorio en la región Sur-Sureste de México la vida es central:

“[S]eguimos en la lucha, porque sabemos que nuestra lucha es justa, que esta es la lucha que tenemos que dar, si queremos seguir viviendo, seguir viviendo como nosotros queremos, seguir comiendo nuestra comida, vestir nuestra ropa, tener nuestras fiestas, seguir hablando nuestra lengua, todo eso, es importante, pues, defenderlo, ¿no? Porque es nuestro, o sea, ¿por qué van a quitárselo, no?”

Oaxaca, Puente Madera, abril 2023, entrevista con Bettina Cruz.

En la cita anterior, la compañera Bettina Cruz, que es una de las lideresas de las luchas en la defensa de la tierra y el territorio en el Istmo de Tehuantepec, conocida nacional e internacionalmente, insiste que la lucha es por la vida; de seguir viviendo la vida con las tradiciones, que incluye las fiestas, la comida, la vestimenta, y cómo están trabajando la tierra. Las luchas por el por el lugar en el que viven y la tierra surgen en contra de los gigaproyectos y el extractivismo. Las comunidades tienen un arraigo al territorio y la vida está conectada con la tierra y el territorio, sea por la pesca, la agricultura, la ganadería y otras actividades que permitan dialogar con él.

En este capítulo queremos mostrar que la defensa de la tierra, la comunidad y la resistencia a la modernidad capitalista no es sólo un tema relacionado con los gigaproyectos en el México actual, sino que describe una historia de 500 años. Tanto en el norte como en el sur del mundo, los pueblos se resistieron al robo de tierras y a la destrucción imperialista. La continuidad de esta historia de resistencias muestra lo que mueve a la gente entonces y ahora, y por lo que luchan.

Antes, como ahora, muchas comunidades producen para la propia subsistencia y trabajan para vender el excedente de los productos en los mercados locales. Esto describe una forma de producir y comercializar que todavía hoy es relativamente independiente de los intereses en beneficio de lxs capitalistas.

En ese contexto en los siguientes subcapítulos se explora la relación con la tierra y cómo las comunidades de hoy día en México viven en los territorios.

“Es por eso que las comunidades también que se dedican a la pesca como les mencionaba anteriormente siempre están en la lucha porque saben lo importante que es preservar el medio ambiente, el ecosistema. No permitimos que las empresas entren porque sabemos que, al entrar esos megaproyectos, nuestra vida que tenemos con el ecosistema y la relación que tenemos con la naturaleza cambiará totalmente. Pues si bien les comentaban que las minas van a producir enfermedades con los metales tóxicos, la destrucción de la naturaleza, la destrucción también de la vida silvestre y también la flora, la fauna, todo el ecosistema”.

Chiapas, Pijijiapan, April 2023, entrevista a una compañera en defensa del territorio.



La defensa es importante para proteger los ecosistemas y, con ello, las relaciones con la naturaleza y el territorio. Además, como ya se ha mencionado anteriormente, sirve para defender la vida:

“El territorio es defender todo nuestro espacio que consideramos que es vida. Es defender la naturaleza, defender la tierra, el aire, todo. Implica todo, implica la vida, tanto la vida propia de nosotros como la vida también de los animales. Porque todos seres vivos, todos tenemos ahora sí que ese derecho de vivir y que nadie ni nada puede venir a destruirnos. Y que no puede ser posible que por la ambición, el poder de unos cuantos, el territorio, la tierra sea destruida. No podemos permitir eso. Es por eso que nos mantenemos firmes y en lucha”.

Chiapas, Pijijiapan, April 2023, entrevista a una compañera en defensa del territorio.

En la Zona de la Península de Yucatán, la vida está muy relacionada a los cenotes, las cuevas, al agua de la zona. Con la resistencia en contra del Tren Maya, las comunidades sienten su colectividad reforzada porque la resistencia colectiva también refuerza la organización suprarregional:

“Sí, creo que si algo se hace, esa sensación como de cuidado y de amor que se siente se ha enraizado aún más fuerte, ¿no? Creo que pues este vínculo con el agua, ya llevamos viviendo por muchos años, nuestra relación con los cenotes, yo llevo 10 años buceando las cuevas y los cenotes, yo he crecido en estos espacios y ya lo tenía algo, era muy presente, ya hablamos de contaminación del acuífero, que es algo que lleva pasando muchos años, pero a partir del Tren Maya, ya creo que tomó una dimensión mucho más fuerte y además nos aprendimos a vincular no solamente a manera local, sino también regional, que eso ha sido súper enriquecedor y vincular al menos para mí las afectaciones que tienen esos ecosistemas ambientales con lo profundo que va el vínculo con la pérdida de cultura de la zona, que somos personas que llegamos con nuestras familias y nos ha abierto los ojos este tren a una lucha que lleva gestándose por muchos años en la zona, como que ha sido una puerta de entrada a esa lucha”.

Quintana Roo, Felipe Carillo Puerto, Mayo 2023, compañeras habitantes del territorio.

Resaltan también la destrucción y los efectos para el medio ambiente, las cuevas, y la selva, un sistema único en el mundo de recolección natural de agua, y una de las mejor conservadas de América Latina. Como se muestra en ese capítulo la defensa de la tierra está enraizada en la conexión de los pueblos y el medio ambiente en la cual todo pertenece al llamado territorio. Uno de los pilares más importantes de esta conexión es la agricultura, que fue evolucionando por miles de años. El trabajo de la tierra forma parte de una conciencia que implica que, como seres vivos, somos interdependientes y tenemos que vivir de una manera recíproca, como se verá en los subcapítulos siguientes. Las citas de este subcapítulo muestran sobre todo que las relaciones son un motor importante para la defensa del territorio y, al mismo tiempo, la base de la existencia de territorios diversos. Relaciones entre humanxs, animales, plantas y prácticas que reproducen constantemente su existencia para la vida y las personas. Estas relaciones, que recrean constantemente las condiciones necesarias para la vida, se basan en «el amor y el cuidado», como se describe en la última cita. Por lo tanto, la construcción de los gigaproyectos tiene un impacto radical en estas relaciones y, por lo tanto, en el territorio. Los procesos de alienación, individualización y pérdida de prácticas e identidades culturales son sólo algunos de los muchos efectos negativos que se derivan.

II. De la milpa al agronegocio: resistencia al monocultivo

En los próximos subcapítulos, se pondrán de manifiesto las conexiones entre el despojo de tierras que surgió con la modernidad capitalista y las luchas por la tierra en la actualidad. Además, la atención se centrará en la resistencia ininterrumpida a estos acontecimientos violentos durante los últimos 500 años, ya que la relación entre la tierra y la gente sigue siendo una fuente importante para la lucha por la tierra y la libertad hoy en día. También pretenden

mostrar el papel desempeñado por la industria agrícola en el reordenamiento del Sur-Sureste de México y cómo las comunidades indígenas están reaccionando ante ello. La conexión entre las luchas locales y la solidaridad internacional es especialmente importante aquí, ya que la destrucción de la tierra y el territorio¹ siempre se basa también en la apertura de estas zonas a las empresas multinacionales y a la industria agrícola globalizada.

La invención de la agricultura industrializada

La aparición del modo de producción capitalista y de la agricultura industrializada no fue un proceso natural ni accidental. Se remonta a los profundos cambios de cuando se da la Conquista y colonización de los territorios que hoy llamamos México, y en Europa se produjeron grandes transformaciones en el modo de vida, el orden social y el modo de producción. En aquella época, una gran parte de la población vivía como campesinxs en régimen de servidumbre y estaba obligada a entregar parte de su producción a sus terratenientes. Vivían en una agricultura de subsistencia, practicaban una agricultura variada y producían todo lo que necesitaban para vivir por sí mismxs. Lxs campesinxs y artesanxs se organizaban comunitariamente en comunidades locales de aldea, tenían sus propios consejos de aldea y gestionaban conjuntamente los bienes comunes, es decir, los bienes colectivos como prados, campos, bosques, jardines o pisciculturas. Este cultivo comunal y la organización colectiva del campesinado acabaron bruscamente con la llegada del primer capitalismo y el movimiento de cercamiento² de la tierra que surgió en Inglaterra, es decir, el vallado de las zonas comunes y la transformación de las tierras comunes en tierras privadas. No sólo comenzó en esta época la opresión, desposesión y explotación sistemáticas de la población rural europea, sino que la expansión y colonización del «nuevo mundo» también desempeñó un papel importante en el desarrollo de un mercado mundial globalizado y en la destrucción simultánea de la producción local y los modos de vida de los pueblos. Las diversas formas de producción agrícola, que se basaban en el abastecimiento de una comunidad campesina, el trueque y el mantenimiento de una relación mutua entre la tierra y las personas, dieron paso a una industria agrícola especializada e industrializada en un proceso que duró varios siglos.

Esta nueva forma de agricultura no requiere ningún conocimiento especial de las relaciones ecológicas, las tradiciones o la capacidad de trabajar la tierra de tal manera que también proporcionaba protección y alimentos para las generaciones futuras. Al contrario: sigue la lógica del beneficio y de los sistemas de producción altamente tecnologizados basados en la tecnociencia occidental. El robo de tierras mediante la destrucción de los bienes comunes y ejidos, es decir, de las tierras cultivadas colectivamente, y por tanto también la destrucción de la identidad colectiva, constituye la base de esta agricultura industrial tecnologizada para acceder a nuevos espacios, es decir, al capital y a los recursos. El ser humanx ya no es parte viva de un territorio basado en el conocimiento de la dependencia e importancia de una ecología diversa, sino que sólo sirve como trabajadx individualizadx y parte de una cadena de producción.

Mediante la expropiación de tierras y la reestructuración sistemática de las tierras comunales y ejidos en propiedad privada, lxs pequeñxs agricultorxs en particular fueron separadx de sus tierras y obligadx a trabajar como «campesinxs no libres» que tenían que realizar trabajos forzados. Esta forma de trabajo puede describirse como un tipo de esclavitud, aunque tiene un trasfondo histórico y una aplicación práctica diferentes al sistema de esclavitud del colonialismo.

El proceso descrito comenzó en la época de las guerras campesinas europeas³, cuando la población rural se resistió a ser separada de sus tierras con horcas, hachas y sus cuerpos. Incluso entonces, miles de campesinxs y artesanxs se resistieron a la destrucción de la propiedad colectiva, porque la expropiación y la separación de sus tierras les sumió en la pobreza y les obligó a emigrar a las ciudades. Se convirtieron en vagabundxs⁴ sin hogar que viajaban en busca de seguridad, trabajo y un lugar donde vivir.

1 Significado de la expresión «Tierra y Territorio» busca en el glosario.

2 El movimiento de cercamiento es el término utilizado para describir la disolución de los derechos comunes en la agricultura británica, en la que las tierras que anteriormente se habían utilizado de forma comunal fueron cercadas y utilizadas de forma más intensiva por particulares. El movimiento de cercamiento impulsó la comercialización de la agricultura británica. Surgieron explotaciones de alto rendimiento en tierras y zonas forestales que antes se habían utilizado con fines comunales. Históricamente, los primeros cercamientos se sitúan entre 1450 y 1630. En Inglaterra, se caracterizaron por un considerable crecimiento económico y un aumento de los contrastes sociales.

3 En 1525 lxs campesinxs alemanxs tomaron las armas para rechazar los abusos que sufrían por parte de lxs señorxs feudales, provocando una represión implacable (Blanco Fernández, 2023).

4 En la Edad Media y principios de la Edad Moderna, el término «vagabundxs» o «viajantes» (también conocido como gente viajera) se utilizaba para describir a lxs miembrxs de numerosos grupos sociales subordinados y no permanentes. El abanico de forasterxs sin derechos se amplió y diferenció en la Edad Media. Lxs miembrxs de



La aparición de la industrialización capitalista temprana hizo que estas mismas personas, que huían y buscaban trabajo y comida, fueran encerradas en las llamadas «casas de trabajo» a partir del siglo XVI y obligadas a realizar «trabajo asalariado» en condiciones inhumanas en las fábricas. Procesos muy similares pueden observarse hoy en México en el contexto de los gigaproyectos que están compuestos de diversas industrias, como por ejemplo las maquiladoras.

Posteriormente llegó la producción industrializada y la expulsión de la gente de sus tierras fue y es una destrucción de la diversidad y de un modo de vida diverso basado en la organización colectiva entre los pueblos y sus bienes comunes. Entonces como ahora, allí se celebran reuniones, fiestas, se intercambian bienes, se cultivan semillas y conocimientos sobre plantas medicinales, la producción de todos los materiales esenciales y toda la vida social tal como el cultivo de la memoria. Como resultado del creciente control estatal y de la violenta expulsión de la gente de sus tierras, estos conocimientos y la cultura asociada a ellos se están incorporando al sistema del modo de producción industrial e individualizado del capitalismo. Este proceso de desposesión, la separación de los pueblos de sus tierras y la destrucción asociada de los modos de vida tradicionales e indígenas sigue formando parte de la apropiación sistemática de la tierra y el trabajo por parte del capitalismo. Pues con la expansión hacia el «Sur global», la esclavización y el sometimiento colonial de los grupos indígenas en la época del colonialismo hasta nuestros días, este sistema -que ya fue utilizado contra los agricultorxs europexs- se exporta y continúa hasta hoy día en la reestructuración y apropiación de los territorios indígenas. Esto como una de tantas estrategias capitalistas que son introducidas en Europa, actualmente aceptadas, para así después ser introducidas en el sur, sin importar las consecuencias.

III. El extractivismo neocolonial y el significado del robo y despojo de tierras en la actualidad

El violento proceso de cercamiento y desplazamiento que afectó a los campesinxs de Europa hace 500 años sigue afectando hoy en día a las pequeñas comunidades agrícolas de todo el mundo. A este proceso se le denomina «acumulación por desposesión» y a menudo se justifica hoy en día con proyectos energéticos o tecnológicos «verdes», como se explica aquí en una entrevista:

“Siempre hay que pensar que el capital requiere de infraestructura, y si requiere de infraestructura necesita también de combustible para esa infraestructura, y que casi todo el capitalismo requiere de todo un proceso de articulación entre sus líneas. Y en este caso hoy, como dirían por ahí, existe un proceso que se le llama acumulación por despojo. Esta acumulación por despojo es quitarte la tierra y los recursos naturales, para que yo construya mis empresas. Parte de lo que se hace con las infraestructuras es eso, tratar de hacer este proceso”.

Yucatán, Muna, Julio 2022, Romel González Díaz.

las «clases bajas» - es decir, las clases sociales subalternas- ajenxs a la jerarquía estamental y sin domicilio fijo eran consideradxs **varende lute**, término peyorativo que a menudo se asociaba con la criminalidad y la deshonestidad. En última instancia, sin embargo, se trataba simplemente de personas que, debido al creciente capitalismo, la separación de la tierra y el consiguiente desempleo, tenían que vagar por el campo mendigando para sobrevivir. Quizás hoy en día uno de esos términos sería: migrante o inmigrante.

Bajo la apariencia de modernización «verde» o de proyectos de desarrollo, se niega a las comunidades su derecho a la tierra, su modo de vida y sus diversas formas de existencia, lo que constituye una continua explotación y subyugación (neo)colonial. Estas prácticas de desposesión y sometimiento pueden resumirse en el término «extractivismo». Aunque estos procesos (neo)coloniales y de explotación han continuado desde el inicio del intento de la «reestructuración» colonial, las comunidades indígenas y campesinas siempre han puesto resistencia.

Ya fueran las guerras campesinas en Alemania y Francia, la resistencia de los grupos indígenas en Norteamérica o los numerosos levantamientos de comunidades indígenas en Centro y Sudamérica: se puede describir una tradición secular y global de defensa de los territorios. Esa defensa de los territorios está vinculada a una forma de vida basada en la colectividad y comunalidad. Aunque hay diferencias en cómo se vive la comunalidad de los pueblos, también hay similitudes estructurales sea en los pueblos campesinos europeos que luchaban por la tierra hace 500 años o en las comunidades indígenas que siguen en la resistencia hasta el día de hoy. La diferencia más importante, sin embargo, se observa en la cosmovisión aún viva de los campesinxs indígenas de Abya Yala, que sigue siendo una fuente elemental de resistencia y lucha por la defensa del territorio. En Europa, estas cosmovisiones, es decir, las conexiones culturales, espirituales e identitarias entre los pueblos y sus territorios, han sido en gran medida destruidas. Sigue siendo responsabilidad de las generaciones actuales y futuras redescubrir estas conexiones y devolverlas a la vida.

IV. Formas de vida: la comunalidad

En comunidades indígenas y campesinas del Sur-Sureste de México existe una resistencia contra los proyectos de desarrollo capitalistas que se manifiesta en los modos de vida y en las diversas formas de existencia, es decir, en la vida comunitaria. La comunalidad fue destacada por muchxs compañerxs y se expresa en la educación, la asamblea, los oficios tradicionales y la fiesta. La asamblea y la fiesta son parte de la estructura de la organización política comunitaria. La comunalidad tiene cuatro pilares centrales: el territorio, la asamblea, el trabajo y las fiestas, como también destaca el compañero:

*“Sí, somos una preparatoria por cooperación, que nacimos hace 40 años, son preparatorias federales, que nacen por el tequio⁵ de la gente, de las comunidades, y que en ese caminar, lamentablemente el Estado nos ha eliminado las claves federales y el gobierno del Estado de Oaxaca nos coloca en una escuela particular. Nosotros no hemos podido o no quisimos sostener una escuela particular, sino una escuela comunitaria, y en ese sentido nos integramos a un proceso de organización estatal de la comunalidad. Y la comunalidad nos coloca cuatro pilares: el territorio, la asamblea, el trabajo y nuestras fiestas. [...] Sí comenzamos con un plan y programa de estudios por parte de la Secretaría de Educación Pública, entendemos toda la propuesta curricular que desde el Estado se impone, pero nosotros decidimos no trabajar una currícula que elimina el contexto y el entorno del estudiante. Nosotros decidimos integrar a los jóvenes a la vida comunitaria, y cuando decimos: **integramos a los jóvenes a la vida comunitaria**, vamos al reconocimiento del territorio en el que habitamos, participamos en los espacios de toma de decisiones comunitarias, nos integramos al trabajo y vamos a escuchar a los diversos trabajadores o los diversos oficios que hay en la comunidad como parte esencial de la formación de esos estudiantes y nos integramos a la celebración. [...] Nosotros propusimos medios educativos audiovisuales, trabajamos adentro de las prepas con una radio comunitaria, un taller de vídeo, un taller de teatro, un taller de revista y un taller de ludoteca”.*

⁵ Forma comunitaria de trabajar, trabajo que se hace para la colectividad de forma recíproca. También es comparable al trabajo colectivo en las avenidas de Europa y a la tradición de «ayuda mutua» que continuó incluso después de los albores de la era moderna.

En la cita, el compañero hace el llamado para transformar a la educación escolarizada y a hacer parte de ella los procesos de la comunalidad. En la educación comunitaria es importante conectar a lxs estudiantxs con su entorno, que su contexto se vea reflejado en la educación. La idea es la integración de lxs jóvenxs en la vida comunitaria. En este caso, lo que nos comparte el compañero sobre las escuelas con educación por cooperación, es que la trabajan en tres municipios con una población muy chiquita de juventudes en la zona oriente del Istmo de Tehuantepec. El enfoque de la educación por cooperación es:

“Cuando nosotros hablamos de una educación propia, del cuidado de la vida y el territorio, de regenerar el tejido social y de crear colectivos, para nosotros es importante desde los espacios educativos de bachillerato y de universidad, que reconozcamos el territorio y que trabajemos ese territorio. [...] Si queremos defender el territorio, el ejercicio más importante en la defensa del territorio es trabajarlo hacia adentro. Y en ese sentido, la propuesta educativa es precisamente generar proyectos productivos en los espacios educativos para poderlos compartir con la comunidad”.

Oaxaca, Puente Madera, April 2023, entrevista con un compañero de la comunidad

El sentido de las prácticas de resistencia que expresa el compañero está dirigida al discurso del gobierno de desarrollar tierra vacía, que no está vacía si no que son territorios donde viven las comunidades indígenas, donde están desarrollando su vida. La idea de la educación propia es que las niñeces y juventudes vean la importancia del territorio y se conecten con él; lo trabajen y lo cuiden en el futuro. Asimismo, y en varios de los grupos que resisten están trabajando con plantas de la zona, y conservando saberes ancestrales a través de talleres de medicina tradicional para recuperar el sistema de salud, el cual actualmente es precario debido a la falta de infraestructura que requiere la medicina occidental.

Otros aspectos importantes para la comunalidad son la asamblea, los oficios de la comunidad y la fiesta:

*“Sí, como primer elemento para nosotros en los pueblos es: **la Asamblea**. La asamblea es un espacio tradicional, es un espacio ancestral de toma de decisiones. La asamblea es la participación de las mujeres y de los hombres de nuestros pueblos. Esa asamblea ha tenido que reorganizarse y que replantearse, resignificarse en muchos momentos. Pero la asamblea en las comunidades de usos y costumbres sigue siendo un eje muy importante porque no se permite que se tomen decisiones como esta democracia de solamente poner el nombre en un papelito y ya. Sino el sentido de la asamblea es que uno pueda levantar la mano con el permiso de la gente que está ahí y que pueda hablar no en favor de un grupo, sino a favor del sentido colectivo, del sentido común de la comunidad. Ese es el asunto de la asamblea. Uno no está para colocarse sobre los demás o para poder sacar provecho de manera individual, sino es un asunto colectivo. La asamblea es colectividad. En ese sentido es un espacio que todavía tienen nuestros pueblos del Istmo. En el Istmo somos más de 40 comunidades y de esas 40 comunidades, más de la mitad tienen una organización a través de asambleas comunitarias. La asamblea, allí en la iglesia, allí en la escuela, allí en el domo, toda la gente tiene que llegar a concentrarse para poder analizar, para poder dialogar algún problema de la comunidad. Entonces la asamblea es un elemento muy importante. El otro elemento importante, que creo que es de mucha fuerza, tiene que ver con los oficios de la comunidad. Aquel que hace sombrero, aquel que hace huarache, eso se amarra con el asunto de la economía local. O sea, entre más oficios tengamos propios, mejor organizados y mejor, y tenemos una dinámica interesante de poder estar viviendo y compartiéndonos allí en la comunidad. Muy importante. Uno de los elementos que nos ha mantenido vivos han sido las fiestas. La fiesta en nuestro pueblo es impresionante, porque la fiesta es reciprocidad. La fiesta, si alguien va a celebrar alguna fiesta, hay padrinos, hay madrinan, hay compañeros que te van a apoyar”.*

Oaxaca, Puente Madera, April 2023, entrevista con un compañero de la comunidad

Justo esa vida comunitaria está afectada por los gigaproyectos. Los proyectos de reordenamiento territorial están afectando el tejido social, la asamblea, los oficios tradicionales y la fiesta que son tremendamente importantes para el tejido social y la economía local, como se muestra más en detalle en el capítulo de historia de la colonia, y asimismo en el plan actual del territorio Sur-Sureste mencionado en el capítulo del «Reducciones de indios: reordenamiento urbano. Obras públicas y la SEDATU». Además, el territorio es la base del tejido social y la tenencia comunal de la tierra. Lo que nos comparte el compañero es un ejemplo de muchos de los pueblos que están organizados bajo esta política organizativa dentro del Sur-Sureste.



En la siguiente cita, se muestra la perspectiva de cambio y destrucción del tejido social planteado por el Tren Maya, sobre los territorios más urbanizados y muestra perspectivas en donde también se afectarán zonas en las que las personas ya viven del turismo que a su vez vive de los ecosistemas vivos.

“Definitivamente el Tren Maya es un acelerador de problemas que ya teníamos desde antes. Estamos hablando de una aceleración de desarrollo inmobiliario muy cabrona, muy voraz, muy violenta y muy sinérgica. Si de por sí ciudades como Playa del Carmen, que es donde yo vivo, ya estaban siguiendo los pasos de Cancún, que es una ciudad que en los últimos 20 años ha perdido el 70%, más del 70% de su selva original, Playa está siguiendo sus pasos. Y el Tren Maya al ser metido en la selva, recordando que originalmente el proyecto iba por la carretera federal, y no que eso fuera bueno, pero era menos malo que lo que está sucediendo ahora, que fue meter el trazo del tren a selva completamente virgen, y esto significa expandir la ciudad mucho más allá y perder muchísimas más áreas de selva. Y esto significa también afectar los cenotes, que son donde se realizan actividades de conservación y también actividad turística, que es de lo que viven muchas de las personas que habitamos esa zona. Bueno, no yo personalmente, pero hay muchísimas personas que van al Caribe mexicano a trabajar. Y si consiguen trabajo y consiguen una vida mejor ahí, es porque los ecosistemas hasta hace no tantos años eran ecosistemas súper vivos, súper abundantes, que cada vez están siendo menos”.

Yucatán, Valladolid, Mayo 2023, palabras de mujer habitante de Quintana Roo

Además, el modelo de desarrollo llega cada vez más hacia zonas donde antes no había turismo, lo que amenaza a los territorios. Asimismo, está produciendo una dependencia al turismo, imponiéndose como modelo de vida capitalista, en donde el pueblo maya se encuentra en peligro:

“Y ahora, en este momento, vemos muchas amenazas a nuestro territorio. Desde hace muchos años el turismo masivo ha tenido un impacto muy grande en la vida de estos pueblos. Nos encontramos en la región central de Quintana Roo, que es una región de pueblos mayas, es una región que no recibe turismo, pero que cada vez se acerca más ese modelo de desarrollo que lo hemos vivido en las últimas décadas a partir de la creación de Cancún. Cancún es un momento muy importante para la historia de este territorio, porque a partir de la creación de Cancún, a partir de la imposición de un modelo de vida, de un modelo de desarrollo, de un modelo económico, ha cambiado totalmente la forma de vida de los pueblos mayas. Nos hemos convertido en pueblos dependientes del turismo, nos han convertido en pueblos dependientes, nos han arrebatado el arraigo de la tierra, el trabajo de la milpa, el abandono de los territorios rurales, pero que no es por el deseo de las juventudes, sino es por una estructura económica, educativa, que los empuja hacia estas decisiones. Entonces el turismo ha tenido profundos impactos en nuestras formas de vida como pueblos mayas. Donde llega el turismo, el pueblo maya desaparece. Playa del Carmen era un pueblo maya, rural, de pescadores, ya no es un pueblo maya. Tulum era un pueblo maya, de mayas, hablantes de maya, con las costumbres, tradiciones y las formas de vida de los mayas. Ya no es un pueblo maya, desapareció totalmente. Lo mismo pasa en Bacalar, era un pueblo maya y ahora ha desaparecido como pueblo, está desapareciendo. Y se convierte en un espacio turistificado, en un espacio urbano con este modelo desarrollista”.

Yucatán, Valladolid, Mayo 2023, palabras de mujer habitante de Quintana Roo

Esas amenazas de los gigaproyectos hacia las formas de vida y el tejido social de las comunidades se pueden ver reflejadas en las citas de este capítulo. Además, en el capítulo «Reducciones de indios: reordenamiento urbano. Obras públicas y la SEDATU» se puede encontrar más información sobre como el territorio está siendo despojado y cambiado forzosamente. Para conectar con la cita del principio sobre la defensa de la vida, Ángel Sulub, defensor del territorio maya en la zona de Quintana Roo, respecto de los pueblos mayas y la amenaza por el Tren Maya, dice:

“Estamos viendo los impactos profundos en el territorio. Y el territorio es no solamente el espacio físico, el espacio de la naturaleza que está siendo devastado, sino también nuestro espacio simbólico, el espacio donde habita nuestra lengua, nuestra espiritualidad, nuestra ritualidad, toda nuestra memoria como pueblo. También eso está desapareciendo. Este pueblo era un pueblo autónomo y la memoria de la autonomía nos la han arrebatado. Este pueblo era un pueblo autosuficiente, un pueblo que ni siquiera se consideraba un pueblo mexicano, era un pueblo maya. México era un estado invasor que también llegó para despojarles de su territorio. Entonces, esa misma situación que vivieron nuestros abuelos, que vivieron un genocidio también en esta tierra, la estamos viviendo ahora con otras formas, con otras caras, pero es exactamente la misma situación que es el exterminio de los pueblos indígenas. Entonces, la gravedad de lo que ocurre con el tren es tan grande porque no solamente es el medio ambiente, no solamente es el agua, no solamente es la selva, los animales y toda la biodiversidad que se está destruyendo, sino algo que también es más del interior de los pueblos mayas, la esencia de los pueblos, la memoria de los pueblos, la ritualidad y lo que somos. Entonces, el impacto es muy grande, muy grave y sobre todo si lo miramos a mediano y a largo plazo, que mucha gente únicamente ve lo inmediato. Lo inmediato puede parecer un beneficio, pero es algo engañoso, es un engaño; que tengas un trabajo, que tengas un dinero, es engañoso. Que te compren tu tierra y puedas tener dinero con esa transacción, puede aparentar ser un beneficio, pero en realidad te están despojando de lo que eres como pueblo y de lo que tienes como pueblo”.

Quintana Roo, Felipe Carillo Puerto, Mayo 2023, Angel Sulub

V. El papel de las mujeres en la defensa de la tierra y el territorio

Como muestra la cita en el subcapítulo anterior, la integridad de las comunidades y, como parte de ella, la comunalidad está expuesta a una desintegración progresiva debido a los grandes cambios del llamado «progreso» y los gigaproyectos. En este contexto, debe prestarse especial atención al papel de las mujeres y de las personas LGB-TQI+ que, por un lado, se ven especialmente afectadxs por estos procesos, pero por otro también desempeñan un papel importante en las resistencias a los mismos. Así lo describe una defensora muy importante de la región del Istmo de Tehuantepec en la siguiente cita y se ilustra también en un subcapítulo posterior con el ejemplo de las «mujeres de Puente Madera»:

“Pues, este, bueno, tenemos muchas mujeres aquí, ya nos dijeron que hablaron las compañeras, que, este, bueno, las compañeras son muy importantes, las compañeras aquí, por ejemplo, en Puente Madera, siempre en la región, cuando se han dado las luchas contra los proyectos eólicos, o contra otras luchas, siempre las mujeres están presentes, y van adelante, aunque no muchas veces estén en puestos, ¿no?, así como de toma de decisiones, pero sí, por ejemplo, cuando se decide en una asamblea, si la voz de la mujer no es considerada, las mujeres no hacen nada, tú lo decidiste, tú lo haces, ¿no? Entonces, pues eso es una forma como de presionar, decir, bueno, pues sí, si yo estoy acá y hablé, lo voy a hacer, ¿no? Entonces, yo creo que es muy importante; Y las mujeres, creo que somos cuidadoras de la vida, que nos dieron ese rol, o que también

naturalmente damos vida, bueno, quizás por eso, pues tenemos una mayor sensibilidad al cuidado de la vida y de la naturaleza, ¿no? Entonces, eso no es malo, y eso es bonito, y hay que reconocerlo, que no nos quite el patriarcado eso, ¿no? Eso es hermoso, y pues sí dentro de eso hermoso vamos a cuidar la vida, pues qué más hermoso que es la vida, ¿no? Entonces, pues las mujeres somos muy importantes”.

Puente Madera, Mayo 2023, entrevista con Bettina Cruz

Ella destaca el papel importante de las mujeres y el rol del cuidado de la vida y de la naturaleza. Pero también habla del sistema patriarcal que sigue existiendo estructuralmente y que lleva a negar la voz de las mujeres en las asambleas. Hay una interconexión de los poderes capitalistas y patriarcales que afecta en especial a las mujeres y grupos marginalizados y racializados (Ojeda et al. 2022). En América Latina las mujeres se han convertido en protagonistas dentro de los movimientos para defender el derecho al acceso, uso y control sobre los recursos (Svampa 2020; Ulloa 2016).

El desarrollo de los gigaproyectos está conectado con violencia hacia las mujeres, grupos vulnerables, como niñas y personas de la comunidad LGBTQI+, el aumento de feminicidios y actos de violencia. Se está observando una escalada de violencia contra lxs defensorxs del medio ambiente y de los derechos humanos, especialmente contra las mujeres, en toda América Latina (Ojeda 2023). Como ejemplo un grupo de la Costa de Chiapas enfoca la relación entre los cuerpos y el territorio en el margen de la resistencia en contra de gigaproyectos:

“Para mí el territorio es pues, yo digo que es hasta mi propio cuerpo, ¿verdad? Eso. Es en sí también pues está afectado por el machismo, por la violencia en contra de las mujeres, por los megaproyectos, por el abuso del poder, todo, para mí es eso. Bueno, tengo entendido que el territorio es nuestro cuerpo”.

Chiapas, Pijijiapan, April 2023, entrevista con mujer habitante de la región.

La última cita muestra el gran impacto que lleva la destrucción no sólo al medio ambiente sino para la vida entera que incluye la interdependencia de los pueblos, los animales, las plantas la tierra y todas las prácticas y tradiciones que surgen de ella. El ejemplo de la relación entre lxs humanxs y la milpa que se trata en el próximo subcapítulo muestra justo esa comunidad que no sólo se refiere a las personas, sino que incluye a todxs lxs seres vivos, como en el contexto del territorio.

VI. El origen de las milpas - una larga historia de relaciones entre seres humanxs y plantas

Para ilustrar la conexión entre las luchas por la tierra de hace 500 años y las luchas actuales, la situación actual en México pretende ser un ejemplo de cómo este proceso de apropiación y colonización de la tierra y de las formas de vida continúa hasta nuestros días - pero también de la resistencia contra él. Un símbolo central de la resistencia indígena en la lucha por la tierra y la libertad es *la milpa*, como parte importante del territorio indígena.

El cultivo colectivo de milpas en México se remonta a una cultura muy antigua y sigue siendo la base de la vida de la mayoría de la población rural. Hace unos siete mil años, los pueblos de México y Centroamérica empezaron a domesticar el maíz, el frijol y la calabaza y a cultivarlos como milpa. Cabe decir que la milpa es el cultivo de diversidad de plantas que pertenecen a diferentes familias por lo que es un equilibrio de donación y aportación de nutrientes entre ellas mismas, que impiden la explotación de la tierra o el desgaste de la misma. A demás de por lo mismo ser una alimentación balanceada para el ser humanx. La historia del desarrollo y la difusión de estos cultivos siempre ha sido la historia de las personas cuyo sustento se basaba en su cultivo.

Como plantas leguminosas, los frijoles forman una simbiosis con algunas bacterias del suelo y les suministran azúcar, que obtienen de la energía del sol mediante la fotosíntesis. A cambio, las bacterias suministran a las plantas de frijol suficiente nitrógeno, que de otro modo sólo está disponible en pequeñas cantidades en el suelo. Esta inte-

racción simbiótica entre las bacterias, la luz y la vida de las plantas también está relacionada con las personas que cultivaron estas plantas durante miles de años desde su forma original silvestre hasta la planta domesticada de hoy. Aunque el origen de cómo surgió el cultivo mixto de maíz, frijol y calabaza no puede rastrearse científicamente con precisión, existen, sin embargo, diversas y muy antiguas memorias colectivas de los pueblos originarios. Cada una de las cuales cuenta su propia historia sobre el origen y el desarrollo de las milpas. Sin embargo, no cabe duda de que una relación estrecha y sostenible entre los seres humanxs y las plantas constituye la base de un sistema tan ingenioso, que no sólo beneficia a lxs humanxs, sino que también crea una importante base de vida para las plantas, mejora y mantiene el suelo y forma un entorno vivo compuesto por muchos microorganismos.

Durante incontables años, los frijoles han sido plantados por manos humanas, cuidados, cosechados, algunos comidos, algunos como semilla intercambiados, regalados y el resto cuidadosamente almacenados para ser devueltos a la tierra en el siguiente ciclo de plantación. Muchos años de lluvia y sol han caído sobre las hojas verdes de generaciones de plantas de frijol y sobre las espaldas curtidadas de las personas que plantaron repetidamente las jóvenes semillas en la tierra. Tanto las personas como las plantas se han hecho resistentes con el paso del tiempo. Han sobrevivido a tormentas y sequías, han sufrido la explotación y la esclavitud y han resistido a las guerras.

Juntas, están firmemente arraigadas a la tierra, viven de ella y la protegen. La denominación «niños del maíz», «gente del maíz» o «hijos e hijas del maíz» como aún se refieren a sí mismxs muchxs indígenas mexicanxs y centroamericanxs, lleva en la palabra la historia del cultivo mutuamente dependiente de plantas y personas. La historia de la milpa y de la resistencia campesina es una historia de solidaridad, pero también de desarraigo a lo largo de 500 años de colonialismo, que sin embargo no consiguió destruir por completo la relación entre la tierra, el maíz y la gente.



Esta estrecha relación, que lxs mayas y muchos otros pueblos originarios de Abya Yala establecieron hace cientos de años con las plantas vitales para su supervivencia, sigue siendo una base importante para la resistencia de las comunidades indígenas a los gigaproyectos. La práctica de la autoorganización autónoma de las comunidades indígenas se basa en el conocimiento fundamental y la capacidad de autoabastecerse colectivamente:

“Y otra cosa, lo que nosotros igual compartimos, no es así como que lo hayamos aprendido de libros, la mayor parte que hemos aprendido nosotros es a través de otros campesinos. En otras regiones donde vamos, vamos aprendiendo, vamos aprendiendo con otras organizaciones aliadas que están en la lucha contra el capitalismo y todos estos sectores y pues también a nivel internacional igual nosotros vamos aprendiendo de otros compañeros que igual tienen otras luchas, pues así es prácticamente toda la parte de la formación, la enseñanza y el compartir del campesino al campesino”.

Campeche, Suc-Tuc, Julio 2022, entrevista con compañerx de la comunidad

La relación con la tierra se alimenta de este conocimiento, ya que la tierra no sólo es un fundamento existencial, sino que también alberga un potencial especial de resistencia. Resistencia en el sentido de que el acto de plantar, cuidar, cosechar y preparar alimentos es una práctica rebelde para lxs campesinxs indígenas que hizo posible su lucha en primer lugar. Ya que promueve estructuras colectivas y les da una identidad compartida. Esta identidad compartida, que es ante todo una identidad «campesina», se caracteriza por la conexión entre el trabajo con la tierra, los animales y las plantas y la resistencia contra el colonialismo, el racismo y la destrucción de los modos de vida indígenas:

“Entre los mayas que habían escapado del dominio español, surgió una idea en sus mentes y corazones. Debían ayudar a los oprimidos por los colonizadores. Así que fueron a sus aldeas y les convencieron de que plantaran sus campos de maíz en lo profundo de la selva. Es decir, los «sacaron» (kool) de las aldeas. Esta es la continuación de la palabra ‘kool’ (maizal). Además, la palabra ‘kool’ en español significa ‘redimir’, ‘rescatar’, ‘salvar’. Por lo tanto, un ‘koolkaab’ (agricultor) no es sólo alguien que planta el ‘kool’ (maizal), sino alguien que ayuda a sus vecinos a vivir en libertad. Eso es lo que nos dice la historia”.

»Feria de Semillas Nativas en Quintana Roo», en: Steuernagel & Taylor, 2024, traducción propia.

El acceso a la tierra y el territorio tuvo que ser peleado de nuevo por lxs campesinxs (indígenas) de México con gran esfuerzo y la pérdida de muchas personas, porque la tierra de sus antepasadx les fue robada con la «conquista» española y la posterior «economía de hacienda» de los terratenientes primero coloniales y luego del México independiente.

El levantamiento zapatista y muchas otras rebeliones indígenas por la tierra que han tenido lugar en México desde la lucha por la libertad de Emiliano Zapata han permitido recuperar miles de hectáreas de tierra. Muchos grupos indígenas que actualmente se ven afectados por los gigaproyectos, en estos casos del ~~Tren Maya~~ y del Corredor Interoceánico, defienden continuamente su forma de vida y una organización autónoma que sigue desarrollándose hoy en día, bajo cuya protección la gente cultiva y cuida sus campos y milpas para que también puedan proporcionar alimentos a las generaciones futuras.

En el discurso sobre el ~~Tren Maya~~, las ruinas de la civilización maya «perdida» se comercializan como atracciones y lugares de interés. Sin embargo, esto oculta el hecho de que esta civilización nunca desapareció. Muchos descendientes de esa civilización viven aún hoy en el Sur-Sureste de México y siguen cultivando la tierra. En última instancia, fueron lxs agricultorxs quienes sobrevivieron a todos los altibajos, guerras de conquista y colapsos civilizatorios. Con su conocimiento de la tierra y del sistema ecológico, siguen viviendo con la tierra que cambia y a cuyos cambios se adaptan. Con su resistente conocimiento de la siembra, la cosecha y cómo sobrevivir al dominio hegemónico, aún viven y siguen resistiendo las comunidades indígenas campesinas hasta el día de hoy.

Como parte viva de los territorios indígenas y campesinos, la milpa sigue siendo un importante lugar de resistencia. El modo de vida colectivo asociado a los diversos grupos indígenas y campesinxs de México está estrechamente relacionado con el cultivo de plantas y la producción de alimentos. Así, la milpa es un símbolo de resistencia contra el monocultivo sistemático que está reestructurando y destruyendo cada vez más la tierra y la vida con la producción (neo)colonial de café, aceite de palma, carne, soya y otras industrias agrícolas.

VII. “La tierra es de quien la trabaja” - luchas actuales por la tierra

La consigna de resistencia «la tierra es de quien la trabaja» de la Revolución Mexicana, que se remonta al movimiento anarquista-socialista en torno a Flores Magón y la lucha por la tierra y la libertad, ha sido un rasgo importante de las luchas por la tierra y la defensa del territorio en México no sólo desde el levantamiento zapatista. El sistema agrícola colectivo de los «ejidos», consagrado legalmente en el artículo 27 de la constitución mexicana tras la revolución mexicana, es una especialidad históricamente luchada que sigue desempeñando un papel central en los conflictos por la tierra hasta el día de hoy.

En Mesoamérica, la organización económica y social de la población indígena se basa en el uso comunal de la tierra desde hace más de 2000 años y la vida comunitaria y los procesos de comunalidad que siguen presentes hasta hoy en día. El sistema ejidal, o uso colectivo de la tierra, se basa en la gestión colectiva de campos, milpas, ríos y otras zonas utilizadas como comunidades de aldea. La asamblea del pueblo decide sobre la utilización y distribuye la tierra a las familias en función de las necesidades. En este caso, no hay propiedad privada, ya que la tierra comunal no se privatiza y sólo puede venderse o arrendarse legalmente con la aprobación de la asamblea del pueblo. La Constitución Mexicana de 1917⁶ reconoce tres tipos de propiedad de la tierra: nacional, comunal y privada. El anclaje constitucional del «ejido» en el artículo 27, y por tanto la concesión de protección estatal, fue un logro central de la Revolución Mexicana de 1910. Muchxs campesinxs indígenas no habían tenido antes acceso a la tierra debido al robo de tierras a gran escala provocado por el colonialismo y el extendido sistema de encomienda. Este sistema era un vestigio estructural del feudalismo español y se introdujo en las colonias como estructura colonial de explotación. Comparable al sistema feudal medieval de Europa, se exigían «tributos» a lxs campesinxs y jornalxrxs, que debían producir en un pedazo de tierra que se les asignaba y se suponía que a cambio recibían «protección y educación». En realidad, el sistema de encomienda no era más que una «esclavitud apenas enmascarada» y condujo a uno de los peores crímenes contra las poblaciones indígenas de Abya Yala⁷. La Revolución Mexicana dirigida por lxs campesinxs se levantó contra esta injusticia y el robo estructural de tierras y las tierras fueron parcialmente devueltas a las comunidades indígenas o recuperadas tras una fuerte lucha de muerte y destrucción.

Los «ejidos» resultantes como estructuras de propiedad comunal son comparables a la economía comunal en Europa, aunque tengan clasificaciones jurídicas e históricas diferentes. Sus similitudes se basan principalmente en el uso y la gestión comunal de los recursos ecológicos y la relativa autonomía de las comunidades que de ello se deriva. En el centro de estas estructuras colectivas está la producción de productos y alimentos para el sustento de la comunidad. La relación entre las personas y la naturaleza, pero también dentro de la estructura social de los pueblos, se basa en el principio de «dar y recibir». Esta reciprocidad es la fuerza y la especialidad del uso colectivo de la tierra, que ha sobrevivido hasta nuestros días a pesar del colonialismo y la destrucción capitalista.

A partir de la década de 1980, se inició en México un proceso de cambio social y económico fundamental, que fue especialmente evidente en el Sur-Sureste rural e indígena de México. Se expandieron enormemente la producción de petróleo, las centrales hidroeléctricas, las grandes explotaciones agrícolas y las plantaciones de monocultivos. Todo ello contribuyó a un fenómeno que puede describirse como «la última penetración de la economía capitalista en los pueblos mayas» y otros territorios indígenas. El auge del petróleo de los años setenta aumentó la importancia del dinero como medio de intercambio capitalista en la todavía extendida economía de subsistencia tradicional y a menudo basada en el trueque. El fortalecimiento de la economía monetaria condujo a una mayor desigualdad económica y, por tanto, también a la división social entre las comunidades indígenas y campesinas. Toda la estructura social y cultural se vio así expuesta a un cambio que ya había comenzado al inicio de la colonización, pero que ahora había alcanzado un nuevo nivel y sigue intensificándose hasta nuestros días:

“Aquí pues, están con la idea a veces de que el campo ya no da, la tierra ya no da, o bueno por lo menos el dinero no fluye. Yo creo que cuando dicen eso es que la vida se ha enfocado mucho al tema monetario, al dinero. Si no hay dinero pues, cómo comes y como si eso fuera la vida. No quiero cuestionar al grado de decir que el dinero no sirve, pero sí se ha enfocado muchísimo la vida hacia la cuestión monetaria y se han perdido muchos valores en el tema de un desarrollo más integral o de uno más humano, en donde ese no sea el enfoque. Y bueno, es muy complicado, tanto aquí en esta región como en todo el mundo, porque esa es la tendencia, la tendencia a orientar hacia una visión en donde el desarrollo se da en las ciudades, el que estudia en la universidad, que se prepara con la maestría, con el doctorado, el que trabaja en la empresa tal, el que gana mucho, el que tiene su carro”.

Quintana Roo, Felipe Carillo Puerto, Junio 2022, entrevista con María Antonieta Bocanegra.

6 Zibechi, 2011; Aguirre Rojas, 2009; UCIZONI, 2020

7 El término «Abya Yala» tiene sus raíces en las culturas indígenas de América Latina y se utiliza para referirse al continente americano antes de la llegada de los colonizadores europeos. Es un concepto que busca reivindicar y recuperar la identidad y los conocimientos ancestrales de los pueblos originarios.

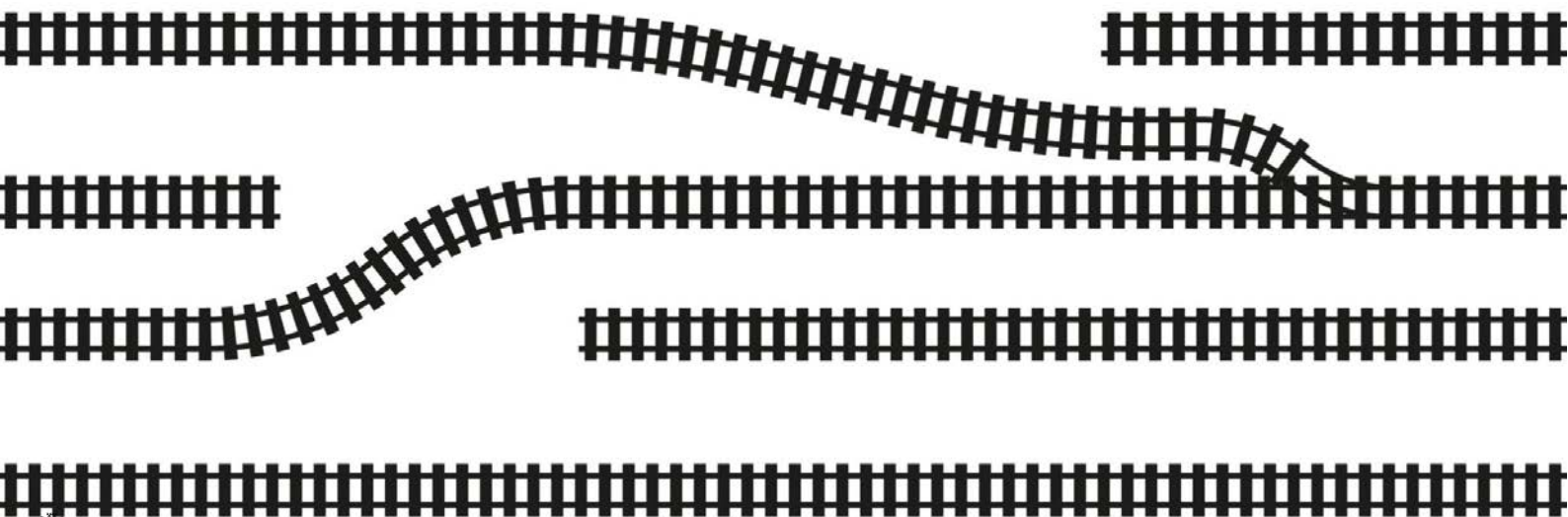
Las relaciones sociales basadas en la «reciprocidad», que también constituían la base de la vida comunitaria y de la esfera económica en el contexto de los «ejidos», pierden importancia con este desarrollo. La división capitalista es un ataque directo a la red social de relaciones previamente existente. En el curso histórico de este proceso, algunas personas de grupos indígenas se convirtieron en rixxs terratenientes, mientras que otrxs perdieron completamente sus tierras y tuvieron que vender su mano de obra «gratuita» en los nuevos mercados industriales. La pérdida de la organización colectiva de la estructura económica y social dentro de las comunidades ha dado lugar a la aparición gradual de diferentes clases, con menor y mayor acceso a los recursos y medios de reproducción, y también ha reforzado el racismo dentro de la sociedad.

El proceso de expropiación y desplazamiento de la población rural que tuvo lugar en Europa a principios de la época moderna continúa hasta nuestros días en México y en todo el mundo. Las estrategias de las corporaciones multinacionales y los estados capitalistas para separar a las personas y comunidades de su tierra y territorio muestran asombrosos paralelismos con los procesos de expropiación del campesinado a principios de la modernidad. El objetivo que se persigue hasta el día de hoy es encerrar y universalizar la tierra y el trabajo que aún no se han convertido en una mercancía capitalista en la esfera de la economía de mercado global, creando así una separación entre las personas y su tierra y territorio. Esta separación conduce a la dependencia del mercado capitalista de mercancías, obliga a las personas al trabajo asalariado y a la huida. Destruye su integración social y cultural y las convierte en trabajadorxs asalariadxs anónimxs y aisladxs o en emigrantes sin ningún acceso a los recursos vitales. Contra lo que luchó el campesinado hace 500 años se sigue luchando hoy, porque aunque parezca que el sistema capitalista ha colonizado todo el planeta, todavía hay personas y territorios que se resisten a este sometimiento.

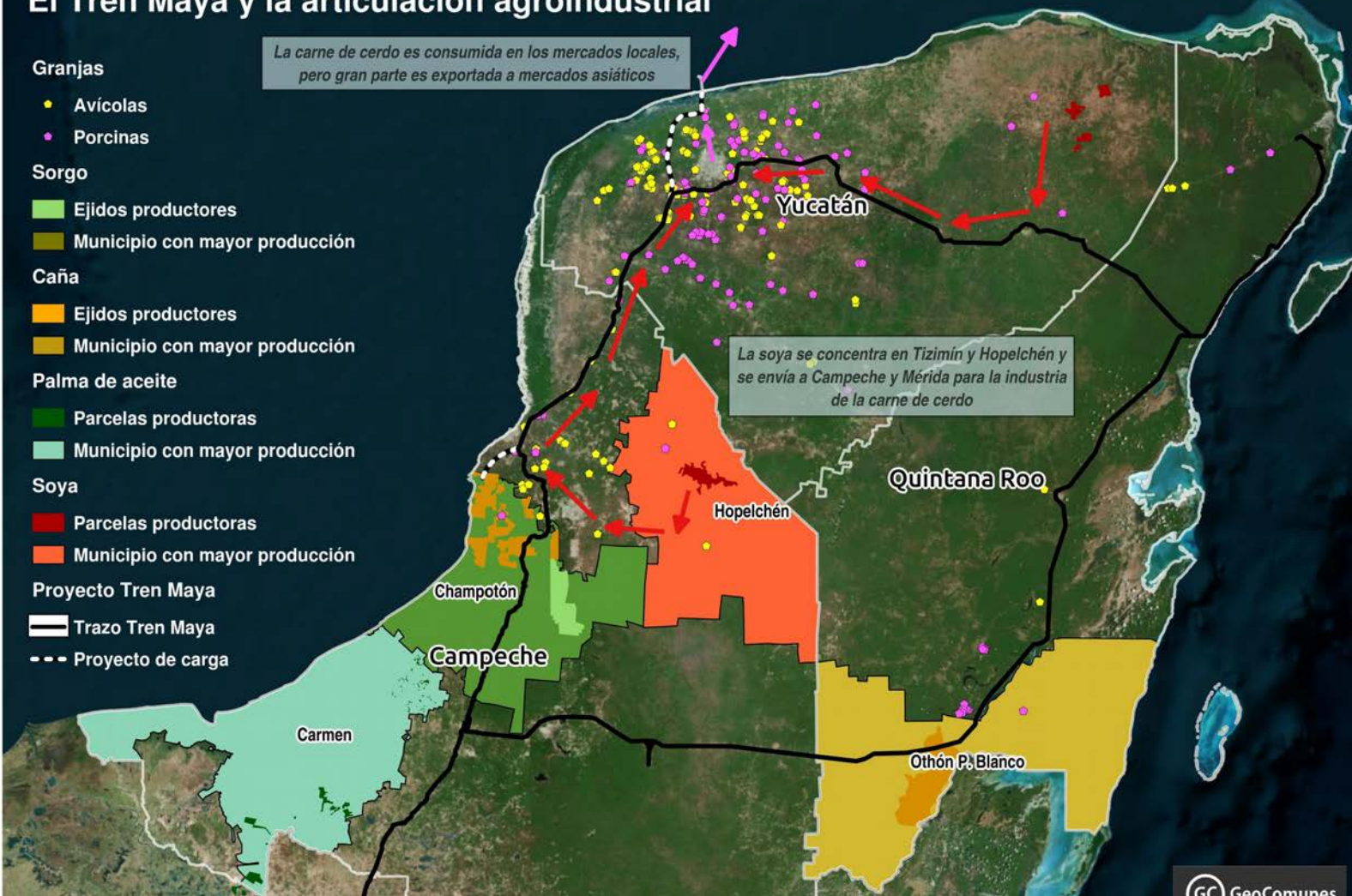
VIII. Defensa del territorio y resistencia a los gigaproyectos

La situación actual de la población rural mexicana está llegando a un punto crítico como consecuencia de los gigaproyectos. Con la construcción del ~~Tren Maya~~ y el Corredor Interoceánico, el país entra en una nueva fase de industrialización a gran escala, que afecta también al sector agrícola. Sobre todo, en el Sur-Sureste, donde abunda el agua y el suelo fértil. La agricultura está siendo gradualmente forzada a pasar de la agricultura a pequeña escala y la agricultura de subsistencia a un sistema agrícola industrial de maximización de beneficios y monocultivos.

Desde el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el aumento de la neoliberalización a partir de la década de 1990, las variedades de maíz modificadas genéticamente y el uso a gran escala de glifosato se han convertido en un problema en todo México. Desaparecieron innumerables variedades autóctonas de maíz y el uso de pesticidas e insecticidas químicos trajo consigo enfermedades y una gran contaminación ambiental. La sustitución estratégica de los métodos de cultivo tradicionales como la milpa y de los muy diversos cultivos realizados durante siglos, por un sistema agrícola basado en monocultivos y en la producción industrial de carne, es parte importante de la «reestructuración» y neoliberalización del país y de los territorios indígenas y campesinos, como puede verse también en el siguiente mapa:



El Tren Maya y la articulación agroindustrial



*Mapa GeoComunes "El Tren Maya y la articulación agroindustrial"

Como se nos contó en las entrevistas, estas «innovaciones» a menudo se producían gradualmente y la gente muchas veces no sabía qué consecuencias seguirían:

“Eso nos fue llevando también a ver otras situaciones que estaban pasando en la península como la entrada de las granjas y otros megaproyectos que se fueron incrustando en la región y finalmente nos dimos cuenta que la soja transgénica era parte de ese plan que tienen de reconfiguración de toda la península y el Tren Maya es como la cereza del pastel en toda esta reconfiguración”.

“Primero se fueron dando como los primeros pasos para la entrada de un cultivo, que además no es un alimento para nosotros, el pueblo come el maíz. Sino más bien está destinado a la alimentación de animales. Que se dan en estas megagranjas tanto aves como cerdos. También supimos que anteriormente al cultivo de la soja en la región, toda esta soja se importaba. Entonces fue un negocio redondo que se cultivará acá, obviamente para estos empresarios”.

“Pero eso conlleva no solamente la aplicación todavía mayor, que el maíz híbrido, el usar estos agroquímicos que son agresivos, como el glifosato, entre otros, porque no es el único que se aplica en la región. Y también la sobreexplotación del agua. Entonces toda esta reconfiguración para servir a esta industria de carne, pues lo estamos viendo todavía con más fuerza en estos últimos años por el establecimiento de las megagranjas. Pero también por todo este sistema en toda la península, que además copta mano de obra de los pueblos”.

Campeche, Hopelchén, Julio 2022, entrevista con Nora Tzed

En el contexto de la «4ta Transformación», la expansión e industrialización de la agricultura es una parte estratégica de los gigaproyectos, que destruye estructuralmente la autodeterminación y autonomía de los pequeños agricultorxs y, por lo tanto, obliga a la gente a depender del sector de bajos salarios y el sistema asistencialista, recibir semillas de maíz transgénico, etc. En este contexto, también hay que mencionar que se utilizan fertilizantes y pesticidas químicos para erradicar grandes extensiones de las llamadas «malas hierbas», que a menudo se utilizan como plantas medicinales en las comunidades indígenas. Este conocimiento de las plantas medicinales ofrece cierta independencia de las empresas farmacéuticas capitalistas, pero se está perdiendo gradualmente por la contaminación del agua y la destrucción de la flora local.

El uso de productos agroquímicos en los países del Sur no sólo pone en peligro la salud de las personas, sino que destruye todo un sistema de conocimientos estrechamente ligado al medio ambiente local. El gobierno a merced del capitalismo quiere que desaparezcan los métodos agrícolas tradicionales y que se cultiven variedades más lucrativas para el procesamiento industrial y el mercado global, lo que hará que muchxs agricultorxs dependan en gran medida de las corporaciones agrícolas o abandonen por completo la agricultura y su forma de vida rural y colectiva. Una iniciativa para salvar semillas en la península de Yucatán se describe aquí:

“Bueno iniciamos, principalmente nuestro objetivo era rescatar y conservar las semillas nativas. Pero cuando íbamos a las comunidades nos decían que ¿cuál era la alternativa? Si regresaban los compañeros y compañeras al maíz nativo, pues había toda una política a nivel estatal, sobre todo, en donde se priorizaba la realización de mecanizados y el cultivo de maíz híbrido. Pues desde entonces estaban dando paquetes que llaman tecnológicos de semillas entre comillas mejoradas, y pues era lo que se promocionaba en la región de manera muy agresiva. Primero empezaban regalando las semillas, los agroquímicos, hasta la fecha, pues ya hay como un sistema compartido, una parte para el Estado y una parte para los campesinos y campesinas, pero fue algo a lo que se acostumbró desde hace más o menos 20 años en la región”.

Campeche, Hopelchén, Julio 2022, entrevista con Nora Tzec

En numerosas entrevistas nos contaron cómo las instituciones estatales, el ejército e incluso la autoridad del turismo en México (FONATUR - Fondo Nacional de Fomento al Turismo) privatizan estratégicamente tierras en colaboración con corporaciones multinacionales y las venden a actores globales. Las tierras comunales y los ejidos se adquieren mediante corrupción, desinformación, violencia y amenazas, generalmente sin consultas legalmente requeridas o las comunidades se ven obligadas a celebrar los llamados «contratos de usufructo». Estos contratos, negociados por representantes corporativos, evitan el acto directo de expropiación en el que la tierra comunitaria todavía pertenece a la comunidad en el papel, pero los términos contractuales a menudo significan que los miembros de la comunidad han perdido todos los derechos sobre sus tierras. Legalmente la tierra todavía les pertenece, pero en la práctica ya no tienen acceso directo a ella.

IX. Puente Madera – ejemplo para la defensa de la vida

En el conocido caso de Puente Madera, un pueblo en el Istmo de Tehuantepec oaxaqueño, nos contaron por qué están defendiendo su tierra y territorio. En el proceso de defensa de la tierra y el territorio sufrieron mucha represión, además de que se falsificaron firmas para aparentar que lxs representantes de la comunidad estaban en interés de todo el pueblo al vender sus terrenos para construir un parque industrial (ahora PODEBIS) parte del Corredor Interoceánico.

La vida de las personas en resistencia está muy conectada con el territorio y la tierra, los cuales sirven para sustener la vida.

“Pues aquí ahorita estamos, en la agencia Puente Madera. Aquí vivimos, aquí nacimos, aquí crecimos, aquí estamos pues, aquí nuestra tierra. Estamos luchando por nuestra tierra del Pitayal, nuestro terreno de nosotros, del pueblo. Por eso estamos en la lucha, estamos aquí con toda la compañera. [...] El día que va a llegar ese parque industrial ahí, pues ya va a cambiar de otra forma, por eso la gente ya no quiere hacer eso ahí”.

Oaxaca, Puente Madera, April 2023, entrevista mujeres Puente Madera

Esa cita de una entrevista que hicimos durante la Caravana El Sur Resiste en Puente Madera con un grupo de mujeres muestra la defensa de la vida en contra de los gigaproyectos. En Puente Madera como están explicando en la cita el gobierno quiere instalar un parque industrial como parte del proyecto del Corredor Interoceánico en el monte El Pitayal. Este monte son tierras comunales, donde la comunidad está yendo para pastorear, buscar leña para cocinar, frutas y además va a afectar el abastecimiento del agua.

En marzo 2021 había una «consulta», que no fue libre ni con previa información y tampoco «representaba la voluntad popular», en la cual el parque industrial supuestamente fue aprobado⁸. La comunidad se defendió, todavía está luchando. En junio del 2023 logró ganar un amparo contra el proyecto del Polo de Desarrollo (parque industrial). *“Esto por la premura de imponer la aprobación del parque industrial, cuando autoridades locales realizaron una asamblea amañada donde falsificaron firmas de más del 80% del padrón de comuneros y de personas fallecidas”*.⁹

La asamblea comunitaria de Puente Madera está altamente perseguida y lxs miembrxs son criminalizadxs y judicializadxs. Las demandas contra el defensor y agente comunitario David Hernández Salazar no paran y muestran el ejercicio de intimidación por parte del gobierno y la Marina¹⁰.

Puente Madera es un ejemplo para la resistencia en contra de los gigaproyectos, otra compañera se refiere a Puente Madera *“como luz en el camino, porque, ¡ay! se me corta la voz porque es una luz en el camino a Puente Madera ante tanta oscuridad. Es decir, en nuestros pueblos no está pasando... la resistencia, la resistencia se ha quedado como en pausa”*. La comunidad está reunida ante las amenazas del gigaproyecto y casi toda está involucrada en la lucha en contra del parque industrial.

En muchos casos en las comunidades afectadas por los gigaproyectos hay una división, en especial por los programas sociales, los cuales hacen que haya una división de los pueblos. La resistencia está fraccionada o no existente por falta de información o desinformación sobre los proyectos, además de por hostigamientos y un aumento de la violencia. En otros casos, algunas comunidades también negociaron con el gobierno, para la instalación de obras sociales para la comunidad, al no cumplir con las promesas, están resistiendo en contra de los gigaproyectos. En la Península hay muchas personas de otros estados buscando trabajo y una vida mejor, que no se involucran muchas veces en las luchas por la defensa del territorio.



8 [https://www.educaoaxaca.org/puente-madera-celebra-3-anos-de-su-lucha-por-justicia-tierra-y-territorio/].

9 [https://www.educaoaxaca.org/repudian-sentencia-absurda-que-condena-a-defensor-comunitario-de-puente-madera-a-46-anos-de-carcel/].

10 Más información y detalles sobre la comunidad, se puede ver en este video: [https://www.youtube.com/watch?v=TxvY-dOxVD4&t=840s]

X. “Sembrando Vida” y los impactos sociales y socioambientales de los gigaproyectos

Al igual que las consecuencias a menudo invisibles de los llamados «contratos de beneficiarios» como una forma menos obvia de expropiación estructural de tierras, también existen diversos programas gubernamentales o programas sociales que acompañan a los gigaproyectos y constituyen una parte estratégica de la transformación social y económica. Destacan aquí «Sembrando Vida» y, vinculado a él, «Jóvenes Construyendo el Futuro».

En resumen, Sembrando Vida, es un programa gubernamental que promueve la «mejora» de áreas no utilizadas o de bajos preceptos del gobierno mediante la transformación hacia un sistema agroforestal y, en el contexto de gigaproyectos, también la creación de áreas de compensación que pretenden reemplazar el bosque talado para el Corredor Interoceánico o el ~~Tren Maya~~, por ejemplo.

El objetivo del gobierno es combatir la «pobreza rural» y la «destrucción ambiental». El programa se anuncia para «salvar la agricultura, regenerar el tejido social y reactivar la economía». Para que las denominadas zonas de compensación y las parcelas privadas (de 2,5 hectáreas cada una) puedan utilizarse de forma económica. Se estipula contractualmente que se deben plantar árboles frutales y, en particular, maderas preciosas que en muchos casos no forman parte de la vegetación regional. Las personas que ingresan al programa con sus tierras reciben hasta cinco mil pesos mexicanos al mes, pero aceptan renunciar a sus tierras si no pueden cumplir con ciertas pautas.

A menudo es necesario talar áreas forestales intactas y abandonar los métodos agrícolas tradicionales para cumplir con los estándares de Sembrando Vida. Sin embargo, en el contexto de los gigaproyectos ~~Tren Maya~~ y Corredor Interoceánico, se puede observar que Sembrando Vida sirve principalmente para dividir deliberadamente a las comunidades al darle a lxs actorxs comunitarixs individuales un mayor énfasis en la producción dentro del programa Sembrando Vida a través de los ingresos mensuales del mismo programa. Uno de los efectos derivados de las condiciones de producción del programa es que la gente se centre cada vez más en el cultivo de parcelas privatizadas, lo que también les hace más dependientes de la producción orientada al beneficio y los bienes de consumo.

Las estructuras organizativas comunitarias y las decisiones de los pueblos se están debilitando gradualmente y perdiendo importancia. Las familias se convierten así en comunidades de producción capitalistas clásicas que ya no actúan como parte de la comunidad, sino más bien como parte de las «comunidades de aprendizaje campesinas» del programa. Por lo tanto, el programa también recibe el nombre crítico de «Sembrando Envidias», porque conduce a la división, la violencia, la presión de la producción y la pérdida de los métodos agrícolas tradicionales, así como de las estructuras de toma de decisiones autónomas y colectivas dentro de las aldeas. Como se describe en una entrevista, los efectos de Sembrando Vida son complejos y no están inmediatamente claros para muchas comunidades:

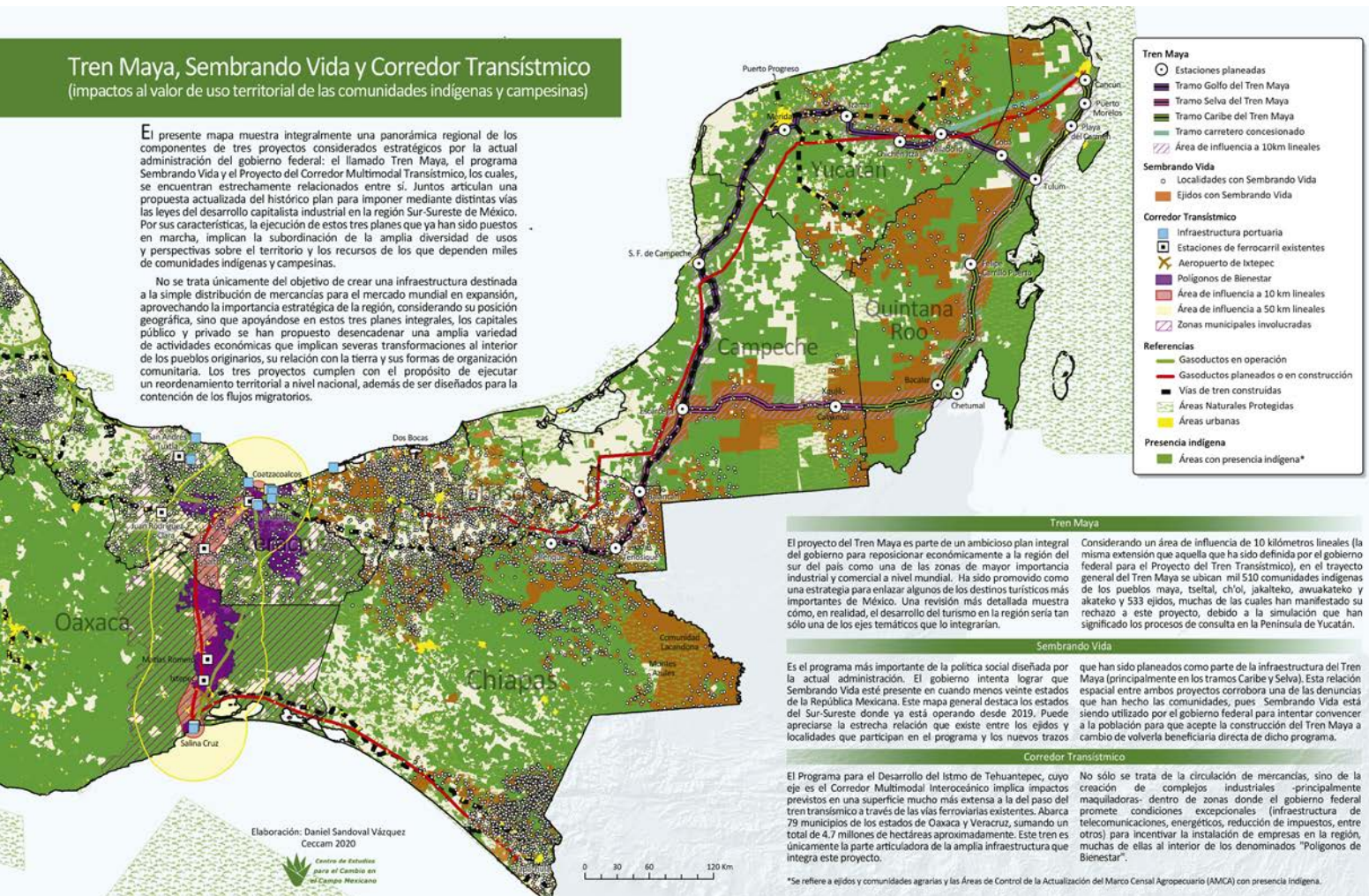
“Sembrando Vida, es un programa implementado por el gobierno. Lo que yo veo desde la experiencia que hemos tenido. La experiencia que ha tenido es que primero no alcanza para tener dos hectáreas y media como las piden; no alcanza. La exigencia es demasiada, es decir, tampoco lo que dicen. Y creo que aquí me puedo meter en serios problemas, pero está bien. Ya te he hablado sobre esto. Es que se está usando más glifosato. Es tanta la exigencia a los productores de limpieza que los productores y las productoras no pueden avanzar. Entonces tienen que fumigar los predios, pues están muriendo. El suelo se está muriendo más y ellos dicen es que no da. O sea, ni los árboles; Hasta los árboles se nos mueren, pero pues es que la infertilidad está más fuerte”.

“Sí, pero también estamos mirando que las personas lo están aceptando, o sea, se están acostumbrando a ese dinero, a ese recurso, como si fuera un sueldo. Entonces muchas de estas campesinas o campesinos tienen aparte. Si hablamos de los temas de cómo tú sobrevives en las comunidades, no sólo sobrevives del maíz, que te pueda dar que ya ahora en estos tiempos no es mucho, sino también tienes otras actividades como mantener tu huerto.

Algunos son carpinteros, tienen un oficio, tienen abejas, tienen algunas vaquitas. Entonces lo que hemos estado platicando entre nosotros es que ya no les da tiempo de ver sus abejas, ya no da tiempo de ver a sus borregos, sus potreros están montando y están quedando en este programa. Entonces la pregunta es ¿qué va a pasar cuando este programa termine? Porque esa tierra se está muriendo y ya no se puede. Y ya es. Ya no vas a tener a tus aves. O ya no vas a tener a tus borregos”.

Campeche, Hopelchén, Julio 2022, entrevista con Nora Tzed

Además de estos efectos de pérdida de la propia autonomía de acción debido a la compulsión de Sembrando Vida por obtener ganancias, también se puede observar que este programa busca específicamente comprar aprobación para los gigaproyectos. Por ejemplo, el objetivo era involucrar en el proyecto a las comunidades afectadas por la construcción del Corredor Interoceánico. Esto significa que estas comunidades pueden ser más controladas por el gobierno, volverse financieramente dependientes y aumentar la división social dentro de las comunidades, lo que también debilita su resistencia a los gigaproyectos. Como se muestra en el siguiente mapa de Geo Comunes, la expansión de Sembrando Vida como parte integral está ligada al reordenamiento territorial del país a través de los gigaproyectos:



* Mapa GeoComunes "Tren Maya, Sembrando Vida y Corredor Transistmico"

Resistencia contra el robo de tierras y por un modo de producción autodeterminado

Como ha quedado claro en este capítulo, el proceso de cercamiento y represión que afectó a lxs agricultorxs de Europa hace 500 años continúa hoy y continúa significando la extinción de la existencia de comunidades indígenas y agrícolas de pequeña escala en México y en todo el mundo. El principal conflicto entre las comunidades tradicionales y el capitalismo en constante expansión y reproducción es por el control territorial, por lo que muchas de las acciones de resistencia de las comunidades indígenas son una reacción al nuevo orden impuesto y al despojo. Las costumbres comunitarias, incluida la propiedad colectiva, han sido y siguen siendo una barrera a la expropiación por parte de corporaciones multinacionales, instituciones estatales o grandes terratenientes.

A nivel mundial, las mayores áreas restantes ricas en biodiversidad y recursos están en manos y protección de comunidades indígenas y pequeñxs agricultorxs. El ataque del Estado capitalista contra las comunidades tiene, sobre todo, el propósito de separarlas de estas áreas, las tierras y los recursos naturales que forman parte de su territorio. Los grupos indígenas han tenido que resistir el dominio colonial y capitalista durante más de 500 años. Esta resistencia ha resultado en muchos sacrificios, derramamiento de sangre y pérdidas. Pero también fortaleció a la gente. Su fuerza reside sobre todo en sus múltiples y diversas formas de resistir a este sistema hegemónico en constante reinención, lo que significa que han inventado repetidamente nuevas estrategias para mantener su forma de vida:

“Sí, el terreno está, está todo. Ellos compran el terreno, pero yo, mi forma de ser. El terreno es de ellos, pero el agua no, el aire no es de ellos, es de todos nosotros. Y la contaminación que ellos están haciendo, están matando la tierra, están contaminando muchas cosas. Y eso es lo que no queremos que siga sucediendo, que le den un alto a todo esto, porque nosotros no estamos haciendo nada en contra del medioambiente, estamos haciendo cosas que realmente la gente lo valore, todo el trabajo que estamos haciendo acá. Nosotros estamos sembrando pura semilla nativa y nosotros no estamos sembrando nada más el maíz, sembramos maíz de todos los colores, pero también tenemos frijoles, tenemos calabaza tenemos de todo lo que es puro orgánico. Y es lo que nosotros seguimos y vamos a seguir porque es nuestra vida”.

San Juan, Julio 2022, entrevista con compañerx

La resistencia a la industrialización, el robo de tierras, la división comunitaria y la destrucción del territorio sigue siendo inquebrantable. A menudo parece una batalla entre David y Goliat, pero incluso las comunidades más pequeñas pueden desarrollar una fuerza impresionante gracias al poder de su solidaridad y relación con su país. Por eso se mantienen firmes y se defienden según sus capacidades y medios, como nos aseguró un grupo de mujeres del pueblo de Puente Madera:

“Aquí vivimos, aquí nacimos, aquí crecimos, aquí estamos pues, aquí es nuestra tierra. Estamos luchando por nuestra tierra del Pitayal, nuestro terreno de nosotros, del pueblo. Por eso estamos en la lucha, estamos aquí con todas las compañeras. Estamos luchando por nuestra tierra, no queremos que vaya nuestra tierra a otro lado, para que venga otro que va a mandar a nosotros, para que no entren rateros, que entren que va a robar nuestros hijos, que entre... Bueno, no queremos esa cosa acá pues, necesitamos que va nuestro pueblo que está como está bonito, es libre. Libres salimos, libres regresamos, salimos de noche, llegamos, nadie va a hacer algo a nosotros pues”.

Oaxaca, Puente Madera, April 2023, entrevista mujeres Puente Madera

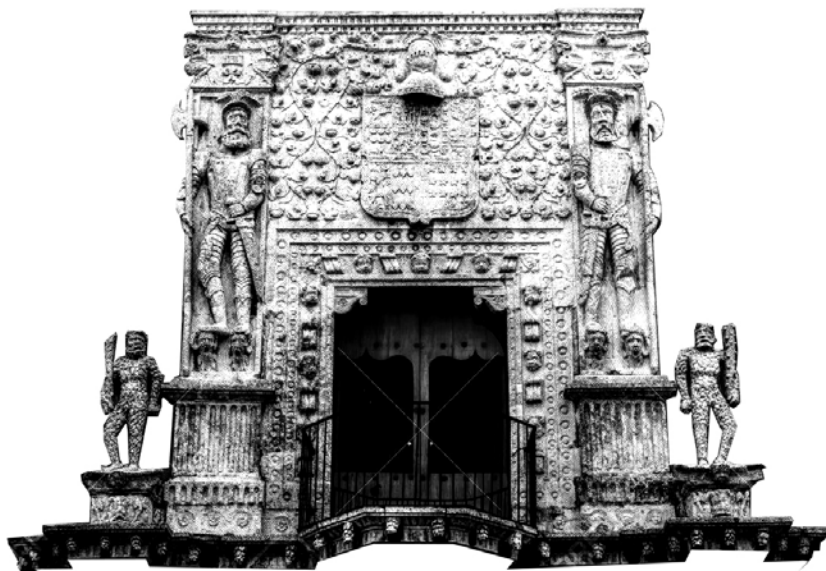
ATENTO AVISO: El proceso de robo de tierras extractivista (neo)colonial y destrucción de territorios indígenas y campesinos descrito en este capítulo se basa en una estructura de explotación globalizada y capitalista. Lxs actorxs y corporaciones impulsoras proceden a menudo de países occidentales industrializados como Alemania, Francia, España o Estados Unidos. Es aún más importante seguir las huellas y los nodos económicos de estas corporaciones multinacionales y conectar las luchas por la preservación de una agricultura autodeterminada, ecológica y sostenible. La tierra debe pertenecer a quienes la trabajan con sus propias manos y sus conocimientos de tal manera que permita una vida digna de ser vivida para las generaciones futuras.

II. Yucatán virreinal (1542-1785)

Aunque México Tenochtitlán cae en 1521, la conquista de la gran Mesoamérica ha sido un proceso tan gradual que puede decirse que aún no concluye. Los pueblos mayas de la Península de Yucatán han sido particularmente beligerantes. Prueba de ello es que los asentamientos españoles en esta región no pueden suceder sino hasta 1542-1545, luego de una guerra lenta y violenta, cuando se fundan San Francisco de Campeche, Mérida y Valladolid. La de Yucatán es una provincia franciscana que, contrario al resto de la Nueva España, no cuenta con minerales ni solía tener grandes extensiones de tierra que permitieran el cultivo masivo en la región. Por ello, pocos españolxs encontrarán atractivo el asentamiento.

Durante el Virreinato, la Península de Yucatán tiene dos condiciones territoriales distintas. Al interior de la región, sobre los territorios mayas conquistados, además de que se asientan ciudades españolas ricas como las ya mencionadas, también se dará un proceso de urbanización análogo al que sucede en toda Mesoamérica y en la América colonial en general. En él, bajo la guía de la Iglesia Católica, se llevarán a cabo las “reducciones de indios”, un fenómeno en el que las poblaciones anteriores, consideradas dispersas por el patrón milpa-casa de la vida agrícola mesoamericana, serán concentradas en pueblos compactos y de manzanas cuadrículadas. Es preciso imaginar estos centros urbanos rodeados de grandes extensiones de milpas y casas mayas; más allá, el monte y la selva.

En cuanto a la condición exterior, la Península de Yucatán está en un sitio de principal importancia para las rutas de navegación global que atraviesan el Océano Atlántico desde el siglo XVI: el Golfo de México y el Mar Caribe. Mientras que el imperio español controlaba el monopolio del comercio americano, sus puertos fueron objeto de constantes ataques por parte de piratas francesxs, inglesxs y holandesxs, que querían para sí algo de las riquezas del continente. Es por ello que los puertos españoles fueron amurallados entre los siglos XVII y XVIII. La época de los ataques piratas terminó hacia principios del siglo XVIII, cuando lxs francesxs se hicieron aliadxs de lxs españolxs. Es decir, lxs piratas no fueron vencidxs ni expulsadxs, simplemente en vez de pelear contra ellxs, sus rutas, naves y puertos fueron incorporados al sistema comercial de la Corona.



Casa de los Montejo en Mérida

En la casa que lxs conquistadorxs de Yucatán se hicieron a un costado de la Plaza Mayor de Mérida, la ventana principal que mira a la plaza, coronada por el escudo nobiliario de la familia Montejo, se encuentra flanqueada por un par de esculturas de españoles conquistadores que portan armadura y hachas. Por debajo de ellxs se observan dos figuras cubiertas de pelo que cargan garrotes. Son la representación europea de la figura del hombre salvaje, aquel que vive fuera de la ciudad. En este caso, las figuras representan a los mayas, sometidos ahora al dominio español.

Reducciones

Una vez consumada la conquista militar de la parte noroeste de la Península, en 1542, la orden de los franciscanos tuvo la responsabilidad de evangelizar a la población local. Además de la quema de códices y la destrucción de las efigies mayas, este proceso fue tanto ideológico como territorial: los frailes comenzaron a juntar a las poblaciones de los alrededores, extendidos por el patrón milpa-casa ya descrito, en torno a sus iglesias, atrios y plazas, distantes de las antiguas pirámides. A este proceso de ordenamiento territorial se le conoce como “reducciones de indios”, y su objetivo era hacer que lxs pobladorxs de la tierra vivieran, como decían los españoles, en “correcta policía”.



Encomiendas

Al comienzo de la ocupación española, lxs primerxs conquistadorxs establecieron un sistema casi feudal de cobro de tributo y aprovechamiento de la mano de obra de los pueblos originarios a la que llamaron encomienda. Bajo este sistema, lxs pobladorxs españolxs vivían del trabajo de lxs mayas, de quienes recibían maíz y algodón en tributo. La Corona española se opuso a las encomiendas en grandes porciones de su territorio desde 1540. Pero la Península de Yucatán, por estar tan poco poblada de españolxs dadas las carencias de minerales o de grandes tierras para el cultivo, dependió de este antiguo sistema esclavista casi hasta el final del período colonial.

Estancias ganaderas

Si bien la economía agrícola de la Península siguió dependiendo del cultivo y tributo proveniente de las milpas mayas, pronto fueron apareciendo en la región las unidades productivas llamadas estancias ganaderas, que introdujeron los animales de granja a la región. Estos establecimientos comenzaron a pelear el territorio milpero de lxs mayas, pues los cerdos, bueyes y burros que reproducían, y cuyas carnes y pieles vendían en las ciudades y pueblos, requerían de pastos para crecer. Precursoras en cierta forma de las haciendas pero muy distintas en sí mismas, en ellas se acostumbraron lxs mayas al pastoreo y el consumo de carne doméstica. Las estancias tenían un pozo, un corral, una casa para la familia del estanciero español, y una serie de trabajadores mayas que vivían en las proximidades y rentaban una parcela de tierra.

Mérida

Mérida ha sido la principal metrópolis de la Península de Yucatán desde que se fundó la ciudad en 1542. El sitio elegido fue una antigua población maya llamada T'Ho. El ya destruido convento de San Francisco, en la esquina inferior en el plano de Mérida, se desplantó por encima de un basamento piramidal maya, visible todavía en 1865. Como es el caso en la mayoría de las ciudades coloniales hispanoamericanas, el principio de la ciudad de Mérida es la Plaza Mayor. En torno a ella, se desplantan la Catedral, sede del poder eclesiástico; el Palacio de Gobierno, asiento de la Corona y luego del Estado; y el Ayuntamiento, que preside los negocios e intereses de los propietarios de la ciudad.

Comercio atlántico

Durante todo el período colonial, el único puerto de gran comercio de la península fue San Francisco de Campeche. En él se embarcaban los productos de la región, como los cueros y la sal, y se recibían aquellos que venían de fuera, sobre todo de Veracruz, como el aceite o el vino. Debido a su gran riqueza, pronto comenzaron una serie de ataques piratas que perdurarán a través de los siglos XVI y XVII. Por esto, aunque ya existían algunas fortificaciones de defensa, hacia 1680 se toma la decisión de amurallar enteramente el puerto.

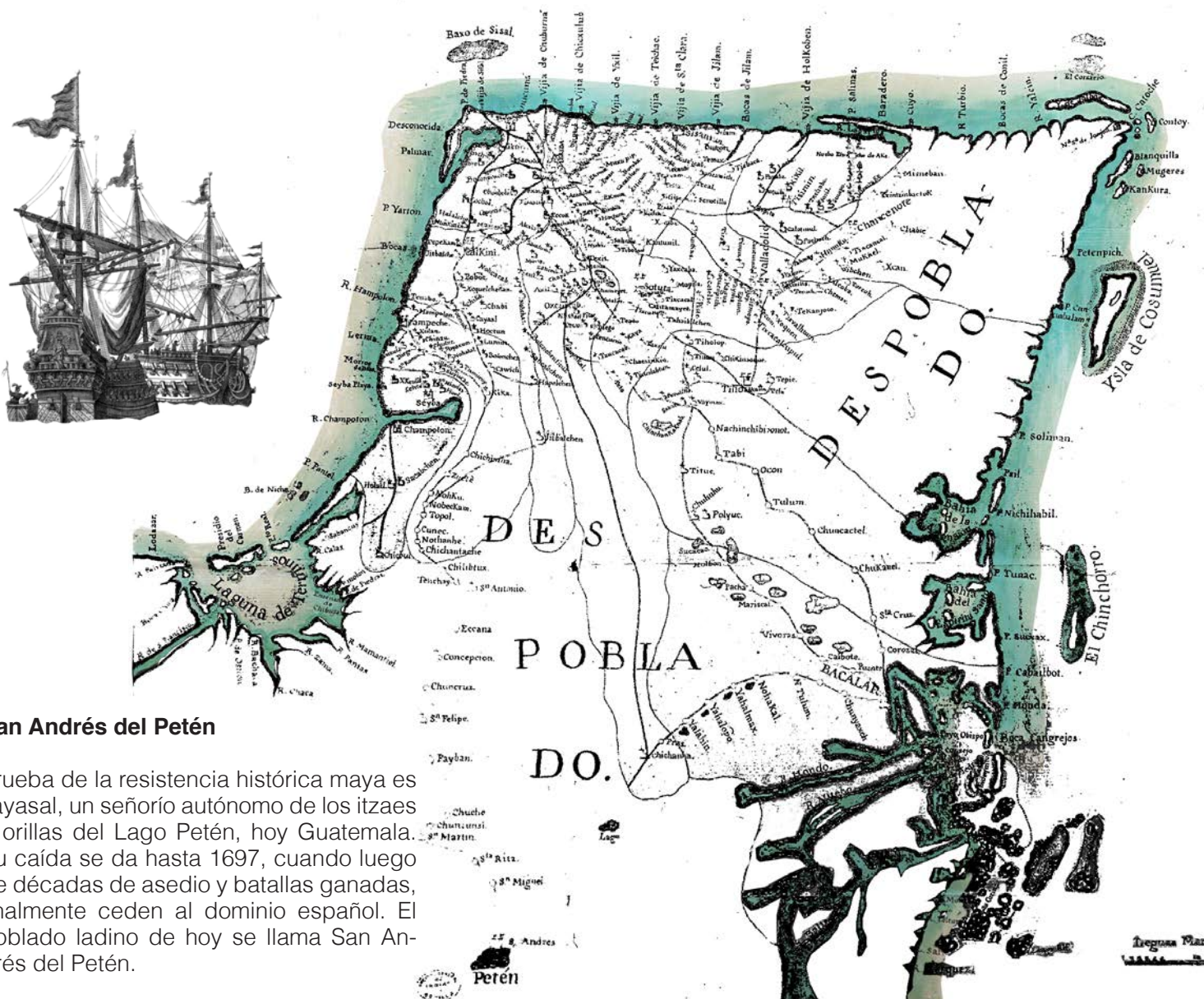
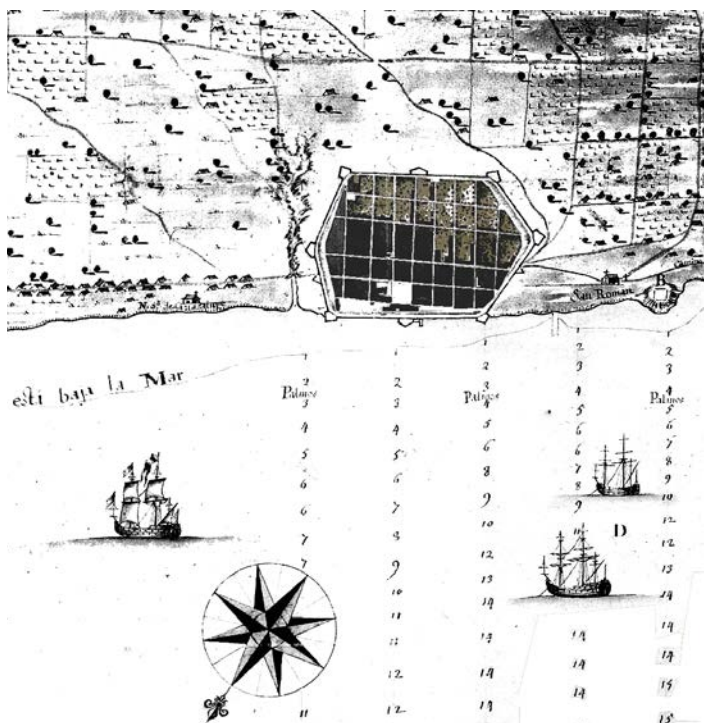


El caribe novohispano

La región costera del Mar Caribe, hoy Quintana Roo, nunca cayó bajo el entero control de las autoridades virreinales, que la consideraban escasamente poblada. Pero en sus selvas se asentaron comunidades mayas que preservaron por largo tiempo sus formas de vida, así como esclavos libertos que encontraron refugio en la región. El imperio español apenas y pudo poner un pequeño fuerte en Bacalar, pero el asentamiento fue siempre dificultoso y terminó por abandonarse hacia finales del siglo XVIII.

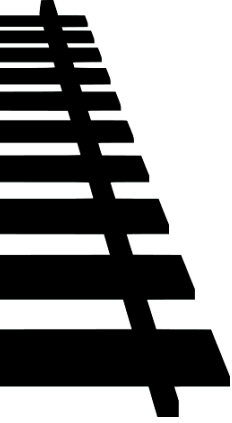
Palo de tinte

Aunque muy poblada a su llegada, la región en torno a la Laguna de Términos fue despoblándose rápidamente durante los siglos virreinales. A los españoles no les gustaban los climas de la costa, y preferían tener pocos puertos para defenderlos con tranquilidad. Esto propició el asentamiento de campamentos madereros ingleses durante el siglo XVII, que explotaban y comerciaban con palo de tinte, mercancía muy preciada en el mercado textil europeo.



San Andrés del Petén

Prueba de la resistencia histórica maya es Tayasal, un señorío autónomo de los itzaes a orillas del Lago Petén, hoy Guatemala. Su caída se da hasta 1697, cuando luego de décadas de asedio y batallas ganadas, finalmente ceden al dominio español. El poblado ladino de hoy se llama San Andrés del Petén.



3. REDUCCIONES DE INDIOS: REORDENAMIENTO URBANO. OBRAS PÚBLICAS Y LA SEDATU

Como ya hemos visto anteriormente, desde la Conquista hasta nuestros días se ha hecho trabajo desde las estructuras de poder invasoras por “ordenar a los indios”. Esto no habla sólo del querer arrancar de raíz su cosmovisión, que da cuenta de cómo dialogan su existencia con el mundo natural al que pertenecen, sino también del cómo a través de prácticas como la evangelización¹¹, se proyecta el ordenamiento de un territorio que, aunado al sistema primero de encomiendas y luego de haciendas, formaron la retícula de lo que sería la nueva forma de vida impuesta. Esto impone la concentración de un pueblo en una traza dada que dicta ciertas normas espaciales y que a su vez genera normas estructurales dentro del mismo territorio. El cómo habitarlo bajo el ordenamiento principalmente de recursos que se van jerarquizando, así como de áreas que permiten o delimitan ciertas prácticas cotidianas y cosmogónicas, es un ejemplo de lo que causa el (re)ordenamiento.

En el territorio del Sur-Sureste mexicano, así como en el resto del territorio, se continúan estas prácticas que actualmente encaminan a seguir construyendo urbes, en vez de respetar espacios naturales o seminaturales existentes, que son muchas veces habitados por pueblos originarios e indígenas.

También hemos escuchado que ambos gigaproyectos: ~~Tren Maya~~ y Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), son grandes proyectos de “desarrollo” que fomentan el reordenamiento del territorio considerando diversos ejes, que son desarrollados en diversos programas de “ordenamiento” territorial.

El gobierno de la supuesta 4ta Transformación presentó para este programa de desarrollo territorial la “Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial” que abarca programas como el “Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Sur-Sureste” y el “Programa de Mejoramiento Urbano – Mi México Late” encabezados por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), a cargo del Secretario Román Meyer Falcón.

I. SEDATU – Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Actualmente, la SEDATU forma parte de una de las 19 Secretarías de Estado que nace a partir de la suma (en el año 2013) de la **Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol)** con la **Secretaría de la Reforma Agraria (SRA)**.

Ésta tiene como meta *“contar con un marco institucional de gestión eficaz, coordinado y sostenible para la conducción de la política territorial, basada en los derechos humanos individuales y colectivos de las personas con enfoque regional y perspectiva transversal para la gestión integral de riesgos y la gestión del suelo, a fin de alcanzar el desarrollo y bienestar colectivo”*¹². Asimismo, asume que uno de sus objetivos es establecer un sistema territorial integrado con énfasis en aquellas personas que, por su identidad, género, condición de edad, discapacidad y situación de vulnerabilidad hayan sido excluidas del desarrollo territorial.

11 Proceso histórico de enseñanza basada en la predicación e implantación de la fe católica en los territorios de la Nueva España en conjunto con la cultura occidental que sostiene a la iglesia como primera institución.

12 SEDATU, 2024; <https://www.gob.mx/sedatu/que-hacemos>

Ante esto habría que preguntarse a qué tipo de desarrollo se refieren y si éste realmente incluye a las personas antes señaladas, así como también si son tomadas en cuenta todas aquellas disciplinas que se encuentran inmersas en el quehacer de un ordenamiento para que elementos físicos o naturales, económicos, políticos y culturales realmente estén considerados.

En febrero del 2022, en torno al desarrollo territorial y bajo las normas de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), (que también desde el comienzo de la administración del sexenio encabezado por el presidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO) plasmó la visión de la planeación del territorio integral en su “Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos Naturales” (periodo 2020-2024)), como parte de la Política Nacional en materia Ambiental, la SEDATU consolidó la firma de un convenio que lleva como objetivo la planeación integral del territorio a partir de la armonización de los instrumentos de desarrollo urbano y los de ordenamiento ecológico. A este convenio también se sumaron las Secretarías de Marina y de Turismo, así como diversos organismos como el Instituto Nacional de Antropología e Historia, entre otros.

La SEDATU finalmente se encuentra encargada de generar una estrategia nacional para el ordenamiento territorial, al cual nos gustaría llamar reordenamiento, puesto que las poblaciones que a lo largo de los años se han ido asentando bajo la conservación de recursos y diálogo con el contexto natural inmediato ya generaban su propio ordenamiento. Muchos de ellos no implican ordenamientos encaminados hacia una urbanización del territorio, sino todo lo contrario, a la preservación del mismo bajo prácticas ancestrales que van más allá del ordenamiento dictado por el hombre blanco que conlleva una lógica de expansión a través de la explotación, venta y saqueo de recursos, principalmente naturales.



II. Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020 – 2040 (ENOT)

Esta estrategia fue publicada en abril del 2021 y, en ella, se establecen las bases de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial, que posteriormente darían paso al Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PNOTDU) 2021 – 2024 como instrumento de planeación.

ENOT /
Estrategia Nacional
de Ordenamiento Territorial /
2020 - 2040



PNOTDU /
Programa Nacional de
Ordenamiento Territorial y
Desarrollo Urbano /
2021- 2024

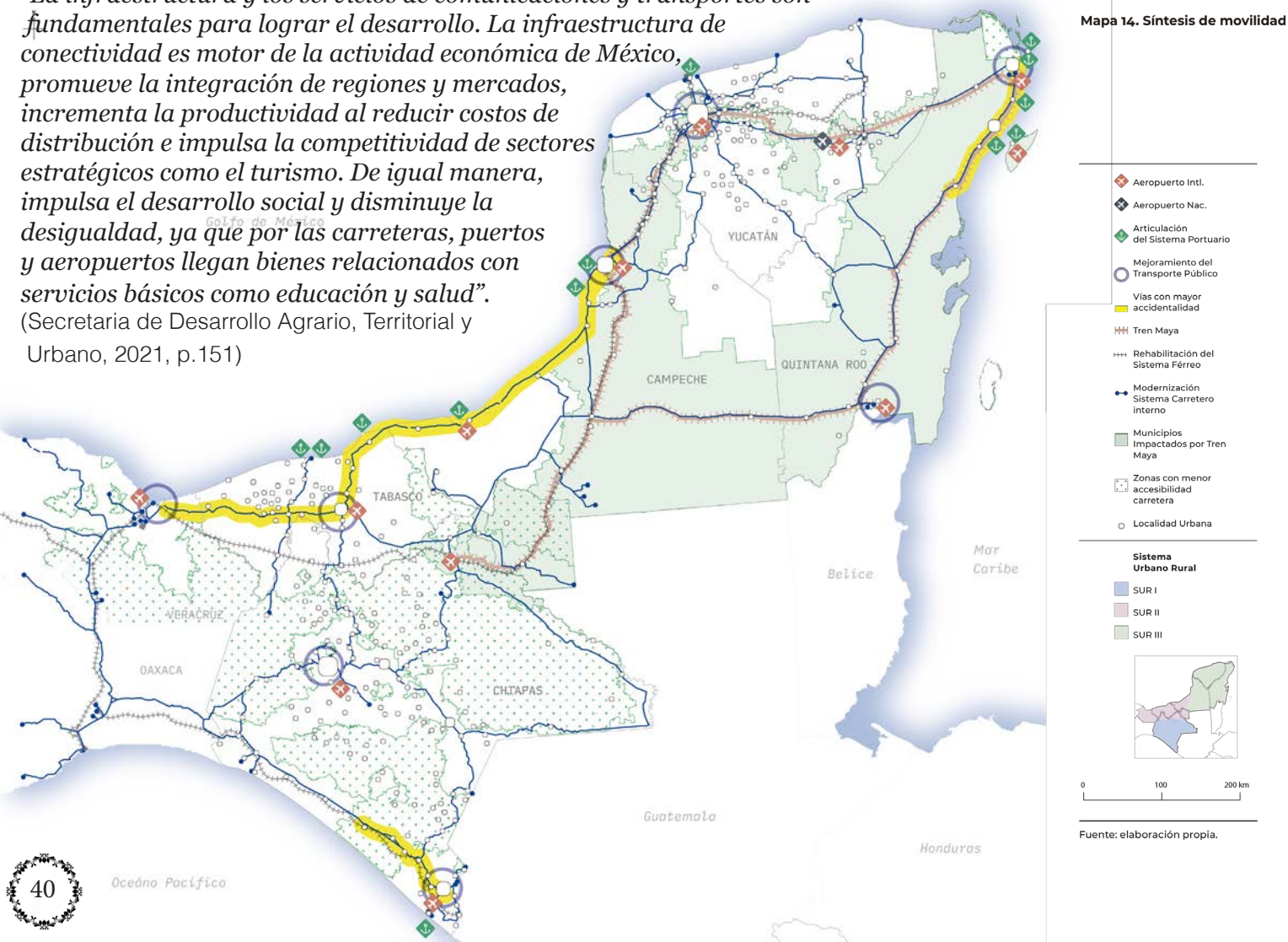
Ésta busca generar el «Ordenamiento Territorial» del territorio nacional durante un periodo de 20 años (2020 – 2040), supuestamente bajo el reconocimiento de los derechos humanos consagrados en la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM)**, tratados internacionales, principios enunciados en el artículo cuarto de la **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU)**; así como los señalados en el **Plan Nacional de Desarrollo (PND)** vigentes. Esto bajo la «transversalidad, sostenibilidad, equidad, estructuración territorial, rectoría del estado y gobernanza (refiriéndose a la participación ciudadana)», con un marco jurídico que considera la protección al patrimonio natural y cultural, derechos de los pueblos indígenas, derechos económicos, sociales y culturales y el derecho a la vivienda y protección al patrimonio natural y cultural.

A pesar de parecernos un proyecto ambicioso por tratarse de su temporalidad, ya que como sabemos en el Estado Mexicano cada sexenio hay un cambio de representante del jefe de Estado, lo que comúnmente genera que los proyectos a largo plazo decaigan, indiscutiblemente de si los representantes pertenecen al mismo partido o no, vemos el importante avance que ha tenido esta Estrategia en diversas regiones que anteriormente habían sido poco tocadas por el Estado para un supuesto bien o, en su defecto, todo lo contrario, continuaban siendo objeto de marginación y represión muchas veces debida a la defensa del territorio de los mismxs habitantes.

En este caso, nos parece importante señalar la importancia que tiene la movilidad en esta Estrategia, tomando en cuenta al transporte aéreo, ferroviario y marítimo.

Sobre la movilidad y su marco jurídico es señalado que únicamente la Ciudad de México, Nuevo León y Oaxaca, son aquellos estados que reconocen a la movilidad como un derecho humano por lo que les parece importante considerar este eje ya que a partir de éste observan que se engrana la organización del territorio a partir de los medios de transporte que relacionan a las ciudades y áreas rurales. Asimismo, el medio de transporte es considerado un eje importante para la expansión urbana, por lo que se convierte en la infraestructura de conectividad de interés nacional de esta Estrategia.

“La infraestructura y los servicios de comunicaciones y transportes son fundamentales para lograr el desarrollo. La infraestructura de conectividad es motor de la actividad económica de México, promueve la integración de regiones y mercados, incrementa la productividad al reducir costos de distribución e impulsa la competitividad de sectores estratégicos como el turismo. De igual manera, impulsa el desarrollo social y disminuye la desigualdad, ya que por las carreteras, puertos y aeropuertos llegan bienes relacionados con servicios básicos como educación y salud”. (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2021, p.151)



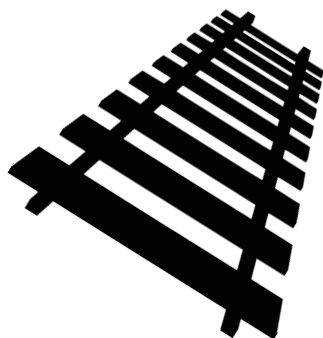
Actualmente México ocupa la posición 67 de 137 países evaluados en 2017 en cuanto a calidad del transporte aéreo (Foro Económico Mundial, 2018). El sistema aeroportuario actual consta de 77 aeropuertos, 64 de ellos internacionales. Hay 34 aeropuertos concesionados a grupos privados (ASUR, GAP y OMA) y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, es concesión de una entidad paraestatal.

En esta Estrategia se tiene considerada la realización de nuevos aeropuertos, así como la conectividad a los mismos, uno de ellos es el Aeropuerto Internacional de Tulum "Felipe Carrillo Puerto".

AEROPUERTOS



TRENES



Hoy en día, en el trazo de la red ferroviaria del país se mantienen las rutas norte-sur en función de las necesidades de transportación de mercancías hacia EUA, sobre todo a lo largo de los corredores que van desde el gran nodo de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) por la costa del Océano Pacífico hacia Mexicali, por el centro hacia Ciudad Juárez y otro hacia Monterrey, todos con algunos ramales hacia los puertos principales, mientras que en el sur se encuentran las líneas que salen de Mérida y Tapachula hacia el centro del país.

En el periodo 2008-2018, el Sistema Ferroviario Nacional movilizó productos industriales (47.6%), seguido de productos agrícolas (25.1%), minerales (12.9%), petróleo (8.1%), inorgánicos (5.0%), forestales (0.9%) y animales (0.4%).(Secretaría de Comunicaciones y Transportes SCT 2018).

En esta Estrategia se pretende retomar el transporte ferroviario de pasajeros así como la construcción de libramientos ferroviarios estratégicos que permitan incrementar la conectividad y la eficiencia del tren de carga.

Actualmente México cuenta con importantes puertos marítimos que operan como nodos logísticos para la transportación de personas y mercancías con el mundo. Entre ellos, destacan los localizados en el Golfo de México, principalmente los de Veracruz y Tamaulipas, así como los petroleros de Tabasco y Campeche; mientras que en el Océano Pacífico sobresalen los de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, y otros localizados en el Golfo de California.

En 2016, el sistema portuario se conformaba de 102 puertos y 15 terminales fuera de puerto: 59 en el Golfo de México y el Caribe, y 58 en el Océano Pacífico. En esta Estrategia, se pretende reforzar la infraestructura de estos puertos a través de los Polos de Desarrollo para generar mayor derrama económica.

PUERTOS MARÍTIMOS



El Tren Maya es un megaproyecto en respuesta a esta Estrategia, por lo que en el 2021 se impulsaron diversos instrumentos para la planeación territorial de las regiones, con una inversión de 12.72 millones de pesos (al momento):

- Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Sur-Sureste,
- Programas Municipales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Tenosique y Balancán, en Tabasco;
- Programas Municipales de Desarrollo Urbano de Tixkokob, Izamal y Tinum, en Yucatán; y
- Programas Municipales de Desarrollo Urbano de Candelaria, Hecelchakán y Tenabo, en Campeche;

Como parte de las justificaciones en las que se basa la SEDATU para defender estos megaproyectos es la precariedad de las zonas rurales, causa creada por la inclinación a sostener estructuras urbanas que generan la concentración de actividades económicas y de servicios, dejando a muchos sin servicios, empleos, escuelas, entre otros, y que provoca a su vez el traslado diario de miles de personas que habitan fuera de la urbe.

Tan sólo dentro de las ciudades se estima que 34.6% de la población gasta dos horas diarias o más en moverse, lo que representa, por ejemplo, un costo anual de 33 mil millones de pesos en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).¹³

Entonces por qué seguir defendiendo a estas estructuras cuando se estima que, para el 2040, las grandes ciudades sufrirán un colapso debido al crecimiento de costos urbanos generados en gran medida por el crecimiento poblacional, una vez más encausado por estas estructuras centralizadoras. Sin importar si existen muchas ciudades pequeñas, es claro que la estructura urbana es una estructura de poder, la cual no es autónoma y necesita de recursos de las zonas rurales para existir, generando así infinidad de problemáticas.

Vemos que esta Estrategia reforzará la expansión de la estructura urbana a través de exponenciar a los medios de transporte tanto de pasajeros como de carga, que a su vez permitirán mayor turismo y el agilizar la exportación e importación de recursos. Con esto se favorece una vez más a estructuras urbanas que permiten que el sistema capital se desenvuelva eficazmente en el territorio, no importando así las preocupaciones del impacto que esta Estrategia pueda generar para la diversidad y existencia de los pueblos indígenas o, afrodescendientes, así como para las áreas naturales en torno a las zonas rurales.

Y a quién más le interesa que el sistema capital crezca, pues principalmente a los grandes hegemones localizados en EUA, Unión Europea y Asia. Por ello la SEDATU presentó, en el segundo semestre del 2021, una solicitud de apoyo al programa *Euroclima* de la Unión Europea con el proyecto «Integración de los Programas de Ordenamiento Ecológico, de Ordenamiento Territorial y de Desarrollo Urbano, en un solo Instrumento» el cual fue otorgado en el año 2022 y para el año 2023 se decidió financiar la segunda etapa que “*establece la consolidación, tanto de los lineamientos, como, de un proyecto de Ley General de Ordenamiento Territorial con un enfoque socioecosistémico*” (Román Guillermo Meyer Falcón).

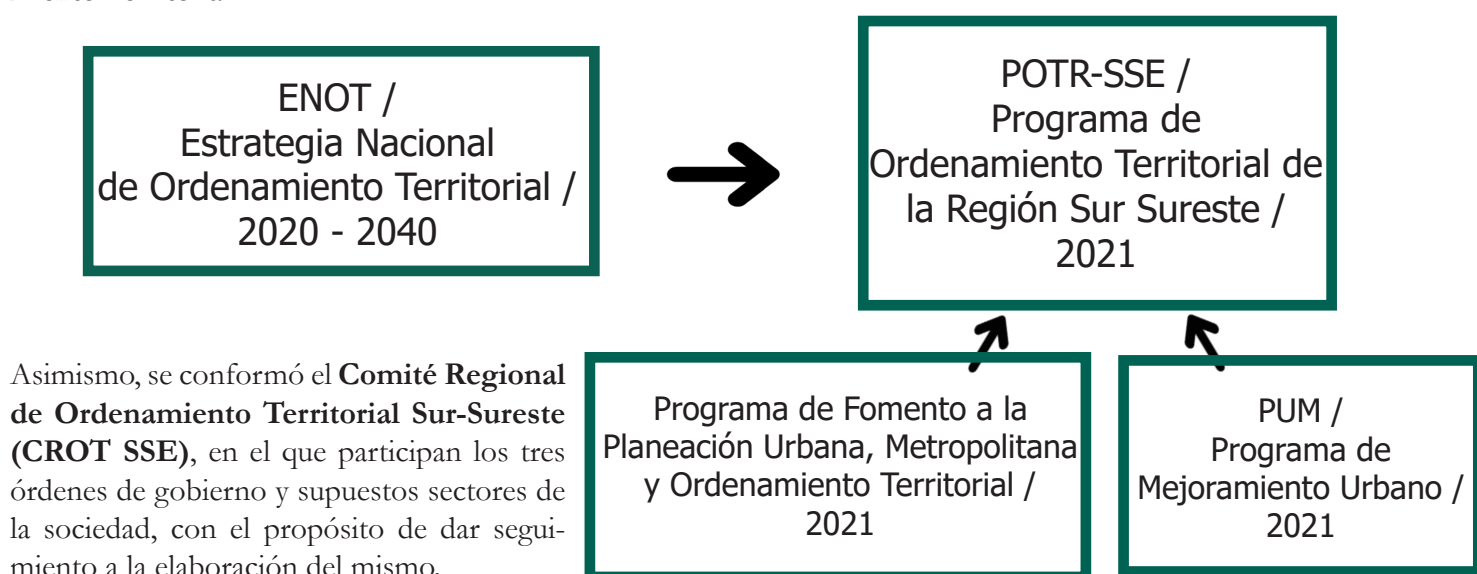
Este programa supuestamente considera los Planes de justicia para pueblos y comunidades indígenas, donde se busca hacer justicia a los territorios de pueblos y comunidades indígenas del país bajo el reconocimiento histórico de su territorio. De igual forma hablan sobre la vinculación política con la SEMARNAT para generar un equilibrio entre el ordenamiento urbano y ecológico. Y en el año 2022 fueron firmados diversos convenios con distintos estados. En este caso Yucatán es uno de los estados que firma este convenio en el segundo semestre del 2022. Este es un convenio de colaboración para desarrollar procesos que permitan armonizar los ordenamientos de los usos del territorio nacional contenidos en las leyes reglamentarias del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos¹⁴.

Este convenio también fue firmado entre 4 Secretarías, entre ellas la SEDATU y SEMARNAT y 10 organismos, algunos de los cuales son:

- Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI),
- Instituto Nacional de Suelo Sustentable (INSUS),
- Procuraduría General de Protección al Medio Ambiente (Profepa),
- Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) y el
- Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

III. Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Sur Sureste (POTR-SSE)

En el marco de la ENOT, la Secretaría promovió la formulación del Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Sur Sureste (POTR-SSE), cuya elaboración inició en el mes de junio del 2021, contemplando al Programa de Mejoramiento Urbano (PUM) y al Programa de Fomento a la Planeación Urbana, Metropolitana y Ordenamiento Territorial.



El ~~Tren Maya~~ es el proyecto prioritario del POTR-SSE ya que tiene como objetivo “desarrollar mecanismos de planeación, diseño e instrumentación conjunta de políticas públicas” dentro de la región (como es mencionado en el sitio web de la página oficial de la SEDATU). Esto incluye la generación de obras públicas, eslabón del Estado que genera una derrama económica y que propicia una segunda derrama a partir de las industrias que se sustentan del mismo sector, cabe señalar también monopolizado principalmente por las empresas **ICA (Ingenieros Civiles y Asociados)** y **CARSO (del nombre Carlos Slim y su esposa Soumaya)** las cuales también son señaladas por los trabajadores de las obras del ~~Tren Maya~~, como empresas explotadoras, que pisotean cantidad de derechos laborales con gran impunidad.

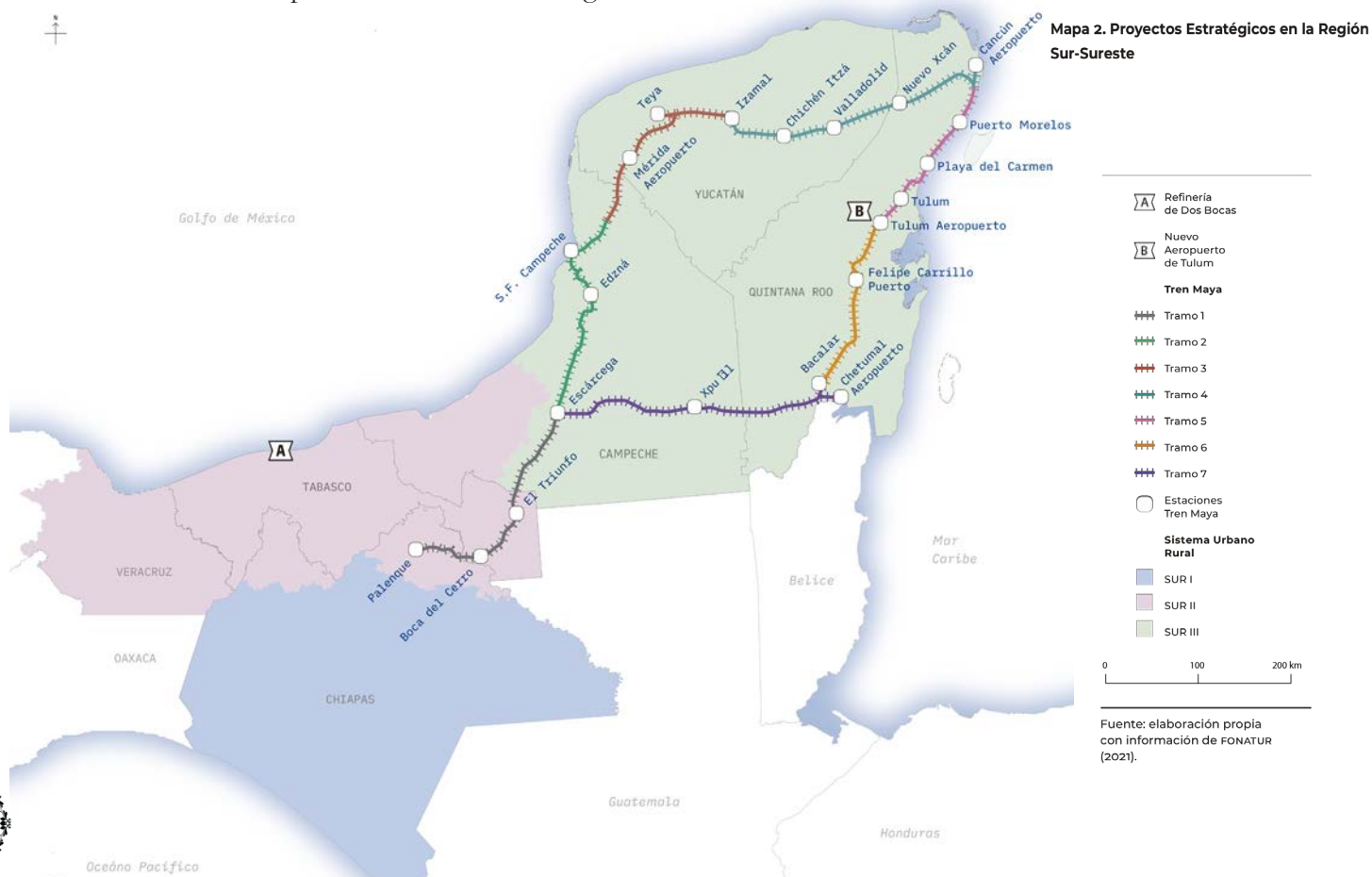
Es decir que, a través de un tren, como medio de comunicación y transporte, y las diversas problemáticas de movilidad existentes, también justifican un reordenamiento territorial, creado no sólo por la nueva ENOT de la 4T, sino

también por grandes inversiones de empresas privadas y públicas de este sector, que en conjunto garantizan enfocarse en los derechos humanos para disminuir la desigualdad, generar la participación y reconocimiento de los pueblos indígenas, afroamericanos y sujetos agrarios, cuidando la perspectiva de género. Así como también para fortalecer las cadenas de valor que protegen al patrimonio cultural y natural que facilite la recuperación de los ecosistemas.

Aunado a esto, también es preocupante que durante el discurso que es recargado en la palabra “MAYA” (que no sólo es una palabra), se sujetan de la misma cultura como de la Olmeca para justificar la destrucción que implica el Tren debido a la obra pública, con el discurso del rescate de las mismas culturas (¿a través del turismo?), y el “rescate” a los vestigios arqueológicos (¿a través de la arqueología?) ubicados en toda esta región: Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán. Asimismo, el POTR-SSE señala que sus principales proyectos a construir al rededor del Tren, serán: **el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), Tren Maya, el Aeropuerto Internacional de Tulum “Felipe Carrillo Puerto”, Parque Nacional de Tulum y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT).**

Finalmente, para que estas obras puedan existir, se necesita de mecanismos de expropiación de las tierras por parte del Estado, los cuales están coordinados con FONATUR. Esto nos hace preguntarnos por qué una Secretaría que se encarga del turismo (principalmente) también está implícita en estos procesos. Asimismo la CONAVI colaboró para la supuesta relocalización de 355 familias que se encontraban “obstruyendo” el derecho de vía actual con sus viviendas. Habría que mencionar que el número es bastante pobre para la cantidad de personas que habitan cerca al derecho de vía que con anterioridad era de 20m y que en este proyecto aumento 40m más. Así como también el tipo de vivienda por la cual es sustituida su vivienda actual, que en muchos casos pertenecieron a diversas generaciones familiares que en avalúo es difícil de equiparar, incluso pensando únicamente en la monetarización, y no observando las diversas problemáticas que genera una relocalización, la cual muchas veces, fortalece fronteras que indican la ruptura de dinámicas barriales y de vida cotidiana, incremento en gastos y pérdidas en distintas escalas. Así como también fortalece al sector de la construcción.

Todo esto es acompañado del estudio de «Polígonos de Actuación» a partir de los cuales se relotifica y relocalizan los usos de suelo para un supuesto aprovechamiento del potencial del predio o predios. De igual manera las **FIBRAS (Fideicomisos de Inversión en Bienes Raíces)** impulsan el financiamiento de distintos sectores económicos a través del arrendamiento o adquisición del derecho a recibir los ingresos que se generen de los distintos inmuebles ocupados por el mismo proyecto del Tren. Así también en el marco del “ordenamiento” del Sur-Sureste se crearon fideicomisos para el desarrollo de la región llamados **FIDESUR**.



Dentro de los muchos programas y proyectos que se encuentran en esta región están (datos del 2023):

- Programa de adquisiciones para las reubicaciones de asentamientos humanos en el derecho de vía del Proyecto Tren Maya a cargo de FONATUR.
- Creación de parques agroindustriales a cargo de Sagarpa y de la Secretaria de Economía de cada estado.
- Creación de parques de innovación industrial a cargo de la Secretaria de Economía de cada estado.
- Estudios de preinversión para la construcción de Polos de Desarrollo a lo largo de la Ruta del Tren Maya a cargo de FONATUR.
- Consolidación del corredor económico intermunicipal Felipe Carrillo Puerto – Cancún a cargo de FONATUR.
- Comunidades sustentables asociadas al proyecto Tren Maya a cargo de FONATUR.
- Regularización de asentamientos humanos a cargo del INSUS.
- Estrategia de ampliación de áreas de manejo, aprovechamiento, conservación, protección y restauración de ecosistemas y paisajes bioculturales de la Región Sur Sureste (Corredores Biológicos) a cargo de SEMARNAT.
- Proyecto para la Integración de Corredores Turísticos de la Región Sur Sureste a cargo de SECTUR – FONATUR.

IV. Sobre el CIIT y otras Estrategias y Programas aunadas al proyecto

A diferencia de los objetivos del Tren Maya, que principalmente se vislumbran turísticos, el CIIT tiene una connotación meramente mercantil. Para ello se tiene planeada la generación de **Polos de desarrollo del Bienestar (PODEBIS)** con la finalidad de fortalecer actividades industriales “ofreciendo una alternativa moderna y eficiente para el comercio regional y mundial en un área geográfica delimitada” (palabras tomadas de la Sedatu) que a su vez buscan impulsar el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Algunas de las industrias que se localizarán en ellos son: la eléctrica y electrónica, automotriz, de autopartes y equipo de transporte, la agroindustria, dispositivos médicos, farmacéutica y petroquímica, entre otras. Las cuales también podrán contar con incentivos fiscales y no fiscales, buscando fortalecer la competitividad entre las mismas supuestamente también impulsando la economía regional.

Para diciembre del 2020 fue anunciada la generación de 10 PODEBIS, y para finales del 2023 sumaron dos más; Ahora se plantean PODEBIS para diferentes regiones de la República, no sólo para la región del Istmo. Los 12 PODEBIS del Istmo estarán distribuidos a lo largo de las vías de este nuevo tren, comenzando por:

- Coatzacoalcos (el primero de 257.70 hectáreas con frente carretero Coatzacoalcos - Villahermosa, y el segundo de 131.82 hectáreas es cercano al Recinto Portuario de Pajaritos),
- Texistepec (de 462.39 hectáreas con frente carretero La Tinaja - Cosoleacaque),
- San Juan Evangelista (de 360.25 hectáreas con intersección en vías férreas en Medias Aguas),
- Salina Cruz (de 82.08 hectáreas, ubicado a 8 km del Puerto de Salina Cruz),
- Ciudad Ixtepec (de 412.54 hectáreas con frente carretero “Supercarretera Salina Cruz – La Ventosa”),
- Santa María Mixtequilla (de 502.42 hectáreas con frente carretero “Supercarretera Salina Cruz – La Ventosa”),
- Matias Romero Avedaño (de 179.27 hectáreas con frente ferroviario del tramo Salina Cruz - Medias Aguas),
- Asunción Ixcaltepec (234.10 hectáreas con frente carretero “Carretera Transístmica”).

En el marco del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), la relocalización de la vivienda también se encuentra en la agenda. Para ello la **CGIRRD** realizó tres asambleas informativas para difundir el **PNR** y los estudios de mecánica de suelos y así relocalizar a la población asentada en nuevo derecho de vía, que de igual forma incrementó 40m. Así mismo, la **SEMAR, FIT, RAN, DEPD, SEDATU y CONAVI**, están inmersas en este proceso, principalmente sobre la problemática existente en la vía del ferrocarril de la Línea “K”, que abarca de Ciudad Ixtepec, Oaxaca a Arriaga y Chiapas.



*Las fotografías anteriores muestran en el Istmo veracruzano, la destrucción de las casas cercanas a las vías del tren en la zona de Cosoleacaque. Actualmente la región se encuentra despoblada y la gente está esperando su relocalización prometida.

Asimismo, la solución de conflictos agrarios, la liberación de derechos de vía y la relocalización de viviendas, así como la atención a casos pendientes de reconstrucción, relacionados con los sismos de 2017 están bajo estas dependencias.

En los polígonos de Ciudad Ixtepec y Santa María Mixtequilla se acordó que el mecanismo de desincorporación de la superficie sería a través de expropiación concertada, por lo que en enero de 2022 se conformó el **Grupo de Trabajo para la Expropiación de Tierras PODEBI**, con la participación de SEDATU, entre otras. Respecto al proyecto prioritario Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, en 2021 se impulsó la elaboración del **Programa de Ordenamiento Territorial de la Región del Istmo de Tehuantepec**, así como la elaboración de los **Programas Municipales de Desarrollo Urbano de Santa María Mixtequilla, San Juan Bautista Tuxtepec y Juchitán de Zaragoza en Oaxaca**, con una inversión de 7.49 millones de pesos (datos tomados de la SEDATU). Para conocer un poco más sobre la problemática de la Mixtequilla y su defensa, puedes dar lectura al capítulo Defensa de la tierra y la vida: Resistencias contra el despojo y los proyectos de la modernidad capitalista, subcapítulo IX.

V. Programa de Mejoramiento Urbano (PMU) 2022 / Mi México Late

El **PMU** tiene como objetivo “apoyar a comunidades de escasos recursos rehabilitando espacios públicos y viviendas” según la SEDATU. Aunque en los sitios de información oficial del proyecto del Tren Maya, no son mencionados como tal a los polos de desarrollo, es verdad que desde la administración de FONATUR a cargo de Rogelio Jiménez Pons se hacía mención de ser un proyecto sostenible, que incluiría ciudades y comunidades sostenibles.

Es notable que en las comunidades, ciudades y puertos en donde se planearon estaciones y paraderos del mismo tren, existen diversas obras públicas realizadas a través de este programa. Algunas de ellas van desde la remodelación de espacios públicos como plazas y malecones, hasta la construcción de obras nuevas en predios públicos o expropiados (bajo fideicomisos) como mercados, deportivos, museos, bibliotecas, centros culturales, entre otros. En donde habría que cuestionar si es realmente este tipo de obra lo que las comunidades necesitan o incluso si es

posible que se apropien de las mismas, ya que en ocasiones escuchamos que en vivienda, educación y salud había grandes rezagos que difícilmente se compensan con la construcción de una biblioteca, por ejemplo. A pesar de ello, la SEDATU argumenta sobre la existencia de supuestas consultas a lxs usuarixs inmediatxs que aprobaron la realización de dichas obras en vista de sus necesidades. También es importante señalar que las comunidades que reciben este Programa son cercanas o están directamente involucradas, al proyecto del Tren Maya, del CIIT, o a cualquier otro proyecto de interés que genere derrama económica en cualquier parte del territorio nacional.

*Mapa del PMU, tomado de la página de Mi México Late <https://mimexicolate.gob.mx/>
*Imágen publicada por la SEDATU en el 2020, sobre el PUM



PROGRAMA DE MEJORAMIENTO URBANO
Intervención emergente 2020



COMPARTEN PROYECTO

1 BAJA CALIFORNIA

1. Ensenada

2 SONORA

2. Hermosillo

3. Cd. Obregón

4. Pueblos Yaquis (8)

5. Naco

6. Agua Prieta

3 GUERRERO

7. Chilpancingo

8. Igualada de la Independencia

4 CHIAPAS

9. Palenque

10. Tuxtla Gutiérrez

11. San Cristóbal de las Casas

12. Comitán de Domínguez

(V): Sólo acciones de vivienda

5 OAXACA

13. Juchitán de Zaragoza

Santo Domingo de Tehuantepec

14. Santa María Mixtequilla

El Espinal

Ciudad Ixtepec

15. Asunción Ixtaltepec

San Pedro Comitancillo

Matías Romero Avedaño

16. El Barrio de la Soledad

San Juan Guichicovi

Santa María Petapa

17. San Juan Bautista Tuxtepec

6 ZACATECAS

18. Fresnillo

7 PUEBLA

19. Puebla

20. San Andrés Cholula

8 ESTADO DE MÉXICO

21. Tecámac

22. Zumpango

Nextlalpan

23. Jaltenco

Tonanitla

24. Tultitlán

25. Tultepec

9 MORELOS

Cuernavaca

26. Jiutepec

Cuautla

Jojutla

Tepoztlán

27. Tlayacapan

Atlatalhuacan

28. Temixco

Miacatlan

Puente de Ixtla

10 TLAXCALA

29. Tlaxcala

11 TABASCO

30. Tenosique

Balacán

31. Centro (Villahermosa)

32. Comalcalco

33. Huimanguillo

34. Paraíso

35. Cuauacán

36. Jalpa de Méndez

37. Teapa

12 VERACRUZ

38. Cosoleacaque

39. Minatitlán

Sayula de Alemán

40. Oluta

Acahualco

Sotepan

41. Xalapa

42. Córdoba

43. San Andrés Tuxtla

13 YUCATÁN

Valladolid

Chemax

Tinúm

Mérida

Izamal

Maxcanú (V)

14 CAMPECHE

Calkiní (V)

46. Carmen

Candelaria

47. Escárcega

Calakmul (Xpujil)

15 QUINTANA ROO

Bacalar

49. Benito Juárez

Puerto Morelos

50. Othón P. Blanco

Felipe Carrillo Puerto

51. Tulum



MEJORAMIENTO URBANO



GOBIERNO DE MÉXICO

DESARROLLO TERRITORIAL

SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

Aquí más información sobre la ocupación de territorio bajo obras públicas de la SEDATU con datos tomados de: “La transformación de México y sus Ciudades, del Programa de Mejoramiento Urbano del 2021”, en el 2022. Y más adelante un breve análisis de algunas de las obras construidas que visitamos en el periodo del 2022 al 2024.

OAXACA, la mayoría de las obras están construidas en la franja del Istmo de Tehuantepec. De 13 municipios en los cuales se aplicó el Programa, 12 se encuentran en la zona del Istmo. Asunción Ixaltepec, Ciudad Ixtepec, El barrio de la Soledad, El Espinal, Juchitán de Zaragoza, Matías Romero Avedaño, Salina Cruz, San Juan Guichicovi, San Pedro Comitancillo, San Juan Mixtequilla, Santa María Petapa y Santo Domingo Tehuantepec. Ocupando en total 331,861m², de la superficie oaxaqueña (93,757,6km²), con 36 proyectos, bajo la inversión de 1,310mdp.

- CIUDAD IXTEPEC / Centro de Desarrollo Comunitario en antigua estación

En febrero del 2024, la obra del Centro de Desarrollo continuaba en construcción, mientras que la obra de la antigua estación parecía finalizada, aunque sin operación. Por ende, las taquillas para la compra de un boleto permanecían cerradas y la única manera para adquirirlos era a través de la internet.



VERACRUZ, el Programa se aplicó en 9 municipios de los cuales 7 se encuentran en la zona del Istmo. Acayucan, Córdoba, Cosoleacaque, Minatitlán, San Andrés Tuxtla, Sayula de Alemán, Sotepan y Xalapa, siendo 25 proyectos, con una inversión de 983 mdp.

- ACAYUCAN / Plaza Benito Juárez

Muchas de las intervenciones de la SEDATU se basan en el mejoramiento de espacios públicos como plazas centrales, parques o malecones que por antiguas administraciones gubernamentales se encontraban en deterioro. En ese sentido, vemos acertado el trabajo de la secretaría debido a que las intervenciones no son a gran escala, sino únicamente a manera de mantenimiento. A diferencia, en otros casos, donde observamos cómo los solares comunitarios en donde lxs habitantes se solían reunir para compartir o practicar algún deporte, terminaron siendo tomados para construir proyectos de gran envergadura, así eliminando los espacios centrales de reunión de lxs mismxs, lo cual nos parece grave y aún más cuando estas edificaciones son inapropiables para la comunidad y terminan en perfecto abandono. Obra visitada en mayo 2023.



CHIAPAS, correspondiente al Tramo 1 del Tren, fue aplicado el Programa únicamente en Palenque existiendo 6 proyectos, realizados con una inversión de 216mdp.

- PALENQUE / Estación Palenque Tren Maya (no pertenece al PMU, pero sí fue diseñada por la SEDATU).

En estas fotografías, tomadas a inicios del 2024, se mira una de las estrategias (trampas) públicas de la 4ta Transformación mediante la construcción de obra pública. Nos referimos a la inauguración de proyectos que aún no han sido terminados. La estación Palenque del Tren Maya es uno de esos casos, en donde ha sido inaugurado el proyecto pero la obra es inconclusa, así como otras tantas estaciones. Por ello, incluso, es imposible hacer uso de la totalidad de estaciones del proyecto, porque no existen.

En ese momento era imposible comprar un boleto en la estación para subir al tren, debido a que no existían las taquillas, por lo que tenías que desplazarte algunos kilómetros a las oficinas de FONATUR para poder realizar la compra. De igual manera el acceso a la estación únicamente era posible con vehículo propio o en taxi.



TABASCO, también correspondiente al Tramo 1, el Programa fue aplicado en Balancán, Cárdenas, Comalcalco, Cunduacán, Huimanguillo, Jalapa de Méndez, Paraíso, Teapa, Tenosique y Villa Hermosa. Ocupando en total de 660,828m² la superficie tabasqueña (24,730km²), con 40 proyectos, bajo la inversión de 2,591mdp.

- TENOSIQUE / Parque de Barrio San Juan

No todos los proyectos de la SEDATU que se encontraban en obra, tenían una especie de “estela informativa”. Varios de los proyectos de Tenosique nos llamaron la atención, puesto que estaban ubicados en barrios muy pobres ubicados lejos de las zonas de afluencia pública o turística. Incluso nos advertían de ser barrios peligrosos por lo que debíamos tener cuidado en nuestra búsqueda. Julio 2022.

Al igual que muchas obras que visitamos, ésta estaba inconclusa, en pleno abandono. La obra, decían, había tenido problemáticas de financiamiento por lo que estaba “parada”. Muy cercana a ella se encontraba otra obra llamada “Centro Social Casino” de la cual, los mismos veladores, cuestionaban de su función y uso posible para lxs habitantes del mismo barrio. Ésta también inconclusa.



CAMPECHE, correspondiente al Tramo 2 y 7 del Tren, el Programa se aplicó en Calakmul, Campeche, Candelaria, Carmen y Escárcega. Ocupando un total de 228,023m², de la superficie campechana (57,485km²), con 19 proyectos, de una inversión de 576mpd, de los cuales 16 se encuentran en los municipios por donde pasa el Tren.

- CANDELARIA / Casa de Cultura

A pesar de haber obras apantallantes en Xpujil, localizado en la periferia de la reserva de Calakmul, donde preocupa la invasión de intereses capitales que se introducen a través de la obra pública o militar, el caso de Candelaria, es uno más en donde la obra pública es insertada en comunidades con territorios seguros y que debido al paso del Tren comienzan a deteriorarse, curiosamente con la llegada de obras públicas, que en muchas ocasiones suelen abandonarse. En este caso la Casa de Cultura la encontramos completamente vacía, cerrada al público. La sensación que dan estas obras es el derroche del erario público para generar expectativas sobre el trabajo del gobierno de la 4T, en donde quizás el uso de los inmuebles por parte de la población no es el principal interés, sino el acercamiento a los territorios “olvidados” con discursos de carácter salvamentista, a través de la obra pública, para obtener otro tipo de recursos con los cuales lucrar. Este proyecto lo visitamos en el año del 2022 y 2024 y su estado de operación fue el mismo.



YUCATÁN, correspondiente al Tramo 3 y 4 del Tren, se aplicó el Programa en Chemax, Izamal, Mérida, Tinúm, Valladolid, en donde se encuentran 20 proyectos ocupando el 123,395m², del territorio yucateco (39,524km²), con una inversión de 383mdp, de los cuales 8 se encuentran en las zonas por donde pasa el Tren.

- MÉRDIA / Centro de Desarrollo Comunitario el Papa

Lejos de la zona de afluencia pública o turística está construido este centro comunitario el cual es bastante grande. Éste fue uno de los pocos Centros con fines culturales que estaban ocupados por la comunidad. Éste fue visitado en julio del 2022.



QUINTANA ROO, correspondiente al tramo 5N 5S y 6, se aplicó el Programa en Bacalar, Benito Juárez, Felipe Carrillo Puerto, Othón P. Blanco, Puerto Morelos y Tulum. Con 26 proyectos de los cuales ocupan 443,225m², de la superficie quintanarroense (44,705km²). Con una inversión de 139mdp. De los cuales 20 se encuentran en las zonas por donde pasará el Tren.

- BACALAR Mercado Municipal, Biblioteca y Campo Deportivo

En ciertos pueblos, la Biblioteca o la Casa de Cultura, fueron espacios “novedosos”, en Bacalar, decidieron construir un nuevo mercado, que quizás no fue pensado principalmente para lxs habitantes y comerciantes del pueblo. Está edificación de arquitectura moderna que pareciera tener la intención de “evocar” al arco maya, generando así una fachada discursiva sobre el rescate de los elementos mayas en la modernidad, en su momento no había logrado una apropiación por parte de lxs supuestxs usuarixs; únicamente parecía ser un elemento del escenario progresista para el turismo o residentes extranjerxs, de un pueblo prácticamente gentrificado.

Éste se encontraba en perfecto abandono mientras que el mercado de arquitectura colonial continuaba siendo ocupado tradicionalmente por sus habitantes. Lxs comerciantes que ya eran acreedores de un local en el nuevo mercado, comentaban que la gente del pueblo aún no iba a ese mercado, sin embargo ellxs estaban ahí (con un puesto de ropa americana) porque les habían dicho que con el Tren llegaría mucho turismo. De igual manera la biblioteca (como muchas otras que visitamos) estaba completamente vacía. A continuación fotografías de ambos mercados.



Sabemos que el proyecto del Tren Maya, también se fundamenta en el turismo, así que a nuestros ojos pareciera que el objetivo del PMU está basado en “embellecer” a través de la construcción de nuevas fachadas a aquellos espacios (existentes en comunidades, ciudades, entre otros) a los que arribará el turismo para así sostener ante la mirada nacional e internacional su compromiso por el desarrollo y cuidado de los pueblos indígenas.

Aunado a ello, el discurso también incluye la responsabilidad del cuidado a la naturaleza y la cultura, su protección y preservación, pero al mirar la obra completa del Tren, nos parece no se procura mucho este discurso. Alrededor del mismo vemos la destrucción de muchas vidas, la explotación de otras a causa de la turistificación, la imposición de modelos de vida lejanos a los tradicionales, terminando así con todo lo que supuestamente se busca preservar

y fortalecer con este programa. Así también en este modelo de desarrollo, de la conquista moderna, vemos que continúan engrosándose los bolsillos de los mismos poderosos que orquestan el programa, legitimando estar arriba de la vida que se pretende cuidar.

En contraparte, los resultados señalados por la SEDATU destacan que con “el equipamiento e infraestructura construidos con el PMU han mejorado la percepción de seguridad en las comunidades y propiciado condiciones para la creación de lazos sociales y el fortalecimiento de la cohesión social”. “Además de estas acciones en favor de la justicia social, el PMU también centró sus intervenciones de mejoramiento barrial en Chiapas, Oaxaca, Tabasco y Veracruz, para favorecer a las comunidades más marginadas alrededor del proyecto estratégico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y elevar su calidad de vida”. Apartir de éste, comenzaron la planeación territorial al rededor del CIIT para convertirlo en ese eje articulador económico tan deseado por el gran sistema capitalista.

Para el cierre del año 2022, el PUM logró instaurarse en 25 estados y 135 municipios del territorio nacional. Realizando 931 obras públicas, 38 mil acciones de regularización y certeza jurídica de lotes, y más de ochenta planes o programas de planeación y ordenamiento territorial urbanos y metropolitanos, entre otros (datos tomados de la SEDATU).

Asimismo, estas obras han conseguido ganar diversos premios arquitectónicos, con beneficio para quién o quiénes a costa de quién o quiénes. Como ejemplos el Museo del Meteorito de Progreso, Yucatán construido en el 2020 ganó un premio suizo; el Centro Cultural de Antigua Estación Salina Cruz, Oaxaca, construido en 2020 ganó premios en Ecuador y México; el Centro de Desarrollo y Deportivo El Papa de Mérida Yucatán construido en el 2021 ganó un premio en México; y el Mercado Guadalupe en Tapachula Chiapas construido en el 2020 ganó un premio estadounidense.

Y por si fuera poco este programa sugiere un mejoramiento integral de barrios, que busca perfilar a estos territorios hacia una estructura urbana. Para esto se han realizado más de 80 proyectos en los estados de Chiapas, Coahuila, Guerrero, Morelos, Oaxaca, Quintana Roo, Tabasco y Veracruz. Propiciando también, según estimaciones de la Conapo (2018), que la población urbana siga creciendo hasta llegar a 125 millones, y la rural se reduzca de 25 a veinte millones para el año 2040. Mientras, la esperanza de vida disminuirá al promedio de los 75 - 78 años.

Por ello y más, para nuestra mirada, la SEDATU fomenta que la industria [mafia] de la construcción siga engrosando sus fondos, mientras que no sólo ganan premios arquitectónicos, sino también coptan tierra para vender a empresas que se dedican a la construcción de bienes inmuebles. Esto genera el desplazamiento de poblaciones nativas y la gentrificación del territorio, dejando ahora no sólo territorio para la construcción de supermercados, restaurantes, plazas comerciales, hoteles, entre otros, sino también a través de obra pública.

Otros programas asociados al Tren Maya y CIIT:

- Planeación Urbana y Metropolitana / Caotzacoalcos Veracruz,
- Programa Territorial Operativo de la Zona Sur de la Riviera Maya, asociado al
- Aeropuerto Internacional de Tulum, Qroo y el
- Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Felipe Carrillo Puerto, Qroo.

Es claro en su documentación que todo este Programa está efectuado en diversos puntos de la República con fines específicos. No cualquier pueblo o comunidad indígena se beneficia con este programa, sólo los que están integrados dentro de proyectos de gran envergadura que finalmente generen riquezas supuestamente para el país, con fines reales de expandirse y dejar que otrxs se expandan también con el uso de esas fracciones de territorio. Mientras que se legitima el uso de la mano capital extranjera con el apoyo a los diversos pueblos y comunidades.

La Ciudad de Progreso en Yucatán, tuvo una asignación de presupuesto de \$341,271,500.00 en el periodo de 01/01/2018 – 31/12/2018 del cual para BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES se asignó la cantidad de \$7,736,127.00. Para el periodo del 01/01/2024 - 31/12/2024 fueron asignados \$579,019,300.00 y para BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES \$7,011,000.00.

Por mencionar un ejemplo portuario:

En el caso del Municipio de Tulum en Quintana Roo, en el periodo del 01/01/2018 – 31/12/2018 \$516,751,385.21 y en el periodo del 01/01/2024 - 31/03/2024 fueron asignados \$1,225,373,609.00 de los cuales no se menciona específicamente a qué rubros se asignan estas cantidades¹⁵.

VI. Otros mecanismos que aportan a la justificación de la expropiación territorial

Diversos programas como ONU-Hábitat, Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, derivado también de la UNESCO advierte que el ~~Tren Maya~~ generará empleos en la región, siendo de 100 personas, un poco menos de la mitad de pueblos originarios, y afirmando que 1.1 millones de personas saldrán de la pobreza. Y por si fuera poco, el megaproyecto también reducirá el 49% el consumo del suelo, aportando así a la protección del medio ambiente.

Programas como este, de instituciones internacionales, son también herramientas que ocupan los Estados para legitimar megaproyectos como el ~~Tren Maya~~ y el CIIT, con datos o leyendas como la anterior que no limitan, aún siendo evidente la otra cara de la moneda donde los derechos humanos distan de su protección.

Para el proyecto del ~~Tren Maya~~, en el año del 2021, ONU-Habitat en coordinación con FONATUR, la SEDATU y el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (Inafed), capacitó a personas funcionarias del gobierno en la formulación, ejecución, evaluación e implementación de Programas Municipales de Desarrollo Urbano (PMDU).

El curso fue impartido por especialistas de ONU-Habitat en diseño y planeación urbana, urbanismo, geografía, demografía, arquitectura, derecho urbano, gestión del suelo, economía urbana, participación ciudadana y medioambiente.

Sobre el punto de planeación urbana, ONU-Habitat generó principios de planeación urbana basados en las mejores prácticas internacionales. Los objetivos de Desarrollo Sostenible, la Nueva Agenda Urbana y la política desarrollada por la SEDATU fueron los ejes rectores de este curso. Lamentablemente en la página de ONU-Hábitat no hay más información al respecto.

Asimismo, encontramos en su página contenido sobre el concepto de “Relocalización Consensuada”, sobre el cual se comenta que en el estado de Campeche en compañía con el Gobierno de México se desarrolló un Protocolo de Relocalización Consensuada de Población desde los Derechos Humanos. Esto refiriéndose a San Francisco de Campeche, en donde se encuentra la resistencia del Colectivo Tres Barrios que se pronuncia en contra de esta relocalización, por lo que el término consensuada no lo consideramos aceptable. Supuestamente esta relocalización sería indemnizada y llevaría soluciones de vivienda que cumplirían con las necesidades de las personas a las cuales se querían relocalizar, pero lamentablemente no cumplieron con las demandas planteadas por lxs habitantes así como tampoco les ofrecieron estas supuestas viviendas. Hasta ahora no sabemos si el gobierno, la ONU, o ambas pisotearon estos Protocolos, puesto que en vista de lo comunicado por este colectivo nada de esto publicado en su página se llevó a cabo.

Ejemplos como este esclarecen a nuestros ojos, cómo el Estado, el capital e instituciones internacionales como estas se unen para formar un frente común que permita generar las estrategias de despojo que garanticen el avance de megaproyectos como el ~~Tren Maya~~ y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

15 Datos obtenidos de La Plataforma Nacional de Transparencia <https://consultapublicamx.plataformadetransparencia.org.mx/vut-web/faces/view/consultaPublica.xhtml?idEntidad=MzM=&idSujetoObligado=MTAwNjU=#inicio>

III. Liberalización del mercado (1785-1910):

Aunque la península de Yucatán adquiere su independencia política de la corona española en 1821, los cambios al orden colonial encomendero y conventual expuesto anteriormente comienzan desde finales del siglo XVIII, luego de las Reformas Borbónicas. En un esfuerzo por abrir la economía y restar poder a los franciscanos, la Corona comenzará a liberalizar algo de las tierras de los encomenderos para favorecer la parcelación y usufructo del territorio por manos privadas. Es durante este período que se establecen en la Península las primeras haciendas de monocultivos agrícolas, que entonces cosechan caña de azúcar, algodón y frutas tropicales; pronto les llegará el henequén. Aunque hubo haciendas en Campeche y el sur y oriente de Yucatán, la gran mayoría de éstas se encontraban en torno a la ciudad de Mérida, que comenzó a crecer rápidamente y reafirmó con esto su papel de metrópolis regional.

De estas haciendas, algunas de ellas se establecen sobre las antiguas estancias ganaderas, pero la gran mayoría son de aparición totalmente nueva, muchas veces en tierras tomadas a la selva o a los pueblos mayas milperos. Estas unidades productivas marcarán la pauta económica de la región durante todo el siglo XIX y aún una buena parte del XX. Las haciendas requieren de una gran cantidad de agua, territorio y mano de obra, que lxs hacendadxs encontrarán en el sometimiento del territorio y lxs pobladorxs mayas. Proscrita ya la esclavitud, este era un sistema asalariado de sujeción forzada de lxs trabajadorxs. Esto se debe a que, a pesar de recibir un salario (por demás bajo), lxs mayas debían rentar su tierra al hacendadx, además de pagar por los productos de primera necesidad a la tienda de raya, por lo que siempre estaban en deuda con xl patrnx.



Casta divina

La gran acumulación de riqueza de las haciendas henequeneras, cuya distribución ya estaba mecanizada por el tren y los puertos modernos, hará que en Mérida se comenzara con un proceso importante de desarrollo urbano y especulación inmobiliaria. Prueba de ello son las grandes y suntuosas casas del Paseo Montejo, que marcan el fin del siglo XIX. En ellas vivía la famosa “casta divina” de la Península; las familias más adineradas de la región.

Haciendas

Ubicadas en torno a la ciudad de Mérida, que desde entonces se convierte en una verdadera metrópolis para la Península —un centro urbano que concentra el poder económico y político— las haciendas son unidades de producción muy complejas que requieren de una gran cantidad de mano de obra. Al centro de la unidad se encontraba la casa del hacendado, la huerta, la capilla y el obraje, donde se procesaban los productos. Esta unidad se encontraba rodeada de casas mayas con milpas, pertenecientes a las familias de los peonxs. Más allá, grandes terrenos de monocultivo. Estas condiciones, prácticamente feudales y de esclavitud, llevarán a que grandes porciones de las poblaciones mayas se rebelen en contra del régimen explotador.

Guerra de Castas

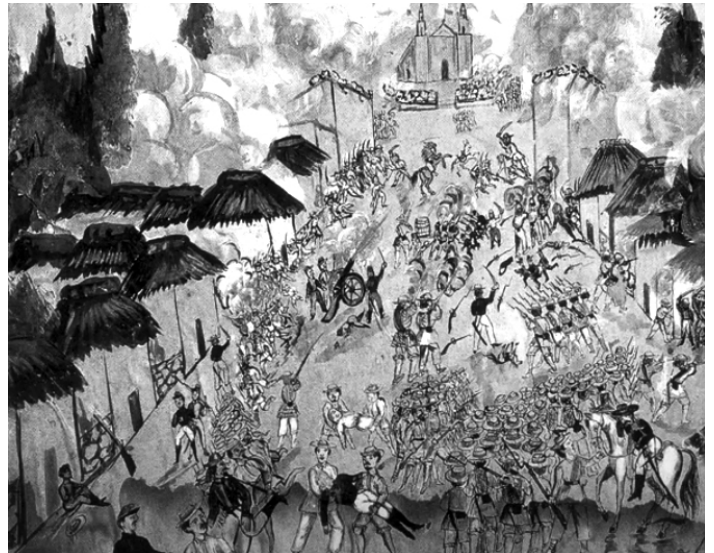
En 1847 comenzará la llamada Guerra de Castas, en la que tropas mayas se alzan en resistencia contra el Gobierno de Yucatán hasta por lo menos 1903. Ocupan la región sur y la costa oriental de la Península en lo que representa la más longeva autonomía originaria de las Américas. Aunque la guerra la arrancan los líderes Jacinto Pat y Cecilio Chi, éstos son asesinados a los pocos años. Pero la rebeldía continuará desde la ciudad de Chan Santa Cruz, hoy Felipe Carrillo Puerto.

Henequén

Al mismo tiempo en que se registra la autonomía maya en torno a la costa oriente de la Península y las selvas al sur, en el norponiente castellano/mexicano, núcleo del antiguo asentamiento virreinal, se comienza con la producción en masa del henequén. Esta cactácea, de hojas rectas y fornidas, provee una fibra que sirve para producir las cuerdas que requería la creciente industria náutica. En un marco económico que ya estaba preparado para la hacienda de monocultivo en torno a Mérida, la producción del henequén se convierte en un negocio muy redituable para los dueños de la tierra que llegará hasta mediados del siglo XX.

Relaciones con México

Por encontrarse tan alejada de la sede de los poderes de la República, la relación entre las élites políticas de la Península de Yucatán y las del centro de México será conflictiva a lo largo del siglo XIX. Ejemplo de ello es que Yucatán se declara neutral durante la guerra entre México y Estados Unidos. Las relaciones no se normalizan hasta el fin de la Guerra de Castas, en la que interviene el Ejército Federal.



Ferrocarriles y mecanización del comercio

Dadas las capacidades técnicas del siglo XIX, y en concordancia con lo que sucedía en el resto de México y el mundo, en el noroeste de la Península comenzaría a desarrollarse una extensa red de ferrocarriles hacia 1880 que conectaba a las haciendas henequeneras con la capital regional y los puertos de salida.*** En Mérida se procesaba la fibra y se exportaba manufacturada al extranjero por vía marítima en Progreso, puerto comercial que también se funda por aquellos años para favorecer el negocio henequenero.





Fin de la Guerra de Castas

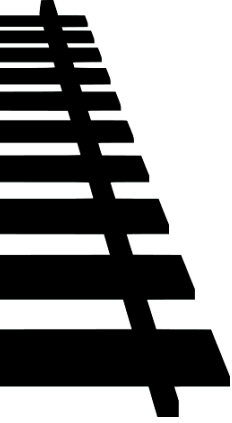
Con lxs hacendadxs yucatecxs embelesadxs por la fiebre del oro verde, los mayas insumisos pudieron permanecer en resistencia durante toda la segunda parte del siglo XIX. No es hasta 1901 que las tropas del dictador y genocida Porfirio Díaz entran en acción para vencer a lxs mayas guarecidxs en Chan Santa Cruz. La violencia del régimen de Díaz puede constatararse en el hecho de que, para llegar a su destino, el ejército del Gobierno Federal arrasa con la selva: clarean una franja de cien metros de ancho por sesenta kilómetros de largo. Consigo llevan vías férreas.

Territorio Federal de Quintana Roo

A partir de entonces, Yucatán perderá el control de la franja oriental de costa, aquella que nunca pudo realmente poblar. Ésta pasará a ser controlada por el Gobierno Federal, que lo llamará el Territorio Federal de Quintana Roo. La capital Chetumal, en el extremo suroriente de la región, se funda en 1915.

*** es por este motivo que los tramos 1, 2, 3 y 4 del Tren Maya tenían ya derecho de vía, mientras que los 5, 6 y 7, no.





4. RECUENTO DEL ECOCIDIO EN EL TRAMO 5 DEL TREN MAYA

Colaboración:

Elias Siebenborn, se une como colaborador de esta publicación, en donde describe algunas de las experiencias de la destrucción de la selva tropical y del sistema de cuevas subterráneas llamadas cenotes, que son ecosistemas únicos en el mundo. Esto se da en partes del Tramo 5 del Tren Maya, cerca de Playa del Carmen, en el estado de Quintana Roo. También se describe parcialmente las resistencias que se articulan en su contra.

En este punto, es importante señalar que difícilmente puede describirse en un texto la magnitud del ecocidio que sucede en el sur de México dada la implementación de estos megaproyectos; la destrucción extensa y, al menos en parte, irreversible de los ecosistemas.

En lo siguiente, se trata solo de la destrucción en una parte de una sección de uno de los megaproyectos (!!!). Pero no solo son la «selva maya» y los «cenotes» los que están en peligro. La conexión del Tren Maya con otros megaproyectos, incluido el Corredor Interoceánico, amenaza la flora, la fauna y el paisaje de algunos de los ecosistemas más importantes del continente americano y del planeta, como los manglares, la segunda selva tropical más grande y una de las más ricas en especies de las Américas, el segundo arrecife de coral más grande del mundo, las costas y lagunas en dos océanos, entre muchos más...

A lo largo de prácticamente todo el trayecto del Tren Maya, el ecocidio que este causa siempre ha sido un tema. Esto es cierto en especial para los tramos 5, 6 y 7, en donde reside una de las herencias bioculturales más importantes que tenemos en el país, el continente y más allá, destacando los sistemas de cuevas más grandes del mundo, que albergan un enorme acuífero bajo la selva cárstica de la península; una selva que es la segunda más grande de las Américas.

Tras anunciar el cambio de trazo del tren para dentro de la selva, en febrero de 2022, respondiendo a intereses hoteleros, de repente, sin estudios ni permisos, comenzaron a talar la selva que rodea Playa del Carmen con maquinaria pesada, escondidos en la selva como criminales. PROFEPA (la Procuraduría Federal de Protección de Ambiente) no respondió a las denuncias, y por eso se comenzó a difundir ese ecocidio a través de redes sociales. El presidente dijo que allí no hay selva sino solamente “acahual”¹⁶, lo cual pudimos desmentir públicamente simplemente midiendo el grosor de los árboles. Luego dijo que no hay cenotes o cuevas allí, lo cual también pudimos desmentir fácilmente con exploraciones.

En abril del mismo año, un juez federal otorgó una suspensión definitiva al tramo 5 en materia ambiental, por lo cual pararon las obras. A mediados de julio, de repente comenzaron a talar de nuevo, cometiendo así una violación de la Ley de Amparo. A comienzos de agosto, el juez levantó sorpresivamente la suspensión otorgada con el motivo de que ya el gobierno había asegurado entregar pronto la suspensión. Nunca quiso saber nada sobre la violación cometida a la ley de amparo.

Antes habíamos comenzado por bloquear las máquinas físicamente en el trazo, estrategia que al principio funcionó bien, pero en cuanto comenzaron a entrar con muchas máquinas en varios frentes, simplemente no tuvimos suficientes personas para mantener el bloqueo. La deforestación se volvió cada vez más grande y más evidente. Comenzó la lucha y documentación de las cavernas a lo largo del trazo que serían afectadas gravemente por las

16 Acahual se llama a la vegetación secundaria en diferentes grados de madurez originado por la agricultura migratoria.

obras. Mientras seguían deforestando, comenzaron las primeras perforaciones de estudios de mecánica de suelo y barrenos en las cavernas, y se comenzó a quitar la vegetación circundante, a la par de que se vieron las primeras contaminaciones debido a derrames de sustancias.

A lo largo de tiempo, el trazo se hizo más ancho hasta llegar a unos 90 metros en ciertos sectores. Había comenzado una fragmentación de hábitat sin precedentes en la región, lo que afecta a muchas especies, muchas de ellas emblemáticas y protegidas, como el Jaguar. En las partes ya deforestadas y verificados por estudios de mecánica de suelo, comenzaron las primeras perforaciones con máquinas perforadoras grandes. En noviembre del 2022, el presidente junto a mandos de la defensa nacional -a los cuales se había entregado el proyecto meses atrás, convirtiéndose entonces en un tren militar- explicó el “riesgo carstico” de la región, que van a remedir con la colocación de muchas pilas que soporten el tren y que, según dijo, “protegen” las cuevas. Que meses antes aún había dicho que en esta zona casi no hay cuevas, ya no quiso saber nada, pero ahora afirmaba ante toda la nación otra locura: que a 30 metros prácticamente ya no habían encontrado carsticidad y por eso allí el piso es suficientemente firme para colocar los pilotes.



Cabe mencionar que, debido a presiones legales, aunque entregaron muy tardíamente una manifestación de impacto ambiental deficiente, en ésta no se habla para nada de muchas cosas, entre ellas, de los pilotes. En ningún lugar se menciona que quieran colocar uno o miles de pilotes a los cenotes y cuevas de esta región. Esto y muchas cosas se denunciaron pública y formalmente, pero en este tiempo ninguna autoridad reaccionó o acudió al lugar para verificar los hechos. El 15 de enero del 2023 vimos por primera vez partes de un puente elevado sobre pilotes metidos a la roca caliza, las cuevas y el agua. Desde allí se volvió cada vez más frecuente presenciar perforaciones de máquinas para colocar armados de varilla, inyectándoles cemento. También se volvió más común ver cuevas perforadas y despojadas de su vegetación. Las primeras contaminaciones las vimos unos meses antes, en forma de grasa derramada por las máquinas.

En estos primeros meses del 2023 presenciábamos los primeros cambios de ruta, los cuales evidenciaron aún más las faltas de estudios previos, y talaron aún más selva y afectaron aún más las cuevas. En este tiempo todo el tramo 5 estaba lleno de maquinarias perforadoras, además de que documentamos la primera cueva rellena con piedras atrás del hotel Bahía Principe, la cual era una de las cuevas que después de ser rellena, terminaron desenterrando. En abril se descubrió que uno de los colapsos provocados por la acción de las máquinas terminó por desplomarse resultando en un gran derrumbe en medio del trazo. En junio fue descubierta la cueva Oppenheimer debido al desvío del trazo por ampliación. Poco después fue esta cueva en donde documentamos por primera vez perforaciones al techo de las cavernas y colocación de pilotes. Esta cueva es parte del sistema Aktun Tuyul en donde el trazo sufrió un cambio de ruta, el cual, sin embargo, no significó más que mover el eje unos 40 metros hacia un lado y tumbar aún más árboles y desaparecer vestigios.

De estas desviaciones (muy leves) sucedieron 5 a lo largo del tramo 5 sur, siempre para proteger ciertos vestigios y evitar así dificultades de ingeniería por la fragilidad del techo de las cuevas en las que se encuentran. Un kilómetro al sur de esta caverna está el sistema Dos Amores, con dos cenotes turísticos a ambos lados del trazo. Compañerxs buzos encontraron allí camisas rotas con cemento saliendo y contaminando al acuífero. En este lugar tuvieron que sacar los 16 pilotes que ya habían metido para volver a perforar y colocar nuevos pilotes, lo cual es un sólo ejemplo de las consecuencias debido a la prisa del proyecto.

También muy cerca de allí se encuentra la cueva “La Pozita”, la cual fue rellena pocos meses después, hecho que fue denunciado, y casi un año después, en julio del 2024 vimos que fue liberada, o sea excavada. Esto es uno de los resultados de inspecciones de PROFEPA hacia finales del año 2023. Sus inspectorxs reportaron algunos de los mismos daños que nosotrxs hemos estado advirtiendo desde hace tiempo, como relleno de cuevas y derrames de concreto. Aparentemente esta era una de las razones del juez del primer distrito de Yucatán para dictar otra suspensión definitiva a la construcción del tramo.



En el momento de la inauguración en septiembre 2024 pesaron 2 suspensiones vigentes sobre este tramo. En ningún momento pararon las labores: al contrario fueron intensificadas a la medida de la prisa del presidente. También la deforestación siguió avanzando hasta que el trazo en algunos tramos midió 90 metros, por lo tanto se calculan 10 millones de árboles talados solamente en el tramo 5, aunque FONATUR reconoce 3.5 millones, y 7.3 millones en total en los 5 tramos. Las perforaciones y colocación de pilotes avanzaron rápidamente durante el año 2024 y en marzo de este año vimos las primeras mallas y señales de que realmente comenzarán a aprovechar el espacio a un lado del tren para hacer una carretera.

Ahora que está el tren, la polémica se enfoca en qué sucede con los caminos de servicios a un lado del tren, además de que la malla es un gran impacto a lo largo del tramo 5, en el cual los animales pudiesen pasar por debajo del tren que está en lo alto por aparentemente 70% del camino. Pero con mallas ciclónicas colocadas como ya lo han hecho a lo largo de kilómetros en Tulum, y otros lugares, se originaría un severo efecto barrera que no permite el tránsito de muchos animales, apartándoles de los sistemas costeros con su gran densidad de cenotes y humedales. Hace aproximadamente 2 meses compañerxs llevaron la evidencia del ecocidio personalmente, a través de una cita, a dos de los ministros de la suprema corte. Ellxs se mostraron muy accesibles a nuestros reclamos, y no habían sido involucrados en los procesos, pues todo fue manejado a través de un juzgado federal con sede en Mérida.

Allí está el juez que dio las suspensiones que no fueron respetadas por parte del gobierno, una gran ilegalidad que nunca trascendió hasta la Suprema Corte. Justo cuando sí trascendió fue cuando la corte se proclamó en paro por las diferencias con el presidente y sus reformas.

IV. Economía de los siglos XX y XXI (1910-2025):

A lo largo del siglo XX y lo que llevamos del XXI, la Península de Yucatán ha vivido un proceso intenso de modificación de sus estructuras productivas y financieras. Lo que empezó con una enorme bonanza económica en torno a la producción del henequén, herencia del Porfiriato y la casta divina, derivó en un sistema diversificado de explotación territorial en favor del turismo, los servicios y la urbanización, sello distintivo del período actual, donde domina el neoliberalismo. Esto es una muestra del cambio de la naturaleza de la economía peninsular. Entre 1930 y 1970, ésta pasará de ser una región exportadora de productos agrícolas, controlada por una élite demasiado expuesta a crisis del mercado internacional (1929), a ser una economía que favorece la infraestructura y el desarrollo inmobiliario como manera de acelerar los procesos de acumulación del capital, esta vez global.

Al contrario de las épocas anteriores, en las que los intereses nacionales y de la Corona estuvieron alejados de la Península, en el siglo XX hay una participación muy directa del Estado mexicano en los designios de la política económica de esta región. Apoyado en todo momento por los intereses del Gobierno Federal, en los estados de Campeche, Quintana Roo y Yucatán, se verá la lenta desaparición de los paisajes históricos agrícolas y pesqueros por la emergencia de una red de ciudades industrializadas y en tránsito, dispuestas para los servicios turísticos, las industrias terciarias y el desarrollo inmobiliario. En ellas, a costa de las poblaciones originales, las formas de vida anteriores y los ecosistemas nativos, son las empresas globales las que cobran las mayores rentas. Estas redes de urbanización no existen sin una inversión previa en infraestructura que las interconecte. Esta es la dimensión desarrollista del Tren Maya.



Desarrollo inmobiliario

El desarrollo inmobiliario se ha instaurado como la forma económica que produce el actual territorio de la península. Esta rama de la circulación del capital acarrea consigo un gran número de industrias, como la de la construcción, la de la compra y venta de terrenos y la de los servicios urbanos y comerciales que se establecen una vez urbanizado el territorio. En una economía financiera y global, el desarrollo inmobiliario permite consolidar en bienes inmuebles los grandes fondos de inversión que existen en los mercados financieros, que ven en ellos una renta de bajo riesgo.

Declive del henequén

De ser el producto más redituable para la población de la Península, el henequén ha desaparecido prácticamente de los paisajes de la región. Esto se debe en gran parte a la introducción en la industria náutica, hacia mediados de la década de 1950, de materiales plásticos como el nylon y el polipropileno, que volvieron obsoleta a la fibra orgánica. Eso no significa que el fin de la industria se dio de la noche a la mañana. Hubo momentos de gran bonanza en torno a la Primera y la Segunda Guerra Mundial (1914-1918 y 1939-1945), cuando las ventas incrementaron exponencialmente, pero también se fueron disminuyendo los precios en el mercado internacional por la aparición de regiones henequeneras en África y Asia, en donde la planta americana era una especie invasora llevada por los Estados Unidos para abaratar el mercado global de fibra. A poco más de medio siglo del arribo del plástico, el henequén ha dejado de ser redituable. Sus antiguos trabajadorxs son ahora pobladorxs urbanxs, y los vestigios de su bonanza no son más que ruinas de un tiempo anterior.

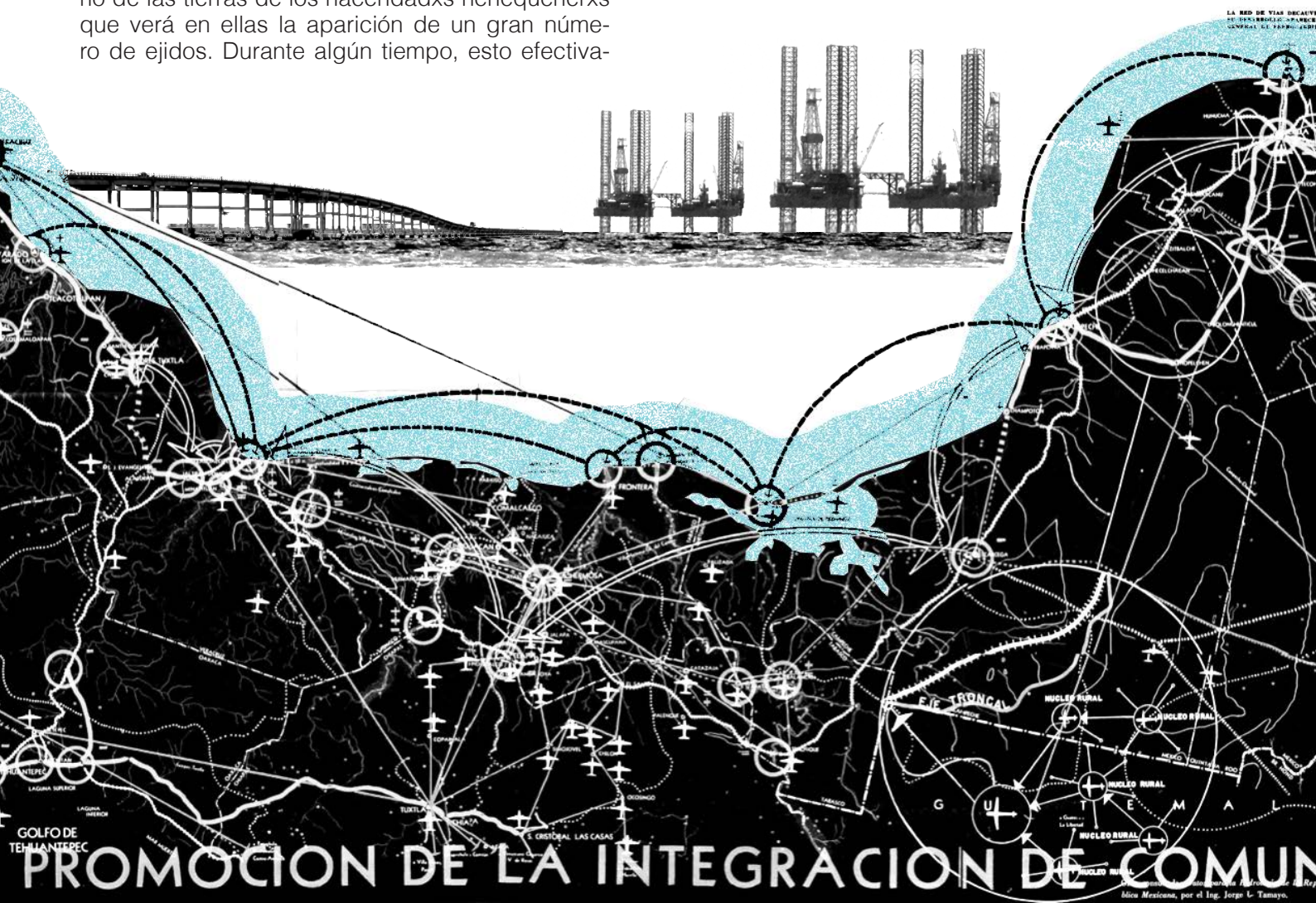
El henequén y el Estado nacional

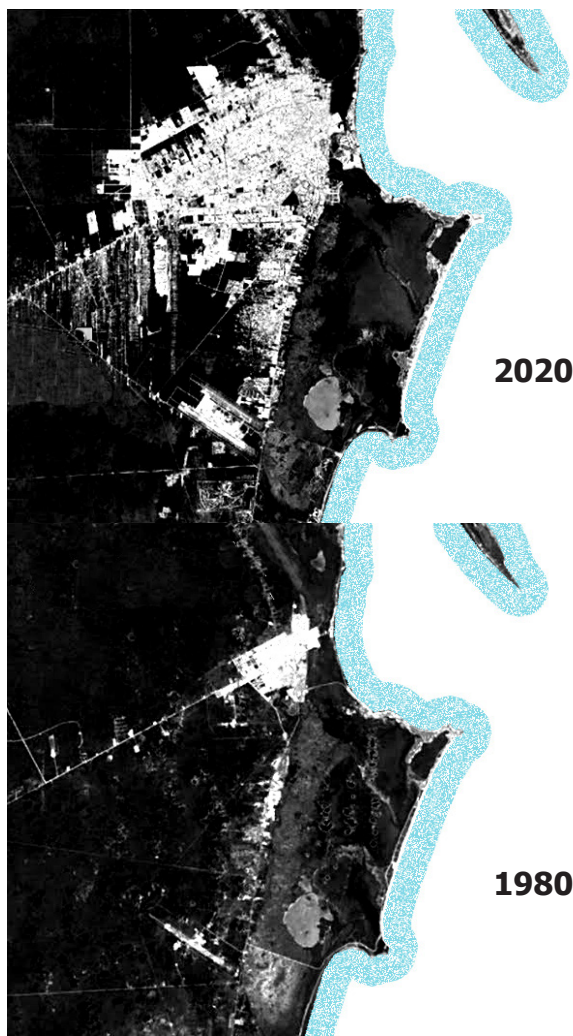
El siglo XX también es el siglo de la Revolución mexicana, y del apoyo estatal al reparto agrario y la industrialización que impulsó al régimen surgido de ella. Durante las décadas de 1910, 1920 y 1930, en la Península se dará un proceso de reparto agrario de las tierras de los hacendadorxs henequenerxs que verá en ellas la aparición de un gran número de ejidos. Durante algún tiempo, esto efectiva-

mente aumenta la producción de fibra para volverla más redituable, además de que ayuda a regular los precios de venta en el mercado internacional. Pero a medida en que el henequén dejó de ser apreciado en el extranjero, el Estado se hará cargo de solventar las pérdidas. En 1961 se funda Cordemex, empresa estatal monopólica dedicada a la producción industrializada de los derivados de la planta. Su historia simboliza el intento del Estado mexicano de intervenir en una economía regional tradicional para adaptarla al siglo XX. En 1990 ya no era redituable, y muchos de sus miles de empleados migraron hacia las ciudades de la península. El declive del henequén impulsará la reconversión de la economía hacia sectores como el turismo, el comercio y el desarrollo inmobiliario.

Economía petrolera

En 1970 se descubre el enorme pozo petrolero de Cantarell, en la Sonda de Campeche. Desde entonces, aquel estado vivirá del auge de la producción petrolera, cuya principal actividad se da en los alrededores de Ciudad del Carmen. La llegada de esta nueva fuente de riqueza, administrada por la paraestatal PEMEX, traerá mucha inversión al estado de Campeche, pero también profundizará las brechas sociales. Una economía petrolera es favorecida por el fomento al automóvil privado. Con él se consume gasolina, se usa plástico para las





llantas y se incorpora chapopote en el asfalto. Los trenes del siglo XX no favorecen al petróleo, principal fuente de ingresos de la nación; el tránsito automotor, sus puentes y autopistas, sí.

FONATUR

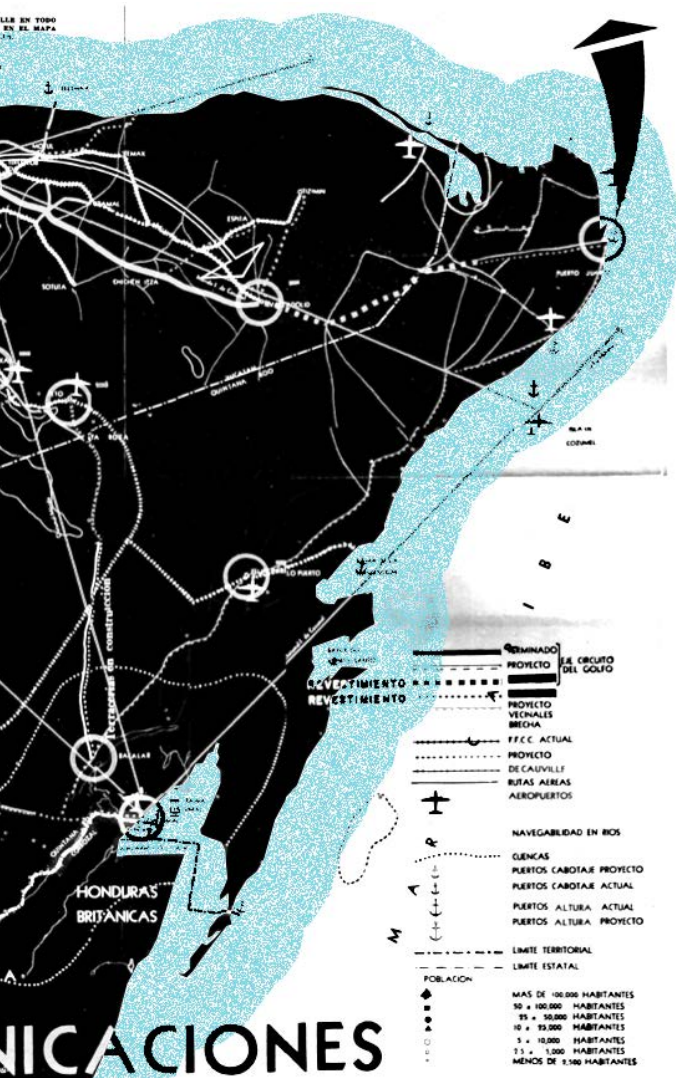
Desde la década de 1950, de la mano de un incipiente fomento estatal a la industria privada, partes de la cúpula priista habían estado especulando, siguiendo el modelo de Acapulco, con la explotación turística de las costas mexicanas. En 1969 se funda el que será conocido como Fondo Nacional de Fomento al Turismo, o FONATUR. Esta institución pública plantea proyectos de urbanización a lo largo y ancho de litoral mexicano.

Cancún

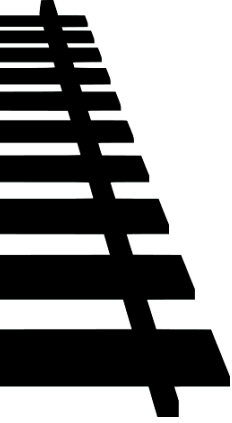
El principal de estos proyectos y hasta la fecha el más exitoso es la ciudad de Cancún. Entre 1970 y 1974 se desarrolló la infraestructura básica de la ciudad, como el aeropuerto y las autopistas, y el gobierno ofreció incentivos fiscales para que se facilitara la urbanización al servicio del turismo. En 1974, Quintana Roo se convirtió en un Estado independiente. Finalmente era posible: ya tenía un modelo de negocio para echar a andar la máquina urbanizadora. Hoy Cancún, con sólo 50 años de existencia, es la segunda ciudad más poblada de la península. El Tren Maya se une a un proyecto de expandir su modelo urbanizador por la costa de Quintana Roo.

Ruinas mayas

Uno de los principales focos de atención del turismo peninsular son los vestigios de las antiguas ciudades mayas, que han fascinado a propios y extraños desde por lo menos el siglo XIX. Sitios como Chichen Itzá, Tulum y Uxmal se llenan de turistas cada año. En esta nueva etapa de la ocupación territorial y sus efectos, las ruinas de los palacios, los juegos de pelota y las pirámides de los mayas quedan reducidas a la contemplación mediática de la imagen turística.



**visita
MEXICO**
CANCÚN & RIVIERA MAYA



5. CUATRO ESTACIONES ENTRE INFIERNO Y EDÉN: EL TURISMO EN LA PENÍNSULA DE YUCATÁN

El turismo del ~~Tren Maya~~ es un arma de doble filo: es un gran problema que este aspecto del proyecto se esté enfatizando tanto a nivel nacional como internacional, porque eso oculta los otros «megaproyectos» que están ingresando en el sur de México con los vagones del tren y en su sombra, especialmente a través de su conexión con el Corredor Interoceánico: minería, monocultivos, militarización, crimen organizado, entre tantos otros. Enfocarse sólo en el turismo significa, pues, caer en la trampa tendida por el mal gobierno. Pero al mismo tiempo, todos los problemas mencionados del «gigaproyecto ~~Tren Maya~~ - Corredor Interoceánico» también se dan en el turismo: más y más turistas en la región significa una intrusión colonial en el territorio, con consecuencias fatales. Entre ellos se encuentra la urbanización, destrucción del medio ambiente, contaminación, polución del agua, condiciones de trabajo miserables y explotación en las obras y en la industria turística posterior, penetración de los cárteles, por ejemplo a través de venta de drogas y prostitución en las áreas turísticas, o en la misma hotelería y en respuesta, militarización, que da lugar a «playas armadas» que no resuelven el problema de la delincuencia, sino todo lo contrario.

Por ello, el siguiente capítulo se ocupará específicamente de los aspectos turísticos del ~~Tren Maya~~, sin olvidar que se trata de un proyecto que también tiene implicaciones geopolíticas de gran alcance debido a su aspecto de mercancía.

En términos de turismo, el ~~Tren Maya~~ plantea un doble peligro: en los lugares donde ya existen grandes centros turísticos, éste seguirá creciendo; al mismo tiempo, el ~~Tren Maya~~ también permitirá que el turismo invada en nuevas regiones que hasta ahora se han librado de sus consecuencias destructivas. Para ilustrar esto, en el siguiente capítulo echaremos un vistazo a cuatro lugares que representan cada una de estas «etapas» del desarrollo turístico. En cada uno de los subcapítulos, sin embargo, no sólo nos fijamos en el lugar nombrado en cada caso, sino que también lo utilizamos como ejemplo de una forma particular de turismo que también se da en otras regiones del sureste de México.

Cuatro estaciones entre el infierno y el paraíso

Las posiciones de partida en la guerra discursiva en torno al turismo del ~~Tren Maya~~ no podrían ser más diferentes. El joven funcionario del partido Morena, Vázquez, perteneciente al **Concejo Coordinador Empresarial (CCE) Riviera Maya**, adopta el discurso de AMLO del sur desatendido en el neoliberalismo, desatención a la que se quiere poner fin con el Tren:

“Bueno, esta región ha tenido un deterioro histórico. La región de la península de Yucatán. Yo me iría muchos siglos atrás con el saqueo del palo de tinte que se usaba en Europa para los colorantes naturales, el chicle, el saqueo de maderas preciosas. Luego en México, en México, en los años 70 y 80, el Gobierno Federal emprendió un programa nacional de desmonte deliberadamente para talar la selva y meter la ganadería extensiva. Después vinieron los proyectos turísticos depredadores. Bueno, a partir de toda esa historia, el ~~Tren Maya~~ va a empezar a revertir, a ponerle freno a ese deterioro histórico, al medio ambiente”.

Quintana Roo, Playa del Carmen, Julio 2022, entrevista con Vázquez.

Para los «históricamente degradados», el ~~Tren Maya~~ es, por el contrario, la definición de un proyecto turístico depredador y la continuación de la explotación histórico-colonial de la Península de Yucatán.

“Cabe mencionar que el tren es la culminación de una estrategia neoliberal de turismo depredador. Y eso significa que el modelo a seguir es el modelo que se siguió con la creación de la Riviera Maya. Más concretamente, los municipios de la Riviera Maya. Cancún, por ejemplo, es un municipio que se fundó¹⁷”.

Campeche, Hopelchén, Julio 2022, entrevista con Nora Tzec

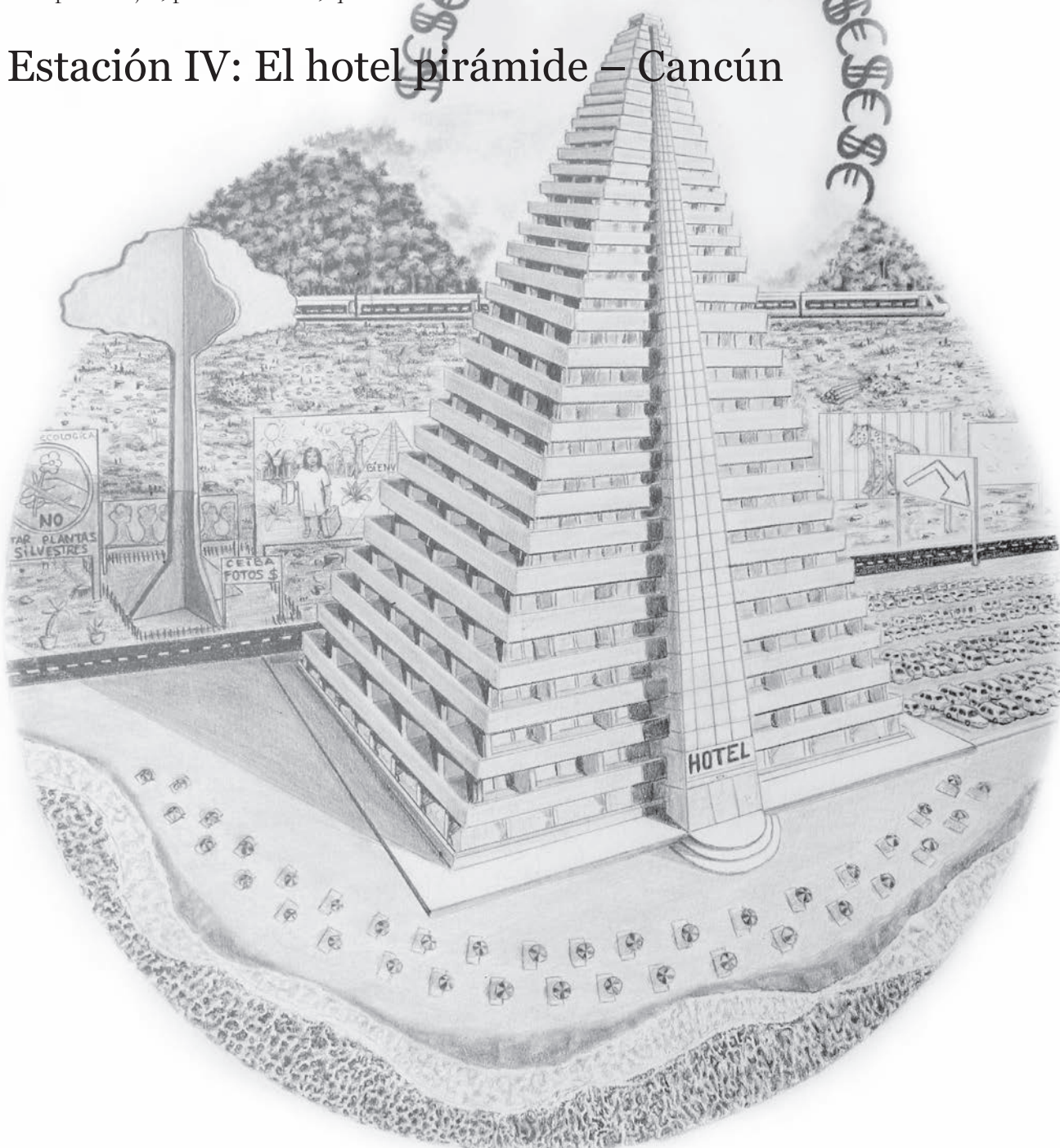
17 Cancún se fundó como el primer Centro Integralmente Planeado (CIP), para los años 70tas.

Esta segunda voz proviene del pequeño pueblo indígena de Hopelchén. Tanto el funcionario de la 4T como la mujer indígena que se opone al ~~Tren Maya~~, se refieren a Cancún en su categorización histórica del proyecto del nuevo tren. Vázquez, argumenta que el tren sirve para distribuir mejor el turismo de masas y evitar un «turismo depredador» como el de Cancún.

Nora, de Hopelchen, por otro lado está segura de que el tren pretende crear varios nuevos Cancúnes.

A continuación viajaremos de Cancún vía Xpujil y Felipe Carillo Puerto a Sisal, para conocer las posiciones de diversxs personajes, para cada caso, quienes han estado *envueltxs* en el caso desde el año 2018 hasta la actualidad.

I. Estación IV: El hotel pirámide – Cancún



En sólo 30 años, Cancún ha pasado de ser una pequeña comunidad indígena de pescadores a convertirse en una doble ciudad: la zona hotelera frente al mar, caracterizada por enormes complejos, parques acuáticos artificiales y grandes discotecas. Y una ciudad más pobre y contaminada en el otro lado de la laguna, en donde viven lxs trabajadorxs. Casi ningún otro destino turístico de México ha sido objeto de un escrutinio tan minucioso¹⁸, que sin embargo ya está siendo reproducido en otras ciudades de Quintana Roo. Este discurso nos interesa en torno a «Gringolandia» (Estados Unidos de América) en tiempos del ~~Tren Maya~~.

AMLO subraya que sólo Cancún trajo prosperidad -es decir, empleos- durante la fase de neoliberalismo que olvidó el sur y promete aún más empleos, también en Cancún. Aquí se están construyendo nuevos hoteles debido a la apertura del Tren, además de la «distribución» de turistas al resto de la península. ¿Cómo encaja esto con la declaración de Vázquez, funcionario de la 4T, que promete que el ~~Tren Maya~~ no es una continuación del turismo depredador, que él califica como tal principalmente debido a la destrucción medioambiental?: *“La degradación histórica del medio ambiente va a parar. Esta es una de las grandes virtudes del ~~Tren Maya~~”*. La solución es sencilla si se reconoce la “incorporación de la crítica”: se destruye el medio ambiente pero se habla de reservas naturales.

En 2022, hablamos con uno de los encargados de una obra, que próximamente sería el hotel más grande de todo Cancún, ubicado a orillas de la reserva de la selva, por no decir: dentro de la reserva, y al club de golf de Cancún:

“Estamos en el proyecto Eden Rock, un nuevo proyecto en Cancún. Una reserva natural con 1800 habitaciones para el turismo, prácticamente tendrá una playa artificial [sic] será muy grande, tendrá discoteca, restaurantes, tiendas departamentales, no tendrán pretexto [los turistas] para ir a otro lado. Muy bien, lo tendremos todo aquí. Realmente será una atracción impresionante. Trabajamos con la empresa FONATUR, con la policía turística, con la policía estatal y con la SEMARNAT. Todo esto ayuda a que estas medidas se lleven a cabo y que las áreas naturales que conforman la reserva, como plantas y animales, estén protegidas”.

Quintana Roo, Cancún, Julio 2022, entrevista con trabajador de obra.



18 Cf.: Rebecca Torres: Gringolandia: Cancun and the American Tourist, en: N. Bloom (Ed.): Adventures into Mexico. American Tourism beyond the border, Lanham 2006, pp. 58-76.

El proyecto Eden Rock es la definición de la destrucción masiva del medio ambiente: el consumo de agua de los restaurantes, discotecas y tiendas, entre otros, pone en peligro a la selva. La cooperación con la autoridad de la secretaría de turismo, FONATUR y la autoridad medioambiental SEMARNAT consiste, por ejemplo, en la colocación de carteles prohibiendo la extracción de plantas silvestres. En señal de protesta, ecologistas y biólogos clausuraron simbólicamente la oficina de la SEMARNAT, en mayo de 2024¹⁹, en Playa del Carmen. Vázquez responde a nuestra pregunta sobre las críticas de los activistas:

“Ellos [los ecologistas] quieren que el gobierno se ocupe de los cenotes. Y nosotros protegemos los cenotes. Ellos quieren que se conserve la selva, nosotros también conservamos la selva y la vegetación. [...] Nosotros en el gobierno mexicano estamos poniendo en marcha un gran proyecto que traerá muchos beneficios a la población, que protegerá el patrimonio arqueológico y el medio ambiente”.

Quintana Roo, Playa del Carmen, Julio 2022, entrevista con Vázquez

La crítica se incorpora sin decir exactamente cómo se llevará a cabo. Un abogado de derechos humanos que trabaja en Coatzacoalcos, representa a comunidades indígenas en conflictos territoriales con el gobierno. Critica el hecho de que la 4T hable mucho de medidas para proteger a las personas y el medio ambiente en el curso de los megaproyectos del sur, pero no sea transparente informando sobre estos proyectos:

“Solicitas al gobierno actual una evaluación de impacto ambiental y te la deniegan inicialmente. Entonces tienes que recurrir a las autoridades administrativas para solicitar la información. Te dan la información, pero siempre son páginas y páginas en negro, todo está tachado y subrayado porque se trata de información estratégica. Se bloquean durante diez años antes de que se puedan consultar.

Nunca he visto algo así en ningún gobierno, ni siquiera en los anteriores de Peña Nieto y Felipe Calderón. Los que sabemos un poco de información sabíamos que los sitios web de esos gobiernos, por ejemplo, tenían bases de datos completamente abiertas. Podías entrar, revisar los contratos y los proyectos. Las declaraciones de impacto ambiental eran una gran información que podías consultar y, por supuesto, utilizar como contraargumentos contra los proyectos”.

Veracruz, Coatzacoalcos, Mayo 2023, entrevista con abogado de DH.

Otra parte de la guerra de discursos del gobierno y las empresas, aparte de la protección del medio ambiente, es la creación de buenos puestos de trabajo, también por el turismo. Trabajador de la obra de Eden Rock, subraya:

“Tenemos alrededor de 1890 empleados aquí. Hay 27 empresas implicadas en la realización”.

Sin embargo, los trabajadores de la construcción informan que las condiciones son catastróficas, se sabe que trabajadores de esta misma obra están desaparecidos o muertos. Muchos esperan crecimiento laboral, pero la compañera del colectivo Tres Barrios en Campeche, lo duda:

“No lo creo, porque si das un paseo por Cancún, puedes ver para qué están los mayas. Ellos limpian mocos, limpian vómitos, sacan a los borrachos y limpian retretes en condiciones pésimas. Nunca he visto a un indígena convertirse en gerente. Puede parecerlo, pero es mentira. Estas empresas traen a su propia gente, traen funcionarios que han estudiado en otras universidades con mejor formación o que son nombrados como amigos de los parientes del presidente, del gobernador o de todos los demás”.

Campeche, Cd. Campeche, Julio 2022, entrevista con compañera del colectivo Tres Barrios

19 Elias Siebenborn, guía turístico, explorador de cenotes y activista de Playa del Carmen, informó sobre ello en su conferencia en la Universidad Leibniz de Hannover (30.04.2024).

Lxs mayas aparecen en el discurso como lxs beneficiarixs centrales de «su» tren. En realidad, se trata de la comercialización de su cultura desfigurada. Además, la corrupción en los grandes complejos turísticos es bien conocida, así como su conexión con el crimen organizado. El gobierno responde con la militarización de la zona. Aquí en Cancún lxs militares cuidaron los hoteles, para patrullar al mar silenciado. En Xpujil, nuestra segunda parada, es al revés.

II. Estación III: La base militar – Xpujil

“Me gustaría aclarar la participación del ejército en la construcción de Tren Maya. Se trata de actividades de construcción, no de represión o intimidación en ningún sentido. A diferencia del pasado, el ejército mexicano está ayudando mucho al pueblo mexicano mediante la realización de grandes proyectos de construcción. En base a su experiencia con el aeropuerto, ahora también participan en algunas secciones del proyecto del ferrocarril Maya. Pero se trata de construcción. No, no se trata de militarizar el país, se trata de socializar el ejército en beneficio del pueblo mexicano”.

Quintana Roo, Playa del Carmen, Julio 2022, entrevista con Vázquez



“Hay una base militar en Xpujil y ha aumentado la presencia de la Guardia Nacional. Están activos y están entrando en los ejidos de las comunidades del sur de Calakmul. No está claro qué hacen ahí. Ostensiblemente es para combatir las drogas y controlar la migración, pero sabemos que también se trata de otras cosas”.

Quintana Roo, Felipe Carrillo Puerto, Junio 2022, entrevista con Ángel Sulub

Xpujil, en el estado de Campeche, es diferente de Cancún. Aquí sólo viven 5.000 personas y apenas hay turismo, aunque la ciudad está cerca de la **Reserva de la Biósfera Calakmul**, declarada por la UNESCO Patrimonio de la Humanidad por su naturaleza y cultura.

Desde la construcción del ~~Tren Maya~~, la población de Xpujil casi se ha duplicado: debido a lxs trabajadorxs de la construcción - y al personal militar. En este lugar tan especial, podemos considerar tres partes del discurso de la guerra dentro de las falsas promesas del turismo: militar, laboral y arqueológico. Al final, nos daremos cuenta de que el ~~Tren Maya~~ no trata de la distribución del turismo de Cancún, sino de la creación de varios Cancunes.

Los pronunciamientos del gobierno respecto a la militarización del sur de México podría decirse que es uno de los componentes más significativos del discurso de guerra, y se reflejan en palabras de Vázquez más arriba: el ejército proporciona infraestructura, no guerra. Esto ignora el hecho de que es precisamente esta infraestructura la que lleva la guerra a Xpujil.

Desde el anuncio de la estación del ~~Tren Maya~~ y los nuevos hoteles, los cárteles han luchado por el poder en la antes tranquila comunidad: “*Quieren beneficiarse del desarrollo turístico de Calakmul*”, “*Hay muchos tiroteos y asesinatos, y la policía y el ejército hacen desaparecer a los muertos en secreto*”, comentaron compañerxs del Consejo Regional Indígena Xpujil, en la conferencia de la Leibniz Universität Hannover, en junio del 2024.

Lxs militares, que han convertido Xpujil en una de sus bases, no actúan contra los grupos armados, sino que criminalizan la resistencia del Consejo Regional Indígena (CRIPX), que se ha pronunciado contra el ~~Tren Maya~~ y ha presentado amparos contra las obras de construcción en la reserva natural. Esta misma reserva es una conservación de la naturaleza “de fortaleza” a largo plazo: en los años 90, cuando se declaró zona protegida, lxs mayas tuvieron que abandonar el territorio a la sombra de las pirámides. Hoy, en 2024, lxs militares están construyendo grandes hoteles en este mismo lugar, que también gestionarán y cobrarán los beneficios una vez terminados²⁰.



20 Cf.: “El Sur resiste. Día 9”, en: ANF Noticias, (en línea), (05/05/2023), <https://anfdeutsch.com/worldwide/travel-diary-the-south-resists-day-9-and-10-37356>.

Pero no sólo los militares construyen. También trabajan aquí obrerxs de regiones lejanas de México y migrantes. Se trata de otra estrategia en la guerra discursiva de la “creación de empleo por el turismo”: la promesa del gobierno es crear más de un millón de puestos de trabajo para la población local de la Península de aquí al 2030. Apenas hay tanta población local en busca de empleo: la mayoría de lxs trabajadorxs que encontramos en las obras, incluso en la selva más remota, no proceden de las comunidades locales. La creación de empleo local es algo más que una guerra de discursos; el hecho de que trabajen aquí sobre todo personas de regiones remotas es un requisito básico para imponer este discurso, como nos dice una habitante de Xpujil: *“La gente que no conoce esta tierra, que no tiene conexión con ella, que no sabe lo sagradas que son las cuevas, tienen muchas menos inhibiciones a la hora de destruir esta zona”*.

Al mismo tiempo, la promesa de puestos de trabajo a lxs lugareñxs es una estrategia de robo de tierras para los proyectos turísticos. El discurso de los puestos de trabajo puede presentarse aquí en tres pasos ejemplares. En primer lugar, la 4T promete “empleos verdes de bienestar”, como hace Alejandro Encinas Nájera, subsecretario de Comercio Exterior:

“Bueno, yo creo que se van a abrir múltiples oportunidades de empleo, de nuevo insisto en sus empleos verdes, empleos ecoturísticos, pero también en toda la actividad de cadena de valor, cadenas logísticas que el Tren Maya va a generar. Hay que recordar que también es un tren de mercancías, entonces me parece que puede generar trabajo ahí también, en una zona que es muy abundante, muy rica en recursos, pero que siempre ha sido víctima del despojo, del abuso, del extractivismo, del despojo territorial, y que ya es hora de que esta riqueza del suelo y del subsuelo se traduzca también en bienestar y prosperidad para los habitantes de la región”.

Ciudad de México, Agosto 2022, entrevista con Alejandro Encinas

En el segundo paso, estas promesas llevan a la gente a abandonar su comunidad-tierra, y a venderla:

“Así que lo único que han hecho es lanzar una narrativa que saca a la gente de sus territorios rurales. La gente dice que va a haber trabajo y que vamos a progresar, nos prometen que nos va a ir bien. Así que la gente está dejando sus tierras para hacer una gran oferta de mano de obra para este gran proyecto de las empresas turísticas. Así que las grandes empresas están muy contentos porque hay una muy abundante mano de obra procedente de las comunidades que abandonan y les pagan uno o dos salarios mínimos. Es muy barato para ellos. Además, las personas que abandonan sus comunidades están dejando el territorio gratis”.

Quintana Roo, Buenavista, Mayo 2022, entrevista con trabajador del balneario del ejido

En el tercer paso, lxs trabajadorxs atraídxs se dan cuenta de que la realidad no se corresponde a las promesas, a menudo sin reconocer que se trata de una táctica, sino más bien pensando desde una ignorancia excusable por parte de los responsables, que, al fin y al cabo, les presentaron un discurso nuevo y refrescante:

“No tenemos vida social, llegamos ahora, nos vamos mañana a las 07:00 de la mañana. A las 10:00am nos vamos a dormir, y a las 14:00 me levanto a comer, y vuelvo a trabajar. Así que no tenemos una vida social como nuestro presidente está pidiendo para nosotros los trabajadores, así que estamos lejos de hacer realidad la visión que el presidente tiene para los trabajadores [sic]”.

Yucatán, Valladolid, Julio 2022, entrevista con trabajador de ICA, tramo 3.

Para muchos, las condiciones de trabajo son más difíciles: firman contratos en blanco, trabajan turnos sin dormir a 40 grados sin sombra a un lado de la selva. Algunos enferman por picaduras sin seguridad laboral, otros mueren cuando sus máquinas se desploman en las cuevas subterráneas²¹:

21 Cf.: Carmen García Bermejo: “Los ‘daños colaterales’ del Tren Maya, en: Fabrica de Periodismo, (en línea), (05.05.2024), <https://fabricadeperiodismo.com/reportajes/trabajadores-muertos-tren-maya/>.

El ejemplo anterior del trabajo de ICA, que fue entrevistado cerca de la gran ciudad de Valladolid, nos comparte cómo el discurso del gobierno, que repite sus acciones “en favor de los pobres”, funciona, incluso cuando se pregunta a lxs obrerxs que trabajan en los peores tramos de la selva:

“No es un salario para vivir justamente, pero tampoco es un salario que podríamos decir que nos mata de hambre. Por desgracia, nos mata el agotamiento, la explotación laboral y todas esas cosas. Siento que el Presidente de la República no sabe, y me gustaría que a través de usted nos diera una entrevista y demás. Pues sí, sí, nos gustaría que llegara a oídos del presidente”.

Yucatán, Valladolid, Julio 2022, entrevista con trabajador de ICA, tramo 3.

El presidente no sólo escucha estas voces, sino que las difama. Esto es evidente incluso en temas como la arqueología, un tema que tiene mucha importancia para el turismo. Las obras de construcción de los hoteles militares de Calakmul, por ejemplo, están poniendo en peligro los yacimientos arqueológicos. El trayecto del Tren Maya sepulta templos del periodo Clásico e incluso altares más antiguos en los cenotes subterráneos. En el discurso oficial, sin embargo, el proyecto no sólo no pone en peligro ninguno de los tesoros arqueológicos, sino que los protege. Esto contrasta con las declaraciones de arqueólogos que hemos entrevistado en los yacimientos:

“También irá acompañado de un programa de mejora de las zonas arqueológicas a lo largo de todo el recorrido del Tren Maya, [...] para cuidar conservar y preservar el patrimonio arqueológico. Se aplican las soluciones técnicas más avanzadas del mundo aplicadas en este caso”.

Quintana Roo, Playa del Carmen, Junio 2022, entrevista con Vázquez.

“Imagina cuánto tiempo llevaría explorar cientos y cientos de kilómetros de cuevas inundadas con todas estas reliquias paleontológicas, prehistóricas y mayas allí. No tienen tiempo para eso, es evidente. [...] Y además son unos mentirosos, porque primero dicen que el tren no les va a afectar porque quieren quedarse en los caminos [ferroviarios] existentes. Ahora van a pasar por terrenos vírgenes. Esta zona está inexplorada. Por tanto, incluso las tecnologías modernas son sólo una ayuda, el arqueólogo tiene que ir allí y registrar”.

Quintana Roo, Akumal, Junio 2022, entrevista con arqueólogo.

El gobierno sí envía arqueólogos al lugar: tienen que clasificar los miles de vestigios encontrados en el menor tiempo posible (1, 2, 3 ó 4) y sólo se recuperan los de la categoría 4. El Tren Maya destruye lo que descubre en una simultaneidad sin precedentes. Esto nos lleva al último descubrimiento de la estación III, Xpujil:

La creación de los «mayas», siguiendo imaginarios turísticos, está ahuyentando a los mayas vivos (como en Calakmul) con el fin de destruirlo para presentar su cultura «muerta» a los turistas. Sin embargo, al mismo tiempo lo de los arqueológicos demuestra que ni siquiera se respeta la cultura supuestamente muerta. La separación entre las «antiguas reliquias mayas» y los «mayas in situ» de hoy lo atestigua por sí sola. En 2023, trabajamos con biólogos y espeleólogos para documentar los daños al quinto tramo del Tren Maya cerca de Playa del Carmen. “Descubrimos” a un altar maya de 800 años en una cueva que ya había sido destruida. Había velas en cuencos de plástico sobre él. Los mayas recientemente desposeídos siguen utilizando el altar para sus ceremonias, hasta que llegaron las obras²².

Otro ejemplo para eso es Tulum, famoso por su sitio arqueológico en la costa caribeña. De nuevo, la guerra de discursos se revela en una yuxtaposición de lxs seguidorxs de la 4T con las declaraciones de lxs mayas que viven en comunidades cercanas. Esta vez, es el joven funcionario de Morena, Linares, a quien entrevistamos en Ciudad de México, en la Secretaría del Trabajo, que nos comenta:

22 Cf. Recherche AG: “Es rollt (k)ein Zug durch Yucatán. Gedanken zur weltweiten Bedeutung des Tren Maya in Südmexiko” (No hay (ningún) tren rodando por Yucatán. Reflexiones sobre la importancia mundial del Tren Maya en el sur de México), en: Tino Pfaff (Ed.): Ökozid, München 2023, pp. 269-270.

“Las herramientas que queremos entregar al final deben ser también la guía para la perspectiva a mediano y largo plazo de 30 ó 50 años para los municipios, para decir podemos crecer, podemos seguir creciendo como ciudad, podemos seguir con la expansión urbana, pero también entender cómo podemos hacerlo de una buena manera. El mejor ejemplo es probablemente Tulum, que ha multiplicado por diez su expansión urbana en los últimos 30 años y ahora atrae a visitantes de todo el mundo, gente que quiere comprar. Y eso no es malo, al contrario, creo que es una forma de celebrar un lugar tan hermoso como Tulum. [...] Y el Tren Maya tiene que ser la excusa adecuada para arreglar la península [sic]”.

Ciudad de México, Agosto 2022, entrevista con Linares.

“Arreglar la península significa exactamente eso: celebrar la cultura “maya” sin ellos: Grandes espectáculos de discoteca con luces LED y turistas borrachos tienen lugar entre las pirámides, a las que se niega el acceso a muchos mayas que quieren celebrar aquí sus ceremonias. Cuando entran, reconocen todo menos su cultura maya, lo que quedará de la cultura maya es un restaurante o una cadena hotelera -o un tren- con nuestro nombre.

Pues bien, nuestra región cercana a Tulum... Los que hemos crecido aquí hemos visto cómo ha cambiado y cómo en poco tiempo se ha acelerado este tipo de desarrollo, muy orientado al turismo masivo. [...] Cuando visitamos a estas zonas turísticas, es como llegar a otro país cosmopolita”.

Quintana Roo, Carrillo Puerto, Agosto 2022, entrevista con María Antonieta Bocanegra.

Este otro «país cosmopolita» ya ha sido etiquetado como «Gringolandia». Según la 4T, sin embargo, el Tren Maya es obra de México, para el pueblo de México»²³. Muchos creyeron esto - pero en Xpujil ya no es así ante el aumento de la delincuencia, la crisis del agua y la violencia especialmente contra las niñas y las mujeres en lo que ahora tenemos que llamar una base militar.

“Cuando llegó el nuevo gobierno [4T], dijo que los militares ya no estarían en las calles sino que volverían a sus cuarteles. Estamos viviendo lo contrario: al iniciar el sexenio se creó la llamada Guardia Nacional. Ahora la Guardia Nacional puede ir a cualquier parte, a cualquier cuarto, a cualquier comunidad. La Guardia Nacional no sólo está presente en las ciudades, sino incluso en las comunidades más pequeñas. Esto supone un peligro, porque la presencia de los militares no ha frenado el crimen organizado en Tulum ni en Cancún o Playa del Carmen. La gente está rodeada por la Guardia Nacional, incluso en las playas. Sin embargo, vemos que la delincuencia, los asesinatos, las desapariciones, los secuestros y el tráfico de personas continúan”.

Quintana Roo, Bacalar, Junio 2022, entrevista con habitante nativo de Bacalar.

“En 20 años será como Cancún o Playa del Carmen, quizá peor, porque en Calakmul, digo en Xpujil, habrá un centro turístico, un polo de desarrollo, donde vendrá mucha gente de todas partes, entonces habrá caos, la verdad es que habrá caos. No tendremos agua. Será una situación muy dura y difícil por la que pasaremos”.

Campeche, Xpujil, Junio 2022, entrevista con Sara López.

23 Cf.: Mariana Beltrán: “Tren ¿Maya?: las voces de las mujeres que defienden la vida”, en: Volcánicas, (en línea), (02.02.2023), <https://volcanicas.com/tren-maya-las-vozes-de-las-mujeres-que-defienden-la-vida/>.

Esta valoración de los “nuevos Cancúnes” en lugares como Xpujil, también se ve respaldada por el hecho de que las regiones costeras turísticas de la Riviera Maya simplemente se están colapsando. Las playas se están erosionando, las algas están convirtiendo el agua turquesa en un apestoso color marrón, la contaminación por residuos está fuera de control y la violencia también. Una reacción es el desarrollo de nuevas zonas turísticas en el interior del país. Sin una playa caribeña, las atracciones son yacimientos mayas, cenotes y una, hoy en día, selva que aqueja mientras es sitiada. Al mismo tiempo, sin embargo, se buscan nuevas regiones costeras para desarrollar el turismo, lo que nos lleva a la Estación II, Felipe Carillo Puerto. Y así, de los militares contra los mayas al antiguo bastión de los militares mayas.

III. Estación II: La puerta al mar – Felipe Carillo Puerto



“A finales de abril del año pasado [2021], nos enteramos que el Presidente de la República, vendría a Tihosuco, un pueblo cercano a Carrillo Puerto. Ahí realizaría una ceremonia para pedir perdón a los mayas por la injusticia que sufrimos durante la Guerra de Castas. Así que esta petición de perdón fue la primera que se inició en el país, que posteriormente realizó otra con los yaquis en Sonora. Esto se hizo en el mismo sentido en que se nos pidió perdón por las injusticias cometidas contra nuestros pueblos y culturas a lo largo de la historia de la resistencia. Lo cierto es que se realiza en un lugar que era un pueblo colonial muy rico en la época de la Guerra de Castas, símbolo de la explotación y despojo que habíamos sufrido. En este lugar, pide perdón por todo lo que sufrimos durante la guerra. Pero al mismo tiempo, impulsa el proyecto del llamado Tren Maya. Un Tren Maya que se caracteriza por el despojo, la invasión territorial, el daño ambiental y, por supuesto, la destrucción de nuestra cultura”.

Quintana Roo, Felipe Carrillo Puerto, Mayo 2022, entrevista con Carlos Chablé.

Palabras similares nos comparte Ángel Sulub. Sus bisabuelxs lucharon en la Guerra de Castas contra el ejército mexicano. En la actualidad forma parte de la **Asamblea Maya** y del **Centro Comunitario U kúuchil k Ch'i'iba-lo'on** que resiste contra el Tren Maya. Para AMLO, quien realizó la ceremonia de perdón por los crímenes contra familias mayas como la de Ángel en la Guerra de Castas, él es uno de los falsos retrógrados opositores al progreso. Es otro ejemplo de incorporar la crítica y al mismo tiempo actuar contra ella: la resistencia de los mayas de Felipe Carrillo Puerto y su larga autonomía se honra sólo para ser socavada en el mismo momento. Un año después de la ceremonia de perdón de los crímenes de los militares contra lxs mayas, Ángel nos comparte: *“La Marina y la Guardia Nacional están presentes, y ahora, con la construcción del tren, aún más militares”.*

En junio del 2024, Sulub describió la situación, durante su conferencia en la Leibniz Universität Hannover, de la base militar en Xpujil: *“Hay tiroteos en el centro de la ciudad, desapariciones, pero los militares no hacen nada, excepto obstaculizarnos a nosotros y a nuestro trabajo”.*

“¿Cómo hemos pasado de una vida de autonomía, libertad y abundancia a donde estamos ahora?”. Durante mucho tiempo, Felipe Carrillo Puerto fue un lugar donde lxs mayas vivían en relativa abundancia, como atestigua el museo del Centro Comunitario. Esto ha cambiado rápidamente desde los años 90 a más tardar, y Ángel se pregunta y encuentra una respuesta: *“En poco tiempo, nuestro modo de vida tradicional fue destruido y nos hemos convertido en turismo de masas”.*

Esto se debió a la migración, sobre todo de lxs jóvenxs, de Felipe Carrillo Puerto a centros turísticos como Cancún o Tulum *“El éxodo masivo de la tierra nos ha privado de nuestra autosuficiencia alimentaria, que es la base de toda autonomía, y nos ha hecho directa o indirectamente dependientes de la industria turística”*, continúa compartiendo Ángel durante la conferencia.

Algunas personas de Carrillo Puerto, que se marcharon a trabajar a los grandes hoteles, esperan que el Tren les abra nuevas oportunidades (laborales) en su territorio. Pero sobre todo las personas mayores se muestran escépticas al respecto:

“Aquí tengo mis cabritas, me siento, me tomo el café y miro lo que hacen, lo que saltan, cómo juegan, y lo disfruto. Y no sé por qué hay gente a la que no, así que no, no les gusta el campo. Viven aquí en los pueblos, pero van a los hoteles. Creo que todos los camiones están aquí ahora, hay unos cinco camiones de los hoteles que llevan a la gente a trabajar...”.

Quintana Roo, Felipe Carrillo Puerto, Junio 2022, entrevista con mujer habitante.

“Muchas personas, jóvenes y no tan jóvenes, tienen la idea de que el desarrollo es sólo eso, empleo, aunque sea con la sobreexplotación de los recursos naturales, aunque sea con derechos laborales sobreexplotados, aunque sea con un salario mal pagado, aunque sea con injusticias laborales. Sea lo que sea, se van creyendo que el desarrollo es lo que nos ofrecen desde fuera. Y tú no tienes la opción de elegir cómo quieres vivir y cómo quieres ese desarrollo. Así que este nivel de conciencia no está claro para la mayoría de la población. Así que no se trata de si es educado o no. Es una cuestión, así como una cuestión de intuición humana que todos deberíamos tener, de decir bueno, ¿cómo quiero vivir? [...] Desgraciadamente siento que hay una especie de desarraigo, un alejamiento de las personas de su relación con la naturaleza [...] En otras palabras, hay todo un modelo, un estereotipo de la idea de desarrollo, que juega en estos momentos una lucha muy fuerte de cosmovisiones. [...] Si vamos con cantos de sirena y decimos, que pase el tren por encima de los bosques que tanto tiempo han costado a organizaciones como esta y a otros tanto tiempo, generando corredores biológicos, generando la conservación de ciertas especies, promoviendo actividades de biodiversidad, agrobiodiversidad, rescatando la cubierta forestal, entonces creemos que esta no es la opción. Creo que hay otras alternativas y otras necesidades antes de priorizar el turismo masivo. No hay una buena gestión de residuos a nivel estatal en ninguno de los municipios. Es un desastre”.

Quintana Roo, Felipe Carrillo Puerto, Junio 2022, entrevista con MariAa Antonieta Bocanegra

Aquí es donde entra la guerra del discurso de la 4T. Cuando las voces de las asambleas mayas están en contra del turismo de masas y exigen alternativas, el gobierno habla de alternativas, incluso si el turismo de masas está por venir. Este discurso de la 4T también se produce en la academia y encuentra allí a sus discípulxs, como el antropólogo: Armando Bartra (UNAM), quien de hecho logra presentar el megaproyecto turístico *Tren Maya* como una continuación de la “valoración cultural de la cultura indígena de Felipe Carrillo Puerto”:

“Los trenes y autopistas impulsados por Felipe Carrillo y el ~~Tren Maya~~ del actual gobierno son muy similares. El intento de desarrollar un turismo diferente en Yucatán, no “spring breakers”, no sólo turismo de sol y playa, sino turismo cultural interesado en el medio ambiente y en las comunidades mayas, es algo que Carrillo Puerto tenía en mente, y que de haber podido gobernar los cuatro años que le correspondieron, lo hubiera promovido fuertemente. Así que hay analogías entre entonces y ahora”²⁴.

24 Ángel Vargas: „Enaltece Armando Bartra la revolución cultural que emprendió Carrillo Puerto”, en: La Jornada, (en línea), (15.01.2024), <https://www.jornada.com.mx/noticia/2024/01/15/cultura/enaltece-armando-bartra-larevolucion-cultural-que-emprendio-carrillo-puerto-6943>.

El año 2024 ha sido designado oficialmente por el gobierno como el año de «Felipe Carrillo Puerto», pero ¿cuál es la realidad en el pueblo que lleva este nombre, días antes de la inauguración del Tren Maya? Comenta Encinas: “Allí tendrán oportunidades de ecoturismo, empleos verdes, empleos en transición ecológica”. Al mismo tiempo comienzan las especulaciones y Lenin Amaro, funcionario del CCE Riviera Maya comparte sobre la Riviera: “Viene mucha gente, tenemos más de 100.000 habitaciones en el Caribe mexicano, donde está la Riviera Maya, y si también se desarrolla toda la zona de Carrillo Puerto, la gente tendrá que trabajar muy duro. [Estamos hablando de hoteles] de 1000 cuartos, 1200 cuartos, hoteles grandes, por ejemplo como Bahía Principe, El Palladium, El Reef, Barceló. Hoteles muy grandes de cadenas españolas, muy grandes”.

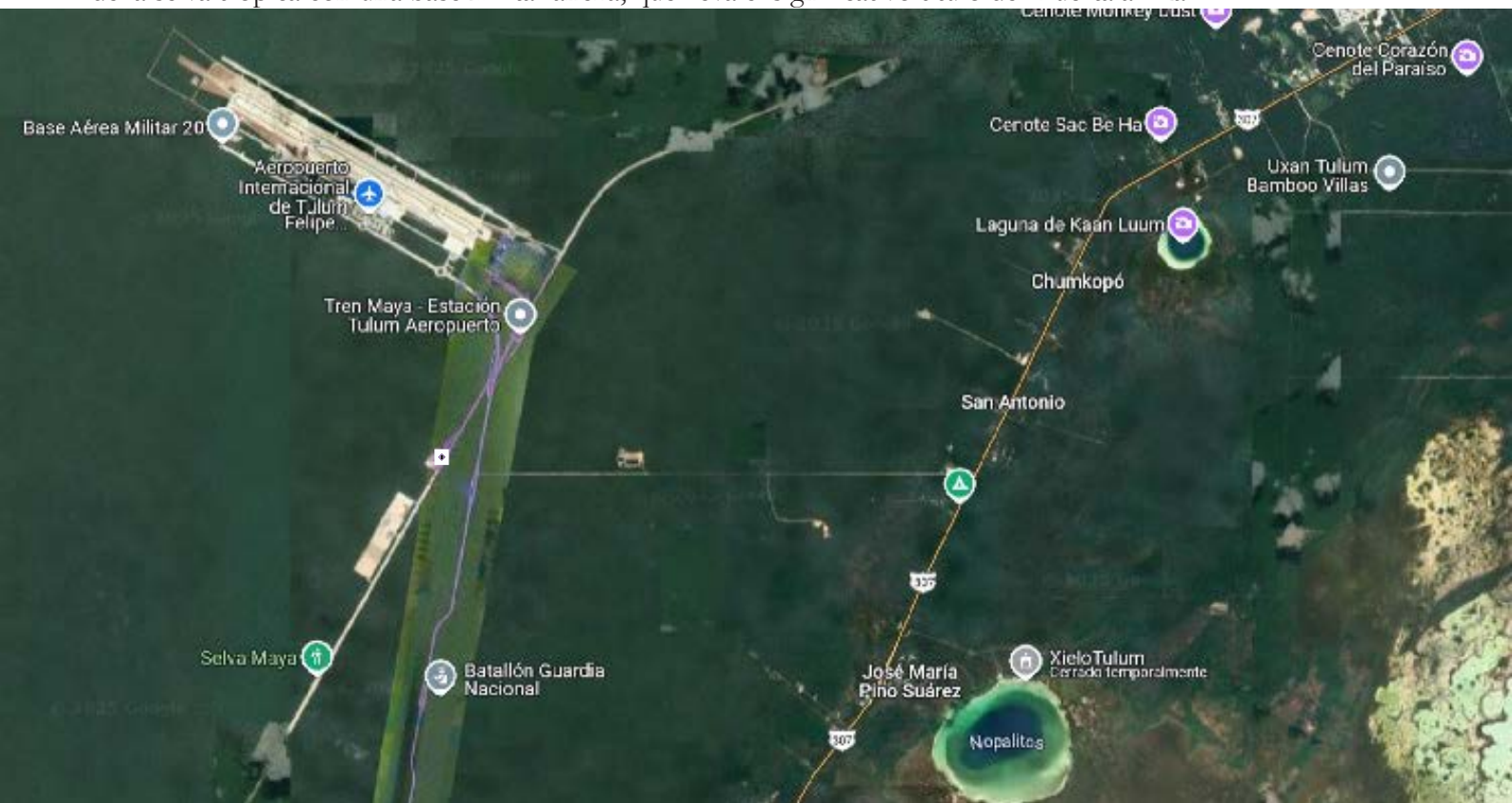
Si este desarrollo se materializa, eso saben algunxs lugareñxs, Felipe Carrillo Puerto también se convertirá en un Cancún, y conocen la realidad de nuestra primera estación en nuestro subcapítulo sobre el Hotel Pirámide.

“Desde hace muchos años también es un lugar al que emigran los jóvenes, también sabemos de gente desapareciendo, sobre la situación actual del narcotráfico, y esto es algo que está en los medios de comunicación, porque ya es muy fuerte, muy grave. Antes esta información no se publicaba, se dejaba de publicar para no desalentar el turismo. No queremos que esto afecte la forma de vida de las comunidades, no queremos eso en 20 años. No queremos que la gente sea desplazada por gente que viene a construir restaurantes y hoteles.

Ha provocado un aumento de la violencia contra las mujeres mayas. Muchas formas de violencia, pero especialmente feminicidios en las zonas turísticas; es muy alarmante. En todos los lugares donde se ha promovido este modelo de desarrollo, este modelo turístico que no respeta, este modelo capitalista neoliberal, que no respeta la tierra, los niños, las mujeres, que nos violenta a todos. No nos traerá desarrollo. Si traemos miles de personas aquí, no sólo traerá dinero, sino basura, agua, necesidades médicas y de compras. ¿Y qué vamos a hacer? No creo que sea un buen proyecto”.

Quintana Roo, Felipe Carrillo Puerto, Junio 2022, entrevista con activista de la región.

Aquí, la activista maya y feminista, que vive entre Campeche y Felipe Carrillo Puerto, habla sobre un proyecto concreto que forma parte del Tren y el nuevo aeropuerto cerca de Tulum. O mejor dicho, no en Tulum, sino en medio de la selva tropical con una base militar anexa, que lleva el significativo título de «Puerta al Mar».



*Nuevo aeropuerto internacional de Tulum, llamado Felipe Carrillo Puerto, en medio de la selva tropical. Quizá más que cualquier otro subproyecto del tren, es una expresión extraordinaria de la guerra de discursos; se está ampliando un camino sagrado maya al mar existente desde hace mucho tiempo en la **Reserva de la Biósfera Sian Ka'an**. Se está despejando un amplio pasillo, destruyendo grandes partes de la reserva hasta la playa, y se construirán puestos de venta de artesanía a la izquierda y derecha.

Mientras que lxs actuales guardianxs de este camino temen una conquista colonial desde el exterior y la destrucción de la reserva, la gobernadora del estado de Quintana Roo, Mara Lezama, que se autodenomina «militante de la cuarta transformación», presenta el proyecto de gestión militar como una reparación histórica por la violencia militar contra lxs mayas de Felipe Carrillo Puerto durante la Guerra de Castas:

“Gracias al inmenso cariño de nuestro presidente por nuestras [sic] tierras mayas, hoy estamos supervisando las obras que realiza la Sedena, la tan esperada «Puerta al Mar»; el objetivo es conectar al municipio de Carrillo Puerto con el Caribe Mexicano. Esta es la respuesta a una (demanda) añeja del pueblo, [sic] una demanda sentida pero también muy justa, [...] Ella destacó que esta obra que conectará la zona maya con el mar “es un emblema de justicia social, ya que reducirá las brechas de desigualdad en Carrillo Puerto y permitirá a la zona maya disfrutar del mar [sic], reivindicando su derecho a un bien natural y a una mejor calidad de vida. Contará con una glorieta con un monumento en memoria de los presos políticos [de la Guerra de Castas] y un muelle para el sano esparcimiento. Lo que era una cárcel a principios del siglo pasado se convertirá en una zona extraordinaria donde todos [sic] podrán conocer la impresionante historia de la lucha de nuestro [sic] pueblo indígena”²⁵.

25 “Lleva 47 por ciento de avance obra de la Puerta al Mar en Felipe Carrillo Puerto”, en: La Jornada Maya, (en línea), (16.07.2024), <https://www.lajornadamaya.mx/quintanaroo/233970/lleva-47-por-cien-to-de-avance-obrade-la-puerta-al-mar-en-felipe-carrillo-puerto>.

Lo que es un truco barato:

“Si comparamos el proyecto de Cancún de hace 50 años con el actual, es muy parecido. Son muy similares porque son proyectos que están diseñados para atraer grandes inversiones. No es para abordar problemas locales, como es la narrativa que han planteado. Este gobierno ha dicho que vamos a atender a los problemas de la región, que han sido pueblos olvidados, una región olvidada. Pero cuando uno analiza el perfil de este proyecto, no tiene nada que ver con atender los problemas locales, sino que es un proyecto que está claramente dirigido a traer grandes capitales, a beneficiar al gran turismo.”

Quintana Roo, Buenavista, Mayo 2022, entrevista con trabajador del balneario del ejido

Mientras se libra esta guerra discursiva de ideas -algunxs hablan de la Puerta del Mar como la apertura de un nuevo Cancún, otrxs dicen que es un camino de justicia social que ofrece a lxs mayas acceso al mar - la guerra material tiene lugar en silencio, y desde hace tiempo es decisiva contra “lxs pobrxs”, visibles para todxs en las plataformas de las grandes empresas inmobiliarias, pero invisible en el discurso de poder de la 4T y su eslogan “Primero los Pobres”.

Todos los días la gobernadora informa sobre los avances en la construcción de la Puerta al Mar, y cada día nuevas ofertas de compra de terrenos en la reserva de la biósfera de Sian Ka'an, supuestamente protegida, aparecen:

“No es frecuente encontrar un hermoso terreno con 100 metros de playa por sólo 129.000 dólares; y no estamos hablando de cualquier playa: se trata de las playas de Sian Kaan, que tal vez sean las únicas que rivalizan en belleza natural con las amplias, suaves y arenosas playas de Tulum”²⁶.

26 “A Beachfront in Sian Kaan”, en: Top Mexico Real Estate, (en línea), (agosto de 2024), <https://www.topmexicorealestate.com/blog/2013/08/a-beachfront-lot-in-a-natural-paradise-living-in-sian-kaan/>.

En 2024, Ángel Sulub informa sobre este desarrollo en la Leibniz Universität Hannover (Alemania): “Estábamos seguros de que esta zona era segura, precisamente por su condición protegida de reserva de la biósfera”.

Las ofertas de varios portales inmobiliarios anuncian exactamente lo contrario. Gracias a esta protección, todavía se puede encontrar aquí, a la venta, la Playa de Ensueño, una playa que ya no existe en Cancún o Tulum debido a 30 años de turismo de masas. El Tren Maya permite la conexión de estas zonas de nueva compra y tiene prisa por llegar a Felipe Carrillo Puerto. A pesar de los ecosistemas sensibles en suelo kárstico, se está utilizando dinamita, lo que obliga al cenote a permanecer insomne. Queda por saber qué aguarda tras la Puerta al Mar: ¿un manglar o Cancún? Esto nos lleva a la última estación: Sisal.

IV. Estación I: El manglar – Sisal

Comenzamos este corto viaje a través del discurso turístico en Cancún, una ciudad que una vez fue un pequeño pueblo de pescadores y ahora es uno de los centros económicos más importantes de la península de Yucatán. Con Sisal, en cierto sentido, ocurre al revés: debido a su proximidad a Mérida y a la exportación de fibras de henequén, la ciudad portuaria se convirtió en uno de los centros más importantes del sur tras la conquista entre los siglos XVI y XVIII, ni siquiera los constantes ataques piratas pararon esto. Hoy en día, Sisal es un pequeño pueblo pesquero de unos 2.000 habitantes y muchos más flamencos rosas.

paraíso, donde el ecosistema aún goza de buena salud, alimentado por el agua de los cenotes, que burbujea claramente bajo las raíces de los manglares después de kilómetros de filtración a través de la roca kárstica.

Desde que se anunció la construcción del Tren, la zona protegida se está convirtiendo en una zona inmobiliaria cada vez más solicitada. La naturaleza aún intacta es una alternativa cada vez más popular para el turismo, al colapso de Cancún o Playa del Carmen, al otro lado de la península.



Esta “distribución” del turismo por el ~~Tren Maya~~ ¿qué significa para lugares como Sisal? Dos años después del inicio del proyecto, en 2020, la ciudad fue declarada **Pueblo Mágico**, en contra de los deseos de la población local. La iniciativa de la Secretaría de Turismo (FONATUR) de México otorga este título a lugares que se consideran especialmente atractivos para el turismo, ya que “*caracterizan la imagen colectiva de México*”. A muchos sitios al rededor del trazo del ~~Tren Maya~~, los convirtieron en Pueblo Mágico.

En Sisal, la gente luchó contra ello. En 2021 hubo manifestaciones y bloqueos de carreteras por parte de pescadores contra la designación. Muchxs son conscientes de que eso significa principalmente desplazamiento, gentrificación y crecimiento urbano, del que lxs lugareñxs rara vez se benefician colectivamente: “*Sisal pide la revocación del certificado de Pueblo Mágico. Sisal dice no a más concesiones y a más privatizaciones de las playas. Sisal dice no al Pueblo Mágico y sí a la salud, [...] sí a espacios dignos*”²⁷ :

Los pescadores están muy preocupados por la salud del arrecife de coral sobre el que y con el que viven. En 2023 (y 24) se produjeron violentas protestas porque un gran barco vertió petróleo en el arrecife y lo contaminó²⁸ :

El actual reordenamiento territorial de la 4T agravaría esta situación: “*También sabemos que el turismo es sólo la punta de la lanza. Ventrán y lo turistificarán todo, mira, aquí ya tenemos un hotel de cuatro plantas, que antes no existía. Sisal es único, uno de los puertos más antiguos, probablemente el único situado en un ecosistema tan intacto. Eso es precisamente lo que está en peligro. Y cuando el gran turismo haya arruinado la belleza, utilizarán la costa para la extracción de petróleo, paso a paso*”, comenta un habitante de Sisal.

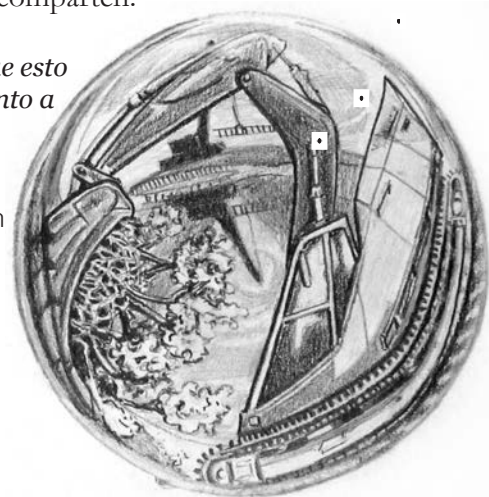


Por ahora, ésta sigue siendo una visión sombría del futuro. Pero, ciertamente, muchas cosas han cambiado en Sisal desde el nombramiento como Pueblo Mágico, nos comparten:

“Ha habido más basura y más turistas de lo esperado, es sólo cuestión de tiempo que esto repercuta en los manglares. Además, se está construyendo una nueva carretera, junto a la que se prevé construir cientos de casas de vacaciones, todo ello en una reserva”.

27 “Rechazan en Sisal nombramiento de Pueblo Mágico”, en: El Universal, (en línea), (06.07.2021), <https://www.eluniversal.com.mx/estados/rechazan-en-sisal-nombramiento-de-pueblo-magico/>.

28 Gabriel Chan Uicab: “Se torna violenta la protesta de pescadores de Sisal frente al Palacio de Gobierno”, en Diario de Yucatán, (Online), (18.08.2023), <https://www.yucatan.com.mx/merida/2023/08/18/se-torna-violenta-laprotesta-de-pescadores-de-sisal-frente-al-palacio-de-gobierno-426305.html>.



En vista de ello, lxs habitantes de Sisal se están preparando para hacer frente a la amenaza que suponen del ~~Tren Maya~~ y sus subproyectos turísticos asociados.

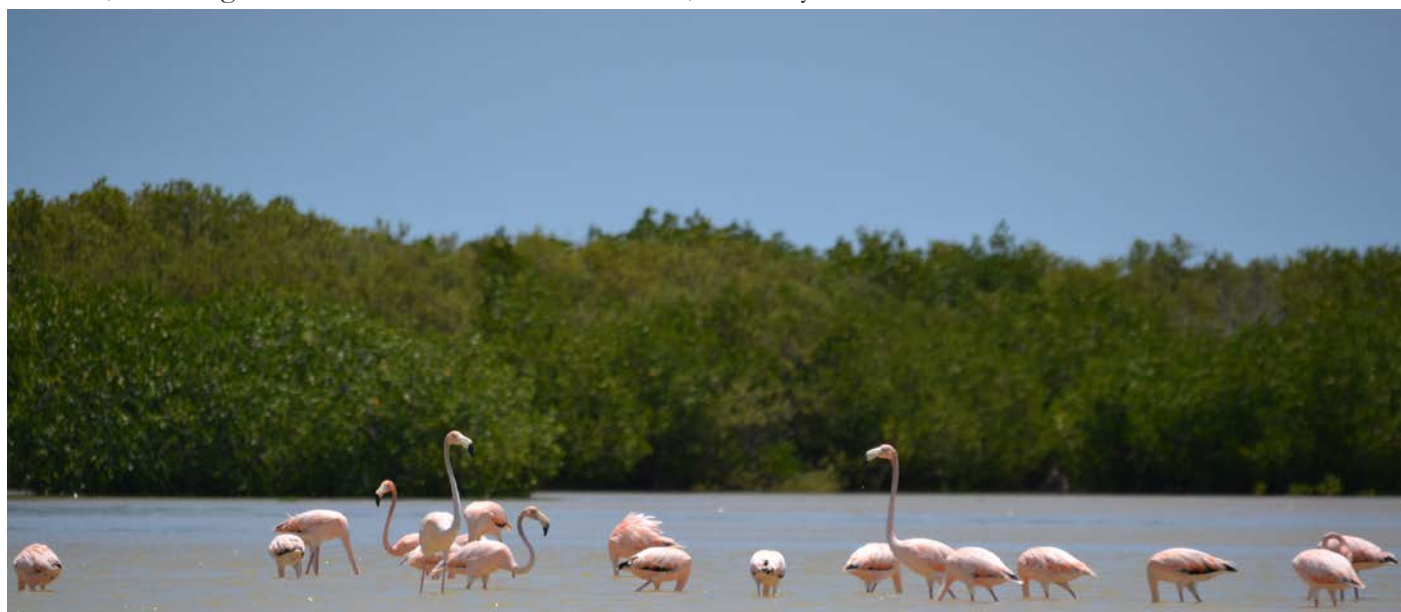
En el lado diagonalmente opuesto de este pueblo verdaderamente mágico, que es mágico porque desafía la nominación al “Pueblo Mágico”, en el suroeste de la península de Yucatán, en Bacalar, se puede ver hasta qué punto están justificados los temores a una explosión turística, pero no todo el mundo lo critica:

“Cuando Bacalar se convirtió en Pueblo Mágico hace más de diez años [...] se construyeron más hoteles. Antes teníamos 50 habitaciones, ahora tenemos 2000 habitaciones, antes teníamos 50 barcos, ahora tenemos 500 barcos en la laguna. Ahora tenemos un flujo constante de turistas, no sólo locales, sino también europeos, del propio continente americano mismo, vienen de Rusia, China, Japón, es decir, tenemos visitantes de todo el mundo. Así que el hecho de que Bacalar se haya convertido en parte de las ciudades mágicas de México, lo ha sacado adelante. Antes, Bacalar no era tan conocido, ahora participamos en los tianguis turísticos internacionales. [...] Ellos están constantemente promoviendo Bacalar, y cuando venga el ~~Tren Maya~~, por supuesto que será aquí”.

Quintana Roo, Bacalar, Mayo 2022, entrevista con trabajador del balneario de Bacalar

Para otrxs, el desarrollo de Bacalar debido al turismo es lo opuesto al “progreso”: *“El turismo ha desgarrado aún más el tejido de la comunidad y la gente ya no habla maya, por ejemplo”*, comenta otro habitante. Es así que el turismo desempeña un papel clave en esto al presentarse como una opción central para este “desarrollo sostenible”: *“Creo que esto tiene que ver con el discurso que se nos vendió en la Península de Yucatán, a saber, que el turismo no es una forma de desarrollar la península de esta manera [sustentable], sino la única manera”* comenta un habitante de Mérida.

En realidad, el turismo está haciendo desaparecer la propia magia por la que vienen los turistas. Bacalar, por ejemplo, es famosa por la laguna de los siete colores. Ahora, tras la construcción de hoteles, carreteras y el ~~Tren Maya~~, sólo queda uno²⁹. ¿Existe una amenaza similar para los flamencos de Sisal? El mangle más grande tiembla ligeramente. ¿Se ensuciará pronto el agua que burbujea bajo sus raíces, filtrada de los sistemas de cenotes? ¿O incluso se talarán los manglares antes?³⁰ En 2011, la investigadora Azcárate escribió sobre Celestún, cercano y similar a Sisal: *“Gracias a Dios, no es Cancún”*³¹.



29 Cf.: Osiris Gaona et al.: “Miradas impávidas ante la muerte de los siete colores de la laguna Bacalar”, en: Nexos. (en línea), (23.05.2022), <https://urlis.net/0j7gv20u>.

30 William Casanova: “Destruyen manglaren en la costa de Yucatán para construir la nueva Riviera Maya de México”, en: PorEsto, (en línea), (29.08.2024), <https://www.poresto.net/yucatan/2024/8/29/destruyen-manglaresen-la-costa-de-yucatan-para-construir-la-nueva-riviera-de-mexico.html>.

31 Matilde Córdoba Azcárate: “‘Thanks God, this is not Cancun!’ Alternative tourism imaginaries in Yucatan (Mexico)”, en: Journal of Tourism and Cultural Change Vol. 9 (3) (agosto-diciembre 2011), pp. 183-200.

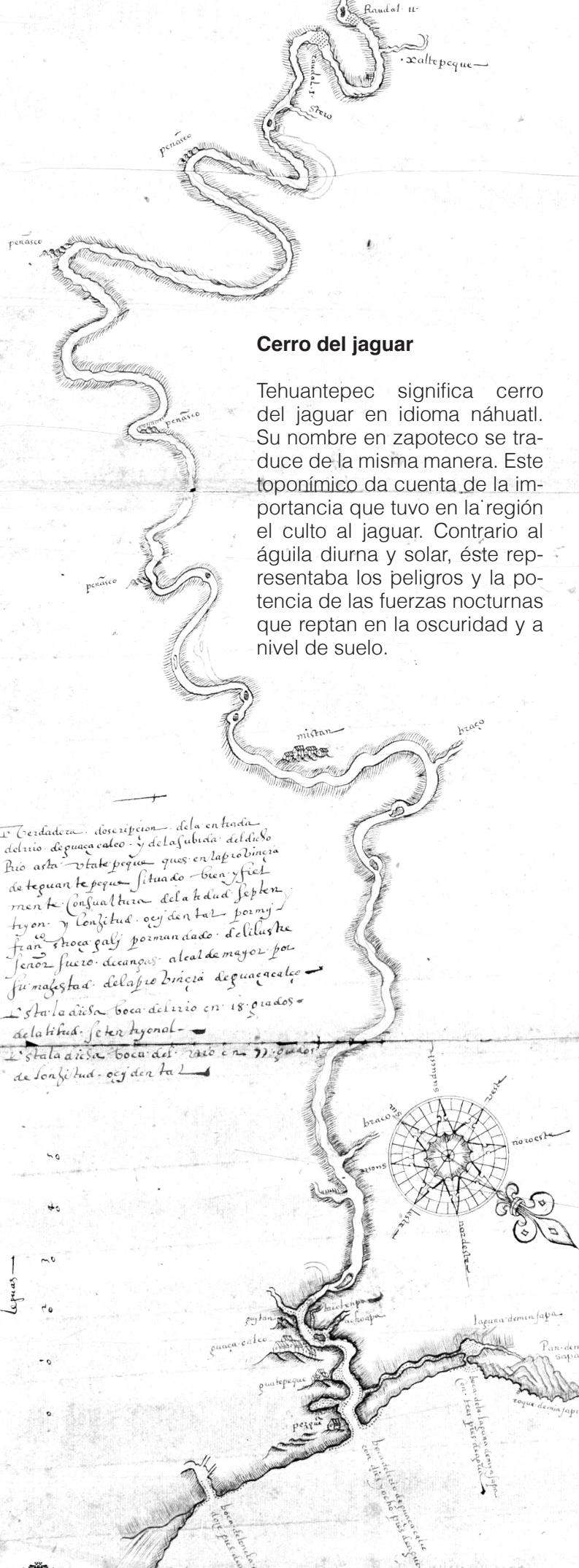
V. Istmo de Tehuantepec

Ubicado en una estrecha franja de tierra que corre en dirección sur-norte entre el Pacífico oaxaqueño y la costa del Golfo de México en Veracruz, el Istmo de Tehuantepec es un accidente geográfico. A cada lado del recorrido se alzan imponentes sierras -al poniente, la sierra de Oaxaca; al oriente, las montañas del sureste mexicano-, mientras que en las planicies costeras se desarrolla el curso de importantes ríos, como el Coatzacoalcos o el Tehuantepec. La parte veracruzana del Istmo es más larga, húmeda y selvática que su contraparte oaxaqueña, que es más estrecha, desértica y propensa a cactáceas y arbustos bajos. Dada la gran variedad de climas, niveles de humedad y diferencias de altitud, esta región es rica en manatiales y cuenta con una enorme biodiversidad tanto de flora como de fauna.

En una escala regional, el Istmo de Tehuantepec destaca por ser primero sede de la cultura olmeca y luego por servir de puente entre las civilizaciones mayas del oriente y aquellas de las costas del Golfo y la región del altiplano, al poniente. Desde hace siglos, el Istmo ya había dado lugar a un muy rico y milenario intercambio cultural. Es por ello que hoy podemos encontrar un buen número de pueblos originarios que se han asentado en sus tierras por largo tiempo. Estos son los zapotecas, huaves, nahuas, popolocas, chontales o mixes, por mencionar algunos. Otro tanto de sus pobladores, tales como los afromexicanos, han llegado a través de diversas migraciones, que continúan sucediendo hasta el tiempo presente.

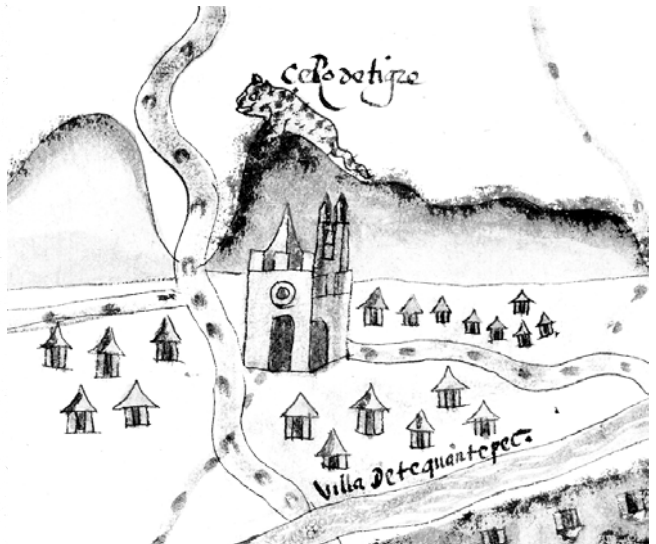
A nivel nacional, continental y global, el Istmo es, junto con el Canal de Panamá, el punto más estrecho del continente americano. Esto los convierte en los únicos lugares en donde es posible articular una ruta marítima o terrestre para el traslado de mercancías entre los océanos Atlántico y Pacífico. Ávido de desplazarse por todo el orbe con total libertad, esto convierte al Istmo en un territorio codiciado por el capital global de libre mercado, que desde mediados del siglo XIX hasta el día de hoy ha visto en el istmo un potencial transportista que nunca ha llegado a ser lo que esperan. El Corredor Interoceánico, una línea férrea reavivada que conecta los puertos de Coatzacoalcos, en el Golfo, con el de Salina Cruz, en el Pacífico, es una nueva iteración de los múltiples esfuerzos que se han emprendido por parte del Estado y los intereses de los capitalistas -nacionales y extranjeros- por desplazar las formas de vida anteriores. Esto con el objetivo de, finalmente, a través del tren, urbanizar al istmo.





Época prehispánica

Hacia el año 1400 a.C., las llanuras aluviales de la parte norte del Istmo de Tehuantepec, cuyos fértiles ríos discurren hacia el Golfo de México, vieron crecer las primeras grandes ciudades de Mesoamérica: San Lorenzo, La Venta y Tres Zapotes. Estos centros poblacionales concentraban una gran riqueza agrícola, y en ellas se ven palacios, grandes plazas y también pirámides al centro de la ciudad; moradas para los dioses que representaban a la montaña sagrada. Aquí surgió el culto al maíz. La cultura que las edificó, la olmeca, sería la encargada de extender sus formas culturales por Mesoamérica. A lo largo de los siguientes siglos, en torno a la región istmeña irán convergiendo diferentes grupos políticos, étnicos y lingüísticos, entre los que destacan los zapotecos de Monte Albán, los mayas de Palenque, los totonacos de las planicies costeras del Golfo, los mixes de la sierra o los grupos nahuas que arriban a la región hacia el siglo XII de nuestra era.



Virreinato

A la llegada de Cortés, la región del Istmo servía como un importante punto de intercambio comercial entre los distintos pueblos de la región. El rey zapoteco del Istmo, un antiguo aliado de los mexicas llamado Cosijospí, entregó la región rápidamente, pues prefirió la paz de sus súbditos a un enfrentamiento directo con los españoles. Con el paso de las décadas virreinales, la zona del Río Coatzacoalcos perdería gran parte de su población anterior, pues además de que su clima era muy arduo para los españoles, la región también había quedado expuesta a constantes ataques piratas.

Tehuantepec y Juchitán

Del lado oaxaqueño destacan las ciudades de Tehuantepec, ciudad criolla, y Juchitán, de gran población zapoteca. Ambas concentraban una gran riqueza agrícola, que abastecía el mercado local. También se cosechaban productos importantes para el mercado europeo, tales como el añil, para el color azul; la grana cochinilla, para el rojo, o la

caña de azúcar. Por ser una zona mayoritariamente indígena, la inquisición de los dominicos -que no fue nada más que una guerra constante de adiestramiento de las poblaciones locales- fue particularmente virulenta en la región.



Intereses comerciales del siglo XIX

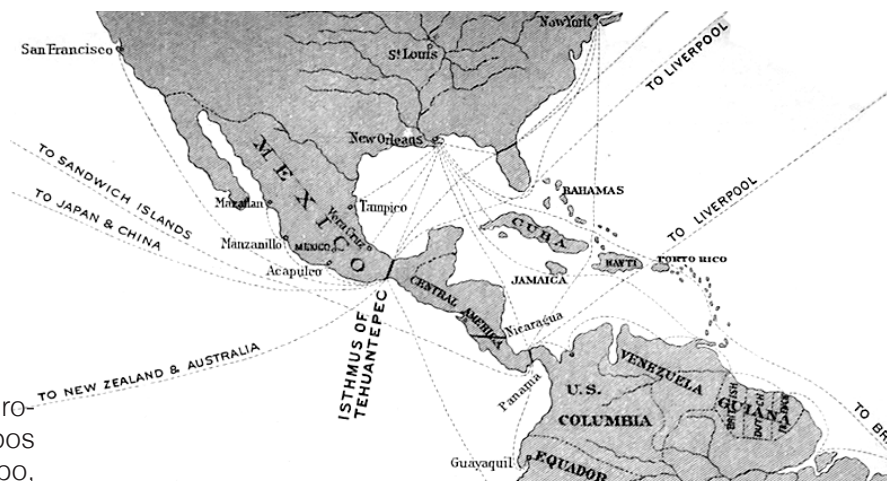
Aunque el interés por establecer el puente interoceánico a través del istmo existió desde tiempos tempranos, la tecnología capaz de llevarlo a cabo, la máquina de vapor, no se desarrollaría sino hasta mediados del siglo XIX. México se encontraba por entonces debilitado por décadas de conflictos internos posteriores a su independencia. Entre 1847 y 1849, los Estados Unidos lograron tomar gran parte de los territorios del norte después de una guerra en contra del Ejército mexicano. Como forma de apaciguar a los invasores, el luego presidente Benito Juárez intentó cederles el control del Istmo a los americanos a cambio de que abandonaran la invasión de México, pues a ellos les interesaba conectar sus costas este y oeste por vía marítima. Por fortuna, la iniciativa quedó varada en el Congreso de aquella nación.

Ferrocarril de 1907

Muchos años después de haber sido planteado como proyecto, el primer ferrocarril finalmente se inauguró en 1907. Lo había construido una compañía inglesa, S. Pearson & Son Ltd., que también se encargó de las obras del drenaje de la ciudad de México. Junto con el proyecto se daban por inaugurados dos nuevos puertos en cada extremo: Salina Cruz, en Oaxaca, y Puerto México, luego Coatzacoalcos, en Veracruz. Los primeros siete años del tren fueron muy rentables, y circuló una gran cantidad de carga por sus puertos y estaciones de servicio. Pero dado que las mercancías que cruzaban eran mayoritariamente americanas, mientras que la soberanía era mexicana y la empresa inglesa, el Gobierno de Estados Unidos no dudó en impulsar el proyecto alternativo del canal de Panamá, que se inauguró en 1914 y acabó con la breve bonanza istmeña.

Canal de Panamá

El Canal de Panamá tiene una historia marcada por la influencia política y económica de Estados Unidos. En 1903, Panamá se separó de Colombia con el respaldo de los estadounidenses, que buscaban el control del proyecto canalero. La construcción del canal tomó aproximadamente una década. Durante casi todo el siglo XX, Estados Unidos mantuvo la soberanía sobre el sistema, hasta que en 1999 fue transferido completamente a Panamá. Hoy, el canal enfrenta una grave crisis por falta de agua, causada por sequías que amenazan su operatividad y sostenibilidad.



Salina Cruz y Coatzacoalcos

Con la caída del flujo comercial del ferrocarril transistmico, éste se volvería un tren sobre todo de pasajeros durante las siguientes décadas y hasta su desaparición, en 1994. Pero ese no sería el fin para la región, pues luego del descubrimiento de yacimientos de petróleo en la región, hacia 1970, ambos puertos porfiristas, Coatzacoalcos y Salina Cruz, se convertirían en grandes ciudades manejadoras de hidrocarburos. Hoy en día, Salina Cruz sigue siendo el puerto del Pacífico mexicano que más maneja productos derivados de la explotación petrolera.

Después del TLCAN de 1994

Desde la llegada del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en 1994, sobre el Istmo de Tehuantepec ha habido una presión estatal enorme para establecer polos industriales transnacionales en la región, que aprovechen las redes de comunicación, transportes y puertos para distribuir sus productos. Diversos proyectos, como el Plan Puebla Panamá de Vicente Fox (2001), el Plan Mesoamérica del sexenio de Felipe Calderón, o el impulso a los parques industriales de Enrique Peña Nieto, buscaron establecer otras dinámicas en la región, encontrando siempre gran resistencia local. En un contexto de migración forzada que debe pasar necesariamente por la región, fue el presidente de la denominada izquierda quien finalmente logró impulsar el proyecto del Corredor Interoceánico y la creación de nuevos polos industriales en la región.

6. MIGRACIÓN Y MILITARIZACIÓN

Este capítulo comienza con una introducción que habla sobre la construcción racista y capitalista de las fronteras y de la función que éstas tienen para controlar la migración. Posteriormente describe brevemente la situación política actual en relación con este fenómeno, empezando desde hace unas décadas y arribando al momento presente para ilustrar cómo se ha producido la explotación de la mano de obra inmigrante en México. Al terminar describe la relación entre los gigaproyectos en el sureste de México y la migración. Es importante señalar que en este capítulo, no pretendemos abordar todos los temas relacionados a este complejo fenómeno.

La frontera es una construcción racista y los mecanismos que existen en la actualidad muestran estos rasgos en sus políticas de migración. Dentro del contexto del mercado mundial, las fronteras están abiertas para las mercancías, el flujo de capital y trabajadorxs necesitados por el mercado. Éstas funcionan como un filtro que permite pasar lo necesario para la acumulación de capital en diferentes lugares. A algunas personas se les concede el paso, a otras se les detiene e incluso se les deporta (devuelven al origen), y a otras simplemente se les retiene deliberadamente; todo ello bajo los intereses del capital. El capital necesita migrantes para uso de mano de obra barata. En este caso, en el continente americano, Estados Unidos es el principal beneficiario de ello, aunque en los últimos años, debido a los megaproyectos enclavados en el sur de México, se han localizado en esa región. Con los megaproyectos actuales en esta región, se está explotando la desigualdad salarial y la falta de derechos laborales para maximizar los beneficios de las empresas. Lxs migrantes están especialmente afectadxs de esta explotación, donde normalmente no cuentan con papeles, dinero o redes de apoyo.

La migración es cada vez más peligrosa, más cara, un esfuerzo que se emprende durante años y que dura para siempre; y puede terminar en largos encarcelamientos, incluso de menores, traumatizmos o muerte. Las personas se quedan varadas en lugares donde están expuestas a ataques racistas, violaciones a los derechos humanos, o masacres por parte de organizaciones estatales y paraestatales. Durante la pandemia, el tráfico de personas se convirtió en un negocio más grande que el tráfico de drogas. Los cárteles de la droga ven en la migración una maximización del beneficio y mayores oportunidades de crecimiento.

En el estado de Chiapas, el crimen organizado está involucrado en el tráfico de órganos, siendo lxs migrantes un grupo particularmente vulnerable.

En los últimos años ha habido diferentes movimientos de migración. Desde el año 1980 comienza el interés geopolítico de los Estados Unidos en la frontera sur de México, comenzando también la política de aislamiento.



Se trataba de impulsar mecanismos para regular el mercado laboral de América del Norte, utilizando la mano de obra barata de mexicanxs y centroamericanxs como ventaja comparativa en el nivel regional, a cambio de establecer controles en la frontera sur para regular el mercado laboral centroamericano de mano de obra barata que sería empleada principalmente en las industrias maquiladoras y otros proyectos productivos del Plan Puebla-Panamá. Este plan se aprobó en 2001, con base en una propuesta del presidente Vicente Fox (presidente de México en el periodo 2000 - 2006). Éste implicaba la implementación de una estrategia para integrar a la región Sur-sureste de México y Centroamérica a la dinámica del neoliberalismo para aprovechar los recursos naturales y energéticos, así como la mano de obra barata de la región³².

La situación de la política migratoria fue, por mucho tiempo, bajo el supuesto de que el problema del desplazamiento de millones de personas se solucionaría a largo plazo por los beneficios que traería el **Tratado de Libre Comercio (TLC)** para los países expulsores. Para solucionar la problemática a corto plazo, el gobierno de Vicente Fox dio inicio a un programa denominado “Plan Sur” en 2001, para reducir la porosidad de las líneas divisorias entre México, Guatemala y Belice mediante el incremento de la presencia policiaca y militar.

En este tiempo se aumentaron los arrestos, detenciones y deportaciones desde México, y la policía de migración se convirtió en un actor importante y empleador. Pero también el Plan Sur se extiende hasta el Istmo de Tehuantepec; una franja de 303 kilómetros de longitud entre los estados de Oaxaca y Veracruz, en México, y consiste en sellar esa región, la más estrecha del país, ante los flujos migratorios, además de dificultar las operaciones del crimen organizado.

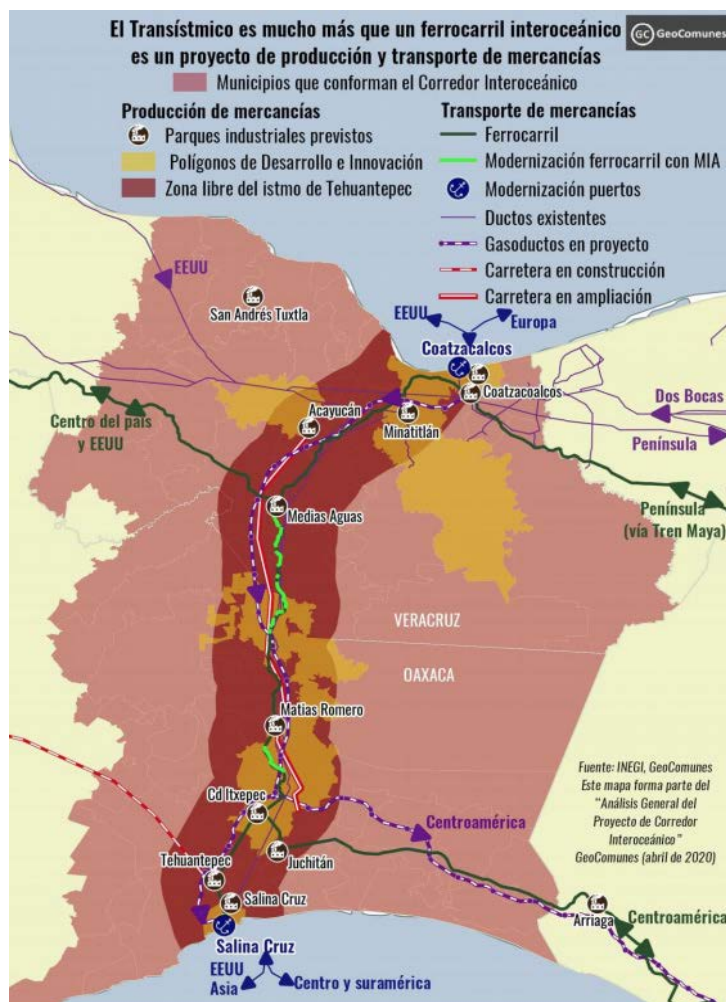
“Es esa necesidad de Estados Unidos de correr su frontera con México a estos niveles, a estos puntos, para que el control de migrantes sea un poco más acotado. (...) Esa política geopolíticamente es clave. En vez de controlar una gran frontera de Estados Unidos y México, pues controlas desde aquí el Istmo de México, Veracruz, Oaxaca”.

Veracruz, Coatzacoalcos, Mayo 2023,
entrevista con abogado de DH.

Esa política continúa y se sostiene, hasta el día de hoy, con el Corredor Interoceánico y el mal llamado Tren Maya.

Desde el año 2019, han iniciado las caravanas migratorias para tener más visibilidad y permitir, a través de la organización grupal, el llegar al norte.

Actualmente, la frontera de México es cruzada por unas 2500 personas al día, lo que la convierte en el corredor más utilizado del mundo. Este movimiento ha sido logrado a través de estas caravanas:



“Las caravanas son una respuesta a las represalias y peligros a los que está expuesta la gente. El grupo ofrece cierta protección. Cuando el gobierno intenta limitar la migración reteniendo a la gente en lugares como Tapachula, en Chiapas, la gente se une. Así que las caravanas son un intento de escapar de la maquinaria de militarización y deportaciones al servicio de Estados Unidos”³³

33 Figueroa, R. (2021). Ein ständiger Exodus. <https://www.medico.de/blog/ein-staendiger-exodus-18464>

32 Palacios, J. (2001). El Plan Puebla-Panamá como regulador de la migración laboral Centroamericana



En su último mandato, el presidente estadounidense Trump siguió reforzando la frontera en el norte y suspendió el derecho de asilo en EEUU al inicio de la pandemia, el 20 de marzo de 2020. AMLO colapsó en la pandemia ante Trump y desde entonces ha implementado la regionalización de la política de aislamiento de EEUU como país de tránsito 1:1. En los primeros cinco meses de 2024, México detuvo y deportó al doble de refugiados que en 2023, el 25% de ellos procedentes de Venezuela³⁴. El mandato de Biden (2021-2024) no implementó una política fronteriza más humana, a pesar de que lo había prometido en su campaña electoral.

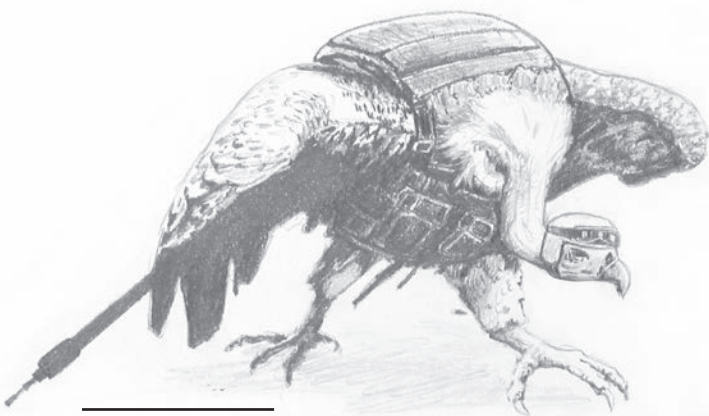
Puesto que la frontera de la Unión Europea es cada vez más peligrosa y cara por la política racista e inhumana de la agrupación, las rutas han cambiado. Como los inmigrantes vienen de África no necesitan visa para Brasil y Ecuador, vuelan a estos países y de ahí siguen la ruta hacia el norte. Eso se refleja en el número de migrantes cruzando la frontera de México³⁵.

Al Istmo de Tehuantepec, por ejemplo, llegan personas de diversas nacionalidades, idiomas y culturas. Si antes mayormente eran personas de los países vecinos, ahora pasan cubanxs, colombianxs, egipcixs, chinxs, rusxs, senegalesxs, afganxs, árabes o centroamericanxs, entre otros. El mayor grupo son personas de Haití y Venezuela. Ellxs viven rechazo y mucha discriminación, no pueden trabajar o, si pueden, es bajo condiciones de fuerte explotación. La xenofobia y el racismo siguen estando vigentes hoy en día en la gran mayoría de los espacios públicos, un ejemplo han sido las unidades de salud, en donde tardan en atender a las personas migrantes que llegan a urgencias³⁶. El coordinador general de la asociación civil **Maderas del Pueblo del Sureste A.C.**, Miguel Ángel A. García Aguirre, explica más a detalle la situación y cómo se conecta con el Corredor Interoceánico:

“El tráfico de miles de migrantes, personas indocumentadas, que hoy literalmente inundan la zona sur del Istmo, siendo víctimas de inhumanas mafias de mototaxistas, taxistas, dueños de autobuses y comerciantes, con la presión adicional de la Guardia Nacional y del Instituto Nacional de Migración (INM), la hostilidad de autoridades municipales y la incipiente xenofobia de la población local, exacerbada con las públicas promesas de AMLO (promesas hechas también al presidente Biden de EUA) de brindarle a esas miles de personas indocumentadas, empleos en la construcción de toda la infraestructura y obra negra que requiere el CIIT”.

Militarización

El Istmo de Tehuantepec es actualmente la zona más militarizada de México. El Dr. Sergio Prieto Díaz, investigador especialista en Estudios críticos de las movilidades humanas del Colegio de la Frontera Sur, cuenta:



“AMLO llega al poder, dice Puertas abiertas, llega Trump y en un tuit le dice Si esto sigue así, le vamos a imponer un arancel del 15% a todos los productos mexicanos. Al día siguiente AMLO cierra la frontera y militariza, empieza este proceso de militarización. Se van digamos como enlazar justamente los dos elementos. Hay un tema geoestratégico, de consecución y protección de una infraestructura funcional para el desarrollo del capitalismo, del neoliberalismo, etcétera, un control del territorio, pero también un control de las poblaciones”.

34 France 24 (2024). Casi 1,4 millones de migrantes irregulares pasaron por México entre enero y mayo, <https://www.france24.com/es/minuto-a-minuto/20240617-m%C3%A1s-de-1-3-millones-de-migrantes-irregulares-pasan-por-m%C3%A9xico-en-cinco-meses>

35 Figueroa, R. (2021). Ein ständiger Exodus, <https://www.medico.de/blog/ein-staendiger-exodus-18464>

36 Manzo, D. (2023). Aumenta llegada de personas migrantes al Istmo de Tehuantepec, <https://piedepagina.mx/aumenta-llegada-de-personas-migrantes-al-istmo-de-tehuantepec/>

Así, por la misma presión de Trump, la policía migratoria (INM) fue militarizada bajo el mandato de AMLO. El Monitoreo de la Frontera Sur del Centro de Derechos Humanos Fray Matías de Córdova A.C. en Tapachula (2022) describe una situación preocupante. Documenta políticas migratorias que, en vez de enfocarse en la protección y garantía de derechos de las personas, plantean como única alternativa la militarización de la política migratoria, así como la criminalización, persecución, detención y deportación de las personas migrantes y con necesidades de protección internacional. Lxs migrantes sufren violencia generalizada y violaciones a derechos humanos que están aumentando.

Joselin Zamora Vargas trabaja en el Centro de Derechos Humanos Fray Matías de Córdova A.C., y nos comenta:



“Los flujos migratorios ahora están regulados por el crimen organizado. El Estado mexicano, la única protección que tiene, es la militarización, que también es violatoria de derechos para las personas. El Estado dice que los protegemos a través de la mayor militarización, lo que hace al contrario, y que al mismo tiempo la violencia, sobre todo, se aumenta a través de la criminalidad organizada”.

El mismo Centro de Derechos Humanos destaca que desde el año 2019 hay un creciente despliegue de elementos de la Guardia Nacional y otras fuerzas de seguridad en las fronteras sur y norte para la contención migratoria y además se ha denunciado la militarización del **Instituto Nacional de Migración (INM)**, que es una institución pública, sobre todo a partir de la selección de perfiles militares para ocupar cargos directivos.

“La política migratoria en México no se basa en el refugio, que es lo que tendría que ser, porque está establecido por los acuerdos internacionales que ha firmado, sino que se basa en la detención y deportación de personas. (...) Desde la creación de la Guardia Nacional, ha estado en acompañamiento al Instituto Nacional de Migración para la verificación y control de la Migración. Desde 2022 más de 46.000 de ellos ahí, que están en cada transición de frontera y tienen control de facto sobre la frontera. Además del control y la verificación migratoria, otra cuestión que es la detención migratoria. Esto es sumamente preocupante, cada vez lo vemos más en aumento. También se han documentado desapariciones, ejecuciones extraoficiales, detenciones arbitrarias por parte de la Guardia Nacional. Todo esto lo convierte en una de las instituciones con más quejas ante la CNDH por violaciones a derechos humanos. (...) Hay una narrativa contraria a lo que son y lo que hacen. El discurso oficial es que la Guardia Nacional son civiles y buenos. Son los únicos que pueden combatir el crimen organizado”.

Según el Centro de Derechos Humanos Fray Matías de Córdova A.C., la presencia de retenes de la Guardia Nacional y otros cuerpos policíacos a lo largo de la frontera sur no ha frenado el avance de grupos del crimen organizado en algunas regiones, resultando en la desprotección de personas migrantes y solicitantes de refugio, defensoras y defensores de derechos humanos y la población en general. El propio crimen organizado está funcionando como control migratorio, resultando en la desaparición de personas migrantes³⁷.



37 Colectivo de Monitoreo, Frontera Sur. Dossier Documental 2022 (2022). <https://cdhfraymatias.org/wp-content/uploads/2023/08/Dossier-documental-2022.pdf>

¿Cómo se conectan los gigaproyectos con la migración?

Como muestra esta cita del **Colectivo Geocomunes**, en donde se comenta que los gigaproyectos que se están imponiendo en el Sur están contemplados para controlar a la migración y para aprovechar la mano de obra barata, lxs migrantxs son explotadxs en la construcción de los mismos proyectos y los parques industriales:

“Estos Megaproyectos representan claramente una estrategia para el reforzamiento del control migratorio que exige el gobierno de Trump al gobierno mexicano. La zona libre declarada para el proyecto del transistmico, en la cual se instalarán parques industriales del modelo maquilador, coincide perfectamente con la zona de contención definida en el Programa Frontera Sur para el control migratorio.

La idea es aprovechar esta mano de obra barata que representa la población migrante y la población mexicana del sureste para explotarlos en esos parques maquiladores, en la construcción de los polos de “desarrollo” asociados al Tren o mediante la infraestructura turística prevista a partir del mismo modelo de explotación laboral de las zonas hoteleras de Quintana Roo”.

Los gigaproyectos tienen una doble función para la migración, como explica el Dr. Sergio Prieto Díaz:

“En el discurso institucional, estos proyectos (en este caso el Tren Maya) están justificados que nadie tenga que emigrar. Esa es la idea de desarrollo en estos proyectos. Se está pensando en cortinas o muros de desarrollo, para impedir que la gente migre. Y se dice desde el principio, también en estos documentos oficiales, que estos proyectos son buenos, porque se preocupan por que las personas no deben emigrar, porque traen desarrollo a esta región. Pero lo que se traduce, simplemente, significa que estos proyectos son pensados como muros para que las personas no puedan emigrar”.

Entonces estos gigaproyectos son pensados para inhibir la migración de las regiones mismas y además formar un muro para la migración que viene de la frontera Sur. La idea es detener la migración y hacer de esta zona, con los gigaproyectos, una barrera productiva.

Las fronteras no sólo limitan a las personas

La realidad de las fronteras es más compleja y no sólo limitan a las personas. Los gigaproyectos también crean fronteras para la flora y la fauna. Por ejemplo, la construcción y operación de parques eólicos, como los que hay en el Istmo de Tehuantepec, genera un impacto profundo sobre la fauna silvestre, principalmente en las aves migratorias y en los murciélagos. Un impacto en las aves es el efecto barrera. Debido al tamaño de las turbinas y a la extensión de los parques eólicos las aves deben dar largos rodeos para evitarlas, existiendo la posibilidad de que aumenten en forma significativa su gasto energético, poniéndose así en peligro. Otro impacto es la pérdida de hábitat. El evitar el paso por la zona de turbinas, provoca a su vez, que las aves se desplacen y abandonen los hábitats adecuados para ellas, lo que afecta principalmente su alimentación, reproducción y posibilidad de cumplir su ciclo migratorio para su existencia³⁸.

Como colectivo internacionalista, también queremos señalar que la inhumana política migratoria descrita no es específica de esta región. La militarización de la frontera sur de México y la externalización (aplazamiento) de la frontera por parte de EE.UU. es sólo un ejemplo de la inhumana política migratoria del sistema capitalista-colonial en todo el mundo. Al igual que EE.UU. está desplazando su frontera con México hacia el sur con la ayuda de gigaproyectos militarizados y externalizando el llamado «problema migratorio» a la frontera de México con Guatemala. La Unión Europea, por ejemplo, también está haciendo tratos con Estados del norte de África y Turquía para detener a lxs migrantes antes de que lleguen a la frontera europea. Esta política provoca más muertes, tal y como lo exigen las propias fronteras.

38 The Climate Reality Megaproject (2022). Hablemos de energía eólica y aves migratorias, <https://www.climate-reality.lat/hablemos-de-energia-eolica-y-aves-migratorias/>

7. RESISTENCIAS

Colaboración:

Miguel Angel García A. – enero 2025

I. CONTEXTO SOCIO AMBIENTAL Y RESISTENCIA SOCIAL EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

El Istmo de Tehuantepec: la cintura del país (histórico botín geopolítico)

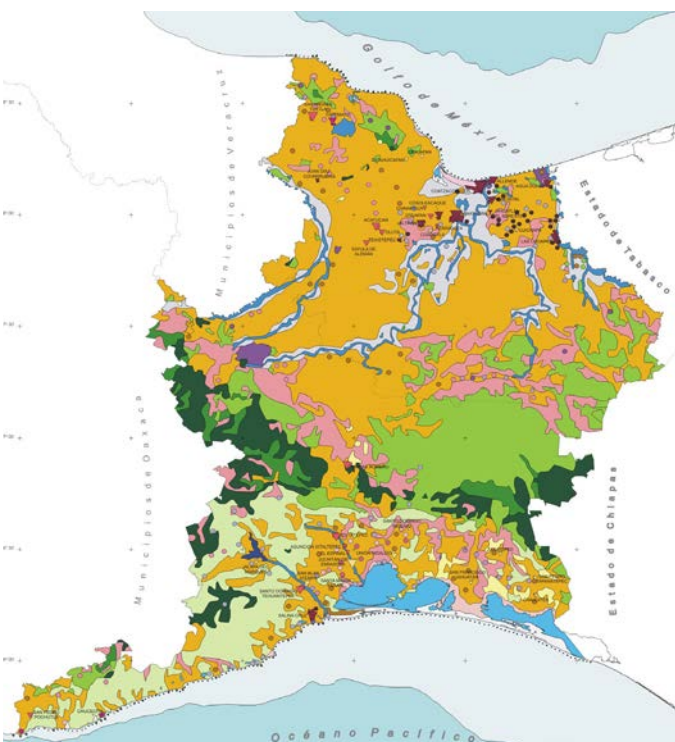
Cuando se habla del Istmo de Tehuantepec, normalmente se identifica únicamente a la porción sur de dicha región, la correspondiente a la zona istmeña de Oaxaca (ciudades de Juchitán y Tehuantepec). Sin embargo, en términos fisiográficos, el Istmo de Tehuantepec abarca no sólo desde Huatulco, Oax., sino también todo el sur del estado de Veracruz, y las porciones occidentales de los estados de Tabasco y Chiapas

Siendo la parte más angosta de México —que conecta vía terrestre los océanos Pacífico, al sur, y el Atlántico, o Golfo de México, al norte— desde tiempos prehispánicos se ha considerado como un ambicionado botín para los imperios dominantes en cada etapa de la historia. Esto comenzando por lxs Meshicas (Aztecas) primerxs conquistadorxs de esa región, y pasando luego por los imperios español, inglés, francés y, finalmente, estadounidense.

Después de la Independencia, diferentes gobiernos mexicanos han firmado Tratados y elaborado programas y proyectos para ceder el control de esta porción geoestratégica, tanto a gobiernos extranjeros, como a intereses del comercio multinacional global. Esto busca despojar a los pueblos originarios de extensas porciones de sus territorios para apoderarse de sus invaluables bienes naturales y explotar y devastar a la Madre Naturaleza.



Bienes Naturales y servicios ecosistémicos del Istmo de Tehuantepec



La parte central del Istmo está comprimida por el choque de placas continentales. Eso significa que el fondo de los dos mares está todo el tiempo tratando de meterse debajo de las costas; el Golfo por el norte y, sobre todo, el Pacífico por el sur, en cuyo fondo confluyen dos placas muy activas y en constante tensión: la placa de Norteamérica y la del Caribe. Ello ha venido ocurriendo durante millones de años, provocando el gradual levantamiento de imponentes macizos montañosos, y formándose, por lo mismo, muy variados microclimas, ecosistemas y paisajes.

El Istmo, además, es el punto de encuentro de millones de plantas y animales del hemisferio norte (frío) con el hemisferio sur (cálido), así como de la flora y fauna del trópico seco del océano Pacífico, con la del trópico húmedo del Golfo de México.

Es por ello que esta área del país posee diez ecosistemas naturales diferentes, que a la fecha albergan a más del 10% de la biodiversidad del planeta entero, siendo poseedora además de los más importantes macizos boscosos compactos —reguladores del clima y productores de oxígeno— que aún persisten en nuestro territorio nacional —siendo el macizo más sobresaliente, la bio-

región de Los Chimalapas— y produciendo de forma natural, el 40% de todos los escurrimientos de agua superficial (ríos y arroyos) de México.

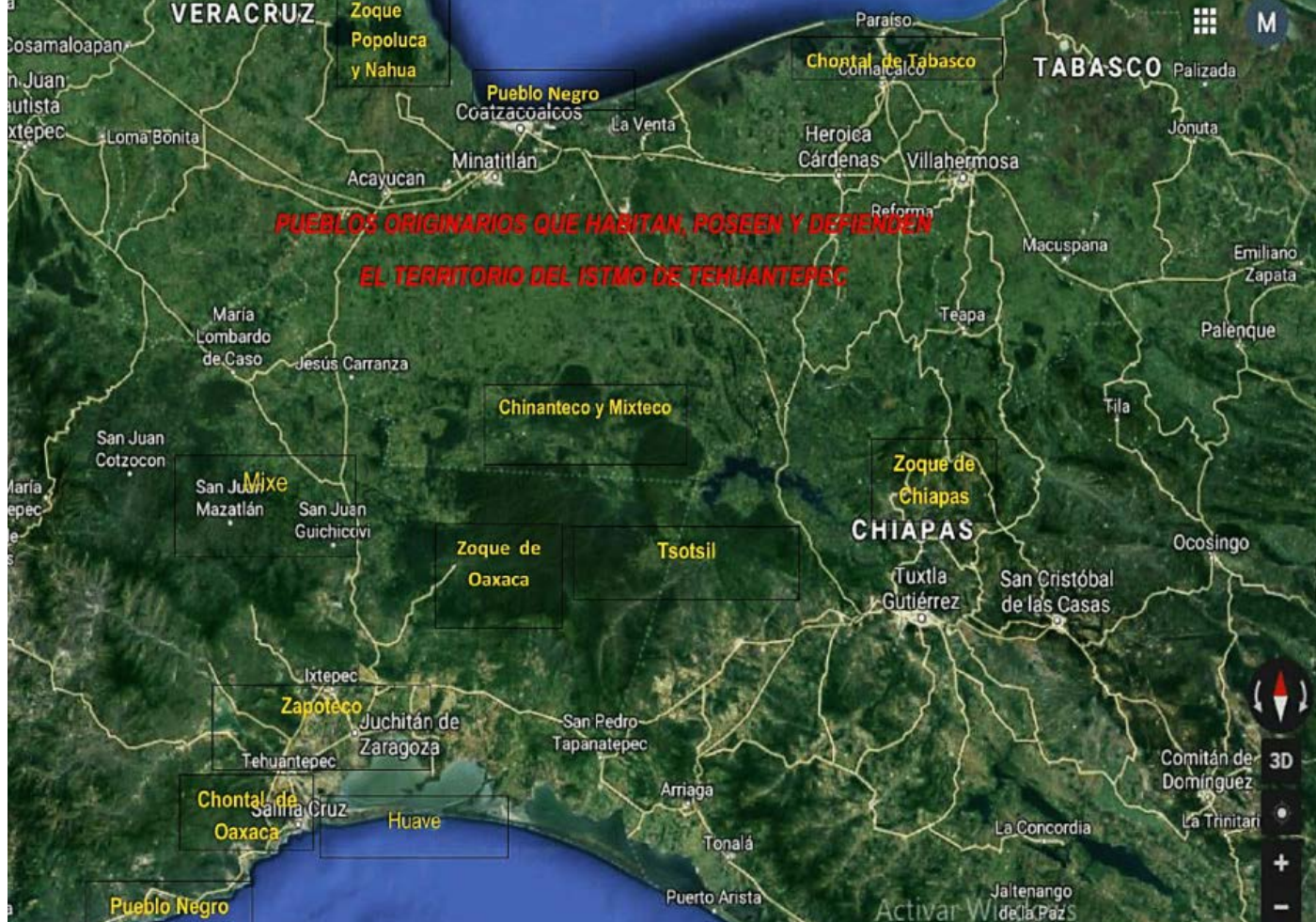
Pueblos originarios en el istmo

Toda esta invaluable riqueza natural, y su conservación a la fecha, ha sido posible gracias a que el Istmo de Tehuantepec se compone de muchos territorios ancestrales, habitados, usufructuados y defendidos por diferentes pueblos originarios, la mayoría existentes desde siglos antes de la sanguinaria conquista y colonización española y, por supuesto, mucho antes de que existieran los límites político-administrativos de los estados de Veracruz, Oaxaca, Chiapas y Tabasco.

La primer gran cultura que, desde hace más de 3 mil años, ocupó todo el Istmo de Tehuantepec, fue la cultura Olmeca, llamada la Cultura Madre de Mesoamérica, y de la cual derivó la cultura Mixe-zoque. Hoy en día, son 9 diferentes pueblos ancestrales los que viven en y con el Istmo. En la zona veracruzana habitan lxs náhuatl y lxs zoque popolucas (Tannundajiiyi) mientras que en la zona oaxaqueña habitan lxs zoque-chimalapas (Angpon), lxs mixes (Ayuuk), lxs zapotecxs (Binizaá), lxs huaves (Ikoots, Konajts e Ikojts) y lxs chontales (Slijuala xanuc'). En el norte de Chiapas, lxs zoques (O' de püt) y, en Tabasco, lxs chontales (Yokot'an).

Habitan también en el Istmo un gran número de comunidades de otros pueblos originarios, de Oaxaca y Chiapas, que han sido desplazados y forzados a reubicarse; tal es el caso de las comunidades chinantecas (Tsa ju jmi') desplazadas de sus territorios por la construcción de la presa Cerro de Oro, asentados en la zona de Uxpanapa, Veracruz y en el norte de Chimalapas en Oaxaca; las comunidades mixtecas (Ñuu dau) desplazadas de sus tierras debido a la erosión y la violencia, y de las comunidades tsotsiles (Bats'i k' op) originarias de los Altos de Chiapas, reubicadas bajo engaños por gobiernos chiapanecos y federal, ahora habitantes de la zona oriente del territorio comunal de Los Chimalapas.

Existe un Pueblo más, asentado en la costa del extremo occidental del Istmo oaxaqueño y en la zona de Coatzacoalcos, Veracruz: el pueblo negro afromexicano, reubicado desde tiempos de la colonia española, en calidad de esclavos, para trabajar en las plantaciones de caña de azúcar.



La histórica resistencia social en el Istmo

Este vasto, accidentado y biodiverso territorio, con la existencia en él de al menos 13 Pueblos originarios, ha sido testigo histórico y “cómplice” de una activa y constante resistencia social, que ha llegado a casos de levantamientos violentos y armados. Recordemos que, por ejemplo, fue en el sur de Veracruz, donde a finales del siglo XVI se da la primera rebelión armada contra lxs conquistadorxs españolxs, encabezada por el esclavo africano Gaspar Yanga, logrando la libertad de la población negra de esa zona.

O la resistencia activa y popular contra las invasiones francesas y estadounidense del siglo XIX. Y de ahí en adelante, se dan en el Istmo reiterados movimientos indígenas y campesinos de resistencia pacífica y violenta, contra el despojo y la devastación territorial, llegando a ser lugar de surgimiento, resguardo o expansión de grupos guerrilleros (Partido de los Pobres, Ejército Popular Revolucionario) o de amplios movimientos como el Consejo 500 años de Resistencia Indígena, Negra y Popular, surgido en 1992 (dos años antes del levantamiento del EZLN) y que es una de las raíces del Congreso Nacional Indígena (CNI) fundado en 1996.

Históricamente, ha sido también la resistencia y lucha popular contra los parques eólicos en la porción sur del istmo, y sobre todo, el surgimiento en 1997, del movimiento y campaña **El istmo es Nuestro**, luego del anuncio de parte del presidente priista Ernesto Zedillo, del llamado **Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec (PDIIT)** (conocido popularmente como Megaproyecto del Istmo). El movimiento, El istmo es Nuestro, resurge en 2019 luego del anuncio oficial del presidente López Obrador, de que su administración retomaría totalmente el citado PDIIT, rebautizándolo como Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT)

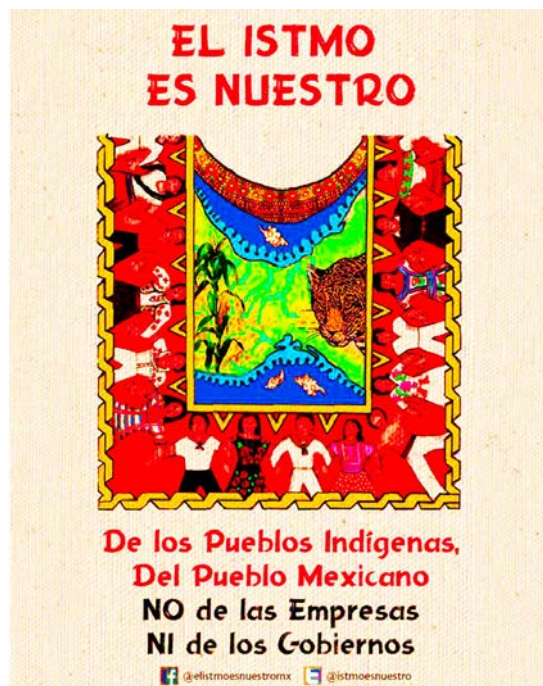
La resistencia social actual y perspectivas frente al gigaproyecto Corredor Interoceánico (hoy convertido en la reconfiguración gradual del Plan Puebla Panamá (PPP))

Está claro que el Corredor Interoceánico es un gigaproyecto, en tanto consiste en un monstruoso paquete de depredadores megaproyectos extractivos de muerte, y que su ubicación geoestratégica no sólo es de alto interés para el comercio global, las empresas multinacionales y el gobierno de Estados Unidos, sino también para los dos cárteles más poderosos de México: el cártel de Sinaloa (CS) y el cartel Jalisco Nueva Generación (CJNG), debido a la facilidad que ofrece para el trasiego, producción y distribución -hacia las costas de Estados Unidos y de Europa- de fentanilo y metanfetaminas.

Lo que aún no es claro para la mayoría es que, a partir de 2023, el gobierno “AMLO 4T” se descaró en su intención real de extender este Corredor Interoceánico desde su proyección original (Istmo de Tehuantepec) ahora -por el noreste- hasta el puerto de Progreso, Yucatán (comiéndose la vertiente comercial del ~~Tren Maya~~), interconectándose con la refinería de Dos Bocas (Tabasco), mientras que, por el sureste, pasando por toda la costa de Chiapas hasta la frontera con Guatemala (y ya en tratos para extenderlo por todo Centroamérica). Mientras por el noroeste, interconectando el tren interoceánico con la empresa multinacional **FERROSUR-FERROMEX** (propiedad del empresario minero Jorge Larrea), para llegar al puerto de Veracruz, Puebla y Ciudad de México y de ahí, a través de la multinacional **Canadian Pacific Kansas City**, hasta la frontera con EUA, todo lo cual constituye en realidad una gradual reconfiguración de lo que fuera el llamado y fallido **Plan Puebla Panamá (PPP)** del presidente panista Vicente Fox (2002-2006).

Sin embargo, desde la expectativa y necesidades de los empresarios multinacionales y del comercio capitalista mundial, el actual tren interoceánico 4T, les resulta altamente ineficiente, pues en la mayoría de su trazo entre el Golfo de México y el océano Pacífico, carece de doble vía, mientras que la modernización total de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz está muy lejos de concretarse, sin hablar de la autopista paralela, misma que está construyéndose en retazos y con parches, y que, de los 14 parques industriales anunciados, sólo 4 cuentan con los terrenos necesarios, y aún no hay empresas grandes que se hayan atrevido a invertir en ellos, pese a las exenciones fiscales y subsidios gubernamentales ofrecidos. Todo lo cual muestra al CIIT 4T como otro delirio muy costoso y dañino para el pueblo mexicano, para los pueblos originarios y para la naturaleza de nuestra nación.

La resistencia social reciente y actual frente al Corredor Interoceánico



Luego del resurgimiento a principios de 2019, del movimiento El istmo es Nuestro, resalta la realización de la Asamblea Nacional e Internacional del Congreso Nacional Indígena / Concejo Indígena de Gobierno-Redes de Resistencia y Rebeldía, Organizaciones y Colectiv@S “El Istmo Es Nuestro” (Juchitán, Oax.; 8 y 9 de septiembre, 2019) con participación de 500 representantes de los pueblos indígenas ikoots, binnizá, ayuuk, chatinos, chontal, cuicateco, mixteco, chinanteco, mazateco, nahua, maya, tzotzil, tzeltal, zoque, totonaco, purépecha, ñaňhú,

Lamentablemente, a partir de abril 2020 y gran parte de 2021, la propagación de la confusa pandemia Covid 19, desmovilizó la resistencia regional y nacional, pero no así la realización de eventos, seminarios, conferencias y encuentros de carácter virtual, y su difusión en redes sociales, en contra del Corredor Interoceánico (CI AMLO 4T), lucha virtual que muchas veces se vinculó a la resistencia contra el mal llamado ~~Tren Maya~~.

Fue hasta el 19 y 20 de junio de 2021, que se volvió a realizar presencialmente en la comunidad binizaá de Puente Madera, San Blas Atempa, Oaxaca, el Encuentro por La Vida: El Istmo (que tenemos, defendemos y queremos) es Nuestro, con la participación de 421 representantxs de comunidades indígenas de todo el istmo oaxaqueño y algunas de Veracruz y Chiapas,. De este Encuentro surge el lema “El Istmo no se Negocia”.

Y ya en abril de 2023 -por iniciativa del Congreso Nacional Indígena (CNI)- se realiza la Caravana y Encuentro Internacional El Sur Resiste, con la participación de 300 delegados de organizaciones, colectivos y pueblos, misma que recorrió toda la ruta prevista por el tren interoceánico y el Tren Maya; a lo largo de siete estados del sureste, realizando asambleas y actos públicos en Pijijiapan, Mapastec y Palenque, Chiapas; Puente Madera y Mogoñé, Oaxaca; el Bosque, Tabasco; Candelaria e Ixpujil, Campeche; y Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo, culminando en San Cristóbal de las Casas, con un Encuentro Internacional.

A todo lo largo del recorrido, la Caravana documentó todas las violaciones a los Derechos de los Pueblos Indígenas y a los Derechos de la Naturaleza, que el gobierno AMLO 4T había venido realizando con la pretendida imposición del gigaproyecto Corredor Interoceánico.

Y todavía no había terminado la Caravana El Sur Resiste, cuando el gobierno de AMLO 4T desató fuertes acciones de represión contra las principales comunidades oaxaqueñas en resistencia contra el CIIT. Primero fue contra la comunidad binizaá (zapoteca) de Puente Madera, donde la secretaría de Marina (SEMAR) irrumpió violentamente para tratar de ejecutar 16 órdenes de aprehensión. Una en especial fue contra el comunero David Hernández, quien meses después fue sentenciado a 42 años de prisión, lográndose finalmente su libertad luego de un arduo proceso judicial y fuerte resistencia social.

Luego, en abril de 2023, la SEMAR y la Guardia Nacional irrumpieron en el Campamento de Resistencia Tierra y Libertad, en Mogoñé Viejo, deteniendo a cuatro comuneras y dos comuneros, quienes fueron liberados días después, gracias a la presión social.

En enero 2024 fue fuertemente reprimida la comunidad de La Mixtequilla, la cual, organizada a través del Movimiento Resistencia Civil Mixtequillense, se oponen a la expropiación de 3000 hectáreas para la instalación de un gigantesco parque fotovoltaico, para abastecer de energía una planta danesa productora del llamado Hidrógeno “Verde”, que pretende instalarse en el parque industrial de Ixtpec, Oaxaca.

Paralelamente a todo lo anterior, está el caso del pueblo Ikoote (huave) de San Mateo del Mar, Oaxaca, comunidad indígena muy combativa en la defensa de su territorio y activa participante, conjuntamente con San Dioniso, San Francisco del Mar y la comunidad de Álvaro Obregón, en la exitosa lucha contra el proyecto del gigantesco parque eólico Mareña Renovables (propiedad de FEMSA Coca Cola) donde, desde finales de 2020, existen 161 órdenes de aprehensión giradas en contra de comuneros y comuneras (de las cuales ha habido ya 5 comuners detenidos) luego de un largo proceso de violación de derechos normativos, amenazas, agresiones, despojos, y asesinatos ocurridos entre 2017 y 2022, orquestado por el empresario Jorge Leoncio Arroyo, cuya empresa constructora fue subcontratada para la ampliación y modernización del rompeolas del puerto de Salina Cruz.

Y ya, muy recientemente, el 21 de enero 2025, se da el asesinato de Arnoldo Nicolás Romero, comisariado ejidal de Buena Vista, agencia de San Juan Guichicovi, Oaxaca, fundador y promotor de la Unión de Ejidos, Bienes Comunes, Colonias Agrícolas y Pueblos Originarios, cuya finalidad es defender sus tierras, territorios y bienes naturales frente, a los proyectos impulsados por el Corredor Interoceánico (CIIT).

Epílogo

Todos los elementos señalados—posición geoestratégica; invaluables bienes naturales; resistencia y movilización indígena y social; militarización, y paramilitarización; experiencias históricas de movimientos armados, confrontados hoy con la posición inamovible del gobierno federal 4T, sobre sus faraónicos y, social, cultural y ecológicamente depredadores megaproyectos de muerte, que conforman el llamado Corredor Interoceánico, así como la agresiva irrupción de cárteles de la droga, configuran a mediano plazo, un posible escenario de alta conflictividad y violencia, incluso de resurgimiento de una resistencia social armada en esa región y en todo el sur-sureste del país.

Porque lo que sin duda podemos afirmar, es que la resistencia y movilización indígena y social frente al CIIT 4T y en defensa del Istmo de Tehuantepec, aunque aún dispersa y en no pocos casos, dividida, continuará, sobre todo en el Istmo Oaxaqueño, para -una vez más- frustrar este delirante gigaproyecto, mismo que atenta contra la Naturaleza, contra los Derechos de los Pueblos Originarios y contra la Soberanía de nuestra Nación.

Colaboración:

Somos mayas del oriente de la península de Yucatán, resistiendo y luchando como lo hicieron nuestros ancestros y ancestras, quienes fundaron nuestro pueblo autónomo y sagrado: Noj Kaj Santa Cruz Xbáalam Naj, renombrado años más tarde por el estado como Felipe Carrillo Puerto. Somos hijos e hijas de la autonomía, con la convicción y esperanza de reconstruirla. Defendemos nuestras selvas, nuestros ríos subterráneos y todo nuestro territorio incluido el territorio simbólico, ahí donde habita nuestra lengua, nuestra espiritualidad y nuestra memoria.

Somos el pueblo maya máasewáal

II. RESISTENCIA MAYA MÁASEWÁAL

1. Un pueblo autónomo.

En la región oriental de la península de Yucatán, se fundó en 1850 el pueblo de Noj Kaj Santa Cruz Xbáalam Naj, convirtiéndose en la capital política y espiritual de lxs mayas autónomxs que luchaban en contra de los gobiernos yucateco y mexicano que querían despojarles de su tierra e imponer haciendas azucareras. Lxs mayas “rebeldes”, como fueron nombradxs, vivieron su autonomía y libertad por décadas, manteniéndose al margen del gobierno de México y de sus instituciones, fortaleciendo su sistema comercial con Honduras Británicas quienes les proveían de armas e insumos para la lucha. Su autonomía tenía como base el control territorial, su guardia comunitaria, el cultivo de la milpa y su unidad en torno al pueblo santo y el culto a la “Santísima”, o cruz parlante, como se conoce hoy. La resistencia y lucha del pueblo por mantener su autonomía fue una lucha política, armada y también espiritual. Noj Kaj fue un pueblo sagrado, temido y respetado por el gobierno federal, fue un pueblo que resistió al asedio de las fuerzas militares y que construyó abundancia con el trabajo de la tierra, el sagrado maíz y el agua que corre por el subsuelo.



2. Militarización y genocidio.

La intención de exterminio de la resistencia maya fue casi totalmente ejecutada con la invasión del ejército mexicano a principios del siglo pasado, en el gobierno del General Porfirio Díaz. Lxs mismxs generales que cometieron el genocidio del pueblo yaqui y apache en el norte de México fueron enviadxs ahora a la selva maya para acabar con lxs rebeldes. Persecuciones, quema de pueblos y de milpas, asesinatos masivos y combates desiguales entre lxs mayas y el ejército fueron señales de un genocidio que hasta el día de hoy no se reconoce: el genocidio quintanarroense³⁹. Sobre las cenizas del genocidio se construyó un tren militar. Con mano de obra maya y yaqui: la sangre de presxs políticxs enviadxs a esta tierra por el presidente Díaz. El progreso y desarrollo para el pueblo estaba ya en marcha.

3. La resistencia persiste.

Después de la militarización del territorio maya máasewáal y de la creación del Territorio Federal de Quintana Roo como medida administrativa para “pacificar” y “civilizar” la región, lxs mayas continuaron defendiendo su autonomía, fundaron nuevos pueblos en medio de la selva que resistieron hasta el último momento. Con el paso de los años, la transformación del territorio fue completándose. El desmantelamiento de la milpa tradicional y la imposición del turismo como principal actividad económica trajo como consecuencia una transición violenta de la autosuficiencia alimentaria a la dependencia de lxs mayas a las propinas.

Cincuenta años después de la creación de Cancún y de la invasión de las grandes corporaciones hoteleras, se anunció la construcción de un tren, al que nombraron maya, y que representa nuevamente despojos, destrucción, ecocidio, etnocidio y prácticas genocidas en el territorio. La culminación del genocidio quintanarroense se lleva a cabo hoy con el despojo de la memoria y la imposición de una narrativa en la que el turismo y los megaproyectos son la puerta de acceso al bienestar y a la justicia social. Pero la resistencia está viva. Nunca desapareció, la lleva el pueblo maya en la sangre, en la memoria que aun no les pueden arrebatar, en el maíz que se siembra cada año, en el fuego que se ofrenda a lxs guardianxs de la selva. La resistencia sobrevivió a los años del genocidio y hoy resurge con la voz de las comunidades que dicen no al ~~Tren Maya~~, no al tren de la muerte, no al tren militar.



39 La Declaración del Genocidio Quintanarroense puede leerse en este enlace: <https://www.congresonacionalindigena.org/2022/11/15/declaracion-del-genocidio-quintanarroense-la-destruccion-parcial-del-pueblo-maya-rebel-de-y-las-memorias-de-la-autonomia/>

4. Catástrofe en puerta.

Hoy Noj Kaj Santa Cruz Xbáalam Naj es conocido como Felipe Carrillo Puerto, se encuentra en el centro del estado de Quintana Roo y es amenazado por un proyecto de turistificación nombrado Puerta al Mar, que en su construcción ya ha traído devastación ambiental, daños irreparables a los ecosistemas y se prevé que para un futuro cercano atraiga la presencia de miles de turistas bajo el mismo modelo de Cancún y la Riviera “Maya”. Además de los impactos ambientales que por sí mismos son catastróficos, el tren, el nuevo aeropuerto, los hoteles y toda la infraestructura que se construye anuncian el aumento exponencial de la criminalidad. La delincuencia organizada ya se siente en los pueblos mayas y sus consecuencias mortales en la comunidad son desapariciones, ejecuciones, cobro de piso e inseguridad creciente. Lo anterior se agrava con la presencia militar; es el ejército quien construye y opera los megaproyectos y amenaza a los movimientos sociales de resistencia.

5. Destellos de esperanza.

La esperanza se vive todos los días en la colectividad. Organizaciones, movimientos, comunidades luchan a diario por preservar la vida frente al modelo de desarrollo extractivista. Cooperativas, tianguis agroecológicos, murales, música, procesos jurídicos, campañas mediáticas, son parte de la resistencia que persiste, su fuerza viene de las luchas ancestrales de lxs mayas, su fuerza viene de la memoria. La esperanza habita la selva, los espacios autogestionados, las escuelas autónomas, la esperanza se escucha en la milpa y se siente en las fiestas patronales. La esperanza es la herencia de Jacinto Canek, de Evaristo Sulub, de María Uicab. Hoy, lxs mayas del oriente de la península de Yucatán, continúan resistiendo y luchando como lo hicieron sus ancestros y ancestas, igual que en los tiempos de la fundación de Noj Kaj Santa Cruz Xbáalam Naj, lxs mayas masewales son hijos e hijas de la autonomía, con la convicción y esperanza de reconstruirla. Defender la selvas, los ríos subterráneos y todo el territorio incluido el territorio simbólico, ahí donde habita la lengua maayat’aan, la espiritualidad y la memoria.



III. DIRECTORIO DE RESISTENCIAS

Este apartado lo dedicamos a las resistencias, que como hemos visto, se tejen desde la memoria del cuidado a su cosmovisión. Lxs compañerxs, defensorxs del territorio, están guiadxs actualmente por estas memorias de luchas pasadas que quisieron preservar lo que hoy son. Ellxs avanzan dignxs protegiendo el territorio sagrado (que habitan), que brinda vida a todo un ecosistema que fluye y florece en armonía, y que dialoga con ellxs.

Aquí algunas de las resistencias indígenas actuales a las cuales les agradecemos la vida.

VERACRUZ

Colectivo Altepee – 17 años / Compañerxs del Istmo veracruzano que a través de su música tradicional de cuerdas del Sur de Veracruz y su labor en la radio comunitaria Altepeekuani, defienden el territorio organizándose con compañerxs de la región del Istmo en contra de diversidad de megaproyectos de la zona que serán fortalecidos con el paso del Corredor Interoceánico (CIIT).



Proceso de Articulación de la Sierra de Santa Marta (PASSM) – Compañerxs en defensa de la Sierra de Santa Marta, colindante al Istmo veracruzano, de proyectos mineros, de explotación de hidrocarburos, de parques eólicos e industriales, entre otros. Unas de sus principales resistencias civiles ha sido en contra de la CFE, por las altas tarifas de luz en el Sur de Veracruz y sus intenciones por poner centrales eléctricas que parecen beneficiarán al proyecto del CIIT.

OAXACA

Asamblea General Comunitaria de la Comunidad Indígena Binniza de Puente Madera

La comunidad de Puente Madera es una de las que planean ser tocadas por el Corredor Interoceánico (CIIT) a través de la implantación de un PODEBI (Polos de Desarrollo para el Bienestar) en la zona de El Pitayal, tierras de uso común. A través de la Asamblea se han enfrentado a este proyecto, y a pesar de las amenazas y violaciones a los derechos humanos a parte de lxs integrantes de la misma, han logrado (hasta el momento) frenar dicho proyecto, oponiéndose al cacicazgo del gobierno del estado y al capital por la defensa del territorio.



Asamblea de Pueblos Indígenas del Istmo en Defensa de la Tierra y el Territorio (APIIDTT) – 15 años / “Somos una organización comunitaria de base integrada por asambleas y autoridades; indígenas, tradicionales y agrarias, asambleas en resistencia civil, colectiv@s y cooperativas indígenas de la región del Istmo de Tehuantepec, Oaxaca, México”. Su trabajo está con los pueblos zapotecas, ikoots, zoques y mixes.

Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (UCIZONI)

– 41 años / “Como unión, surgió para defender los derechos de los pueblos indígenas”, y por la defensa de la tierra y el territorio.

Localizado en la región del Istmo oaxaqueño, se ha posicionado en contra del caciquismo, las instituciones y el gobierno. Actualmente una de sus luchas es en contra del Corredor Interoceánico (CIIT). La organización también cuenta como fuente de recursos con cooperativas cafetaleras. Mantienen relaciones de solidaridad con el Congreso Nacional Indígena (CNI) así como con muchos grupos de defensa territorial, principalmente oaxaqueños.



CHIAPAS



Consejo Autónomo Regional de la Costa de Chiapas - 16 años / En contra de megaproyectos. Particularmente granjas avícolas, parques eólicos, minihidroeléctricas, minería y proyectos de infraestructura carretera, que atentan contra el medio ambiente, la salud, y la vida comunitaria. También han luchado en contra de las altas tarifas impuestas por la CFE y por el acceso a energía eléctrica.

EZLN (Ejército Zapatista de Liberación Nacional) y comunidades zapatistas -

30 Años / Ejército que se dejó apreciar el 1ero de enero del año 1994, en San Cristobal de las Casas, Chiapas, tras más de 20 años de clandestinidad al interior de las montañas del sureste mexicano, con miras a detener la masacre hacia los pueblos indígenas de esa región, así como de su territorio, pero también a dar vista del sistema capitalista imperante en la región llamada México tras aceptar el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Actualmente existen diversidad de comunidades zapatistas en la región de Chiapas, que viven el día a día con una constante amenaza. Ya no es el Estado, ya no son las empresas extractivistas, ahora también es el narco que ataca con bala detonada, pero también con el encarcelamiento y desaparición de compañerxs que viven en la clandestinidad a causa de esto.



CAMPECHE

Colectivo Tres Barrios – 4 años / Colectivo que nace el 28 de agosto del 2020, después de la entrada del gobierno federal de Campeche y el organismo ONU-Habitat a la Ciudad de Campeche para “proponer” a la población la relocalización de sus viviendas, supuestamente otorgadas por el gobierno. Al temer un desalojo forzoso, asesorado por el mismo organismo, debido a que nunca existió una consulta, ni consenso entre los tres barrios vecinos, se organizaron estos 3km de 500 casas, siendo 2500 personas por la defensa de sus hogares, impidiendo el paso del tren por las vías localizadas en sus barrios.

Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX) – 29 años / La organización se formó legalmente como Sociedad Civil (S.C) en 1995, en Campeche, en el contexto de expansión del modelo neoliberal y de creciente tensión social y represión política luego del levantamiento del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) en 1994. El CRIPX se define como un “instrumento de gestoría para la resolución de las demandas inmediatas de las comunidades”.



Ka Kuxtal Much' Meyaj A.C. - 14 años / Ubicada en Xcupil Cacab, Hopelchén, Campeche, creada en el 2010 entre indígenas campesinxs que buscaban principalmente el rescate del maíz nativo (sembrar y rescatar las semillas nativas) y la apicultura. De igual manera rescatan la organización a través de la Asamblea, la espiritualidad y el cuidado del tejido social, su entorno, la salud, comunicación y economías alternativas. Significa “*volver a organizarnos*”, “*Queremos construir, como parte del pueblo maya, las condiciones educativas, organizativas y productivas para el buen vivir de nuestras comunidades*”.

Kaákbil–Beek – Colectivo ubicado en Campeche, que defiende la apicultura tradicional y su territorio, a través del cuidado de las abejas melíferas de la región y la elaboración de productos naturales a base de sus mieles para la salud del pueblo de la región. También fomentan otras economías a través del rescate de las artesanías locales.



YUCATÁN



Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch Xíinbal – 6 años / Asamblea itinerante de la Península de Yucatán, formada principalmente por ejidatarios y campesinos, mujeres y hombres, donde se comparten principalmente problemáticas en torno a los megaproyectos arribados en la región, para así construir estrategias de defensa territorial. Algunos de sus acuerdos fundamentales son: no vender ni rentar la tierra, no a las religiones ni partidos políticos y sí a la cultura, lengua y defensa de derechos mayas.

QUINTANA ROO

Centro Comunitario U Kúuchil K Ch'i'ibalo'on – 15 años / Ubicado en Carrillo Puerto, Quintana Roo, el Centro Comunitario busca el buen vivir y contribuir a la vida digna del pueblo maya, valorando los saberes ancestrales mayas y las prácticas populares contemporáneas, compartiendo e intercambiándoles con lxs habitantes del pueblo y sus visitantes a través de diversas formas de aprendizaje, dinámicas, actividades y encuentros.





K-luumil X'ko'olelo'ob (Tierra de Mujeres) – 7 años / Grupo intergeneracional de mujeres mayas del poniente de Bacalar. “Tejemos la vida digna, a través de espacios de esperanza, memoria y trabajo colectivo”. Principalmente se han enfocado en el cuidado del territorio a través de la salud alternativa (tradicional) comunitaria, la alimentación y la politización feminista.

TABASCO

Comunidad de El Bosque – Comunidad de compañerxs colindante con el Golfo de México y el Río Grijalva en Tabasco en donde el cambio climático llegó a sus pies, a partir del agua de mar desde el año 2019, llevándose consigo a prácticamente toda la comunidad, la cual pelea por su justa reubicación. Una comunidad más, en vista de ser arrasada por el cambio climático que principalmente no comienza por ellxs sino por las empresas capitalistas.



Defensa del agua de la zona La Isla – Comunidad cercana al Río Grijalva que desde la década de los setentas ha luchado por la defensa de su territorio. Actualmente (y desde el 2019) defiende al agua de su privatización y de las altas tarifas. También se defienden de la industria petrolera que en manos de PEMEX ha causado estragos en el territorio, entre incendios, contaminación y muerte.

Así como agradecemos a la lucha indígena y originaria, también agradecemos a quienes resisten dede sus saberes para frenar toda impunidad contra los derechos de los pueblos indígenas, humanos y ambientales:

OAXACA

Maderas del Pueblo del Sureste A.C. – 33 años /

Organización no gubernamental que apoya a los pueblos indígenas y comunidades campesinas, brindando asesoría, acompañamiento, información, capacitación y apoyo comprometido por la defensa del territorio y de sus derechos. Actualmente su lucha está presente contra el Corredor Interoceánico del Istmo oaxaqueño, compartiendo información sobre la situación actual y las consecuencias a corto y largo plazo de este proyecto en el territorio.



Maderas del Pueblo del Sureste, A.C.

"Por una sociedad justa, en armonía con la naturaleza"

CHIAPAS



Centro de Derechos Humanos Fray Matías de Córdova – 25 años / Organización civil, sin fines de lucro, ubicada en la frontera sur de México, que trabaja por la defensa de los derechos humanos en diversos contextos de movilidad, que promueve la participación comunitaria impulsando cambios sociales y políticos que permitan una vida digna y libre de violencias; a partir de procesos sustentables y sostenibles con enfoque de género, intercultural, interseccional y psicosocial. Por estar ubicadxs en una de las fronteras actualmente conflictivas de México debido a la migración, dan cuenta de las complicaciones del sistema capital y políticas de Estado que generan este fenómeno que a su vez sostiene a los diversos megaproyectos de la zona.

YUCATÁN



El Machete – Periódico obrero y campesino que genera noticias en torno a la situación laboral debido al paso del Tren Maya por el territorio de Yucatán (principalmente).

Indignación A.C. - Asociación civil ubicada en Mérida, Yucatán, que promueve y defiende los derechos humanos en la península de Yucatán desde una perspectiva integral, pluricultural y de género. Indignación acompaña diversos procesos de amparos sobre el paso del Tren Maya en diferentes zonas de Yucatán.



QUINTANA ROO

Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) A.C. - 30 años / Buscan garantizar el acceso a la justicia en materia del cumplimiento de leyes ambientales. También asesoran sobre leyes ambientales y acuerdos internacionales. Algunos de los casos en defensa son: el del pueblo yaqui en Sonora, el Corredor Arrecifal del Noroeste del Golfo de México, la selva maya, así como áreas naturales protegidas y comunidades en el noroeste mexicano y la Península de Yucatán. Trabajan colaborativamente con comunidades urbanas, rurales e indígenas, organizaciones de la sociedad civil, personas de la academia y la ciencia. En el primer sexenio de mandato del partido Morena, el gobierno trató de difamar su labor ética, política y de materia de derecho debido al acercamiento con los pueblos defensores de su territorio.



Círculo Espeleológico del Mayab A.C. - Es un grupo de amigxs comprometidxs con la exploración, conservación, estudio y difusión de los ambientes subterráneos en la Península de Yucatán. Por esto, ha trabajado por la defensa del mismo territorio, principalmente en la zona del Tramo 5N de la construcción del Tren Maya.

U'yool che A.C. - 25 años / Ubicada en Carrillo Puerto, Quintana Roo, es una asociación que busca generar y fortalecer procesos de desarrollo sustentable con las comunidades de la Península de Yucatán. Enfocadxs a la agricultura sustentable, manejo integral de los recursos naturales, salud alimentaria, agroecología y defensa de derechos a la alimentación y medio ambiente sano, todo esto a través del diálogo con las comunidades para evitar patrones como el clientelismo y dependencia al gobierno.



TABASCO

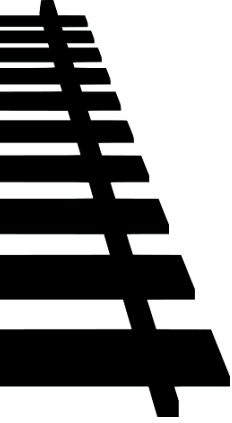


La 72, Hogar-Refugio para personas Migrantes – 13 años / Ubicada en Tenosique, Tabasco, es un espacio para personas migrantes, principalmente de Centroamérica, que comienza su historia a través de las comunidades franciscanas de la zona que no se dieron abasto en sus iglesias para apoyar las necesidades de las personas que venían migrando. Así, la 72, en honor a los 72 migrantes asesinados en San Fernando Tamaulipas en el 2010, decidieron fundar el nuevo Hogar-Refugio para brindar atención jurídica, asistencia humanitaria y atención a grupos en situación de vulnerabilidad principalmente, para coadyuvar al reconocimiento y respeto de las personas migrantes en tránsito por México y contribuir al goce efectivo y restitución de sus derechos humanos.

CIUDAD DE MÉXICO

Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación PODER - Organización regional, de la sociedad civil, sin fines de lucro, que busca fomentar la transparencia y rendición de cuentas de las empresas en América Latina desde una perspectiva de derechos humanos, y fortalecer a lxs actorxs de la sociedad civil afectadxs por prácticas empresariales, con el fin de que actúen como garantes de la rendición de cuentas a largo plazo.





8. EXPANSIÓN DEL TREN MAYA Y DEL CORREDOR INTERÓCEANICO A GUATEMALA

Colaboración:
Festivales Solidarios

Claudia Sheinbaum, la nueva presidenta de México, anunció en enero de 2025 que busca dar continuidad a uno de los proyectos planteados por el expresidente Andrés Manuel López Obrador para extender un ramal del Tren Interoceánico por Guatemala y el tramo K del ~~Tren Maya~~ hacia Belice. Con esto se busca anexar la ciudad maya de Tikal, en la selva del Petén guatemalteco, a la ruta del tren. Sheinbaum también dio a conocer que pronto se retomarán las conversaciones con el gobierno de Belice para que el ~~Tren Maya~~ pueda ingresar por ese país para conectar con Guatemala y de esa forma “evitar daños” en la mencionada selva.

En junio del año pasado, el expresidente López Obrador propuso dar continuidad al ~~Tren Maya~~ desde Chetumal hasta Belice y de ahí al municipio de Flores, en Guatemala. Según afirmó, el proyecto generaría empleos para alrededor de 100 mil personas. En ese sentido, Sheinbaum afirmó que la ampliación de trenes es parte del plan de desarrollo para el sur del país que además incluye el establecimiento de los “Polos de Desarrollo para el Bienestar”, los cuales servirán para atraer inversiones y potenciar las capacidades productivas en esa zona.

“Es uno de los proyectos de desarrollo que tenemos, estamos ya en pláticas con Guatemala. El objetivo es el desarrollo de Guatemala y México en la frontera sur”.

AMLO, 2024⁴⁰

En la historia reciente, en el año 2001 el presidente de México Vicente Fox lanza el **Plan Puebla Panamá (PPP)** en colaboración con los países centroamericanos. Su principal objetivo era fomentar el desarrollo económico y de infraestructura en una región que abarcaba desde el estado mexicano de Puebla hasta Panamá. La integración económica neoliberal pretendía también incrementar la influencia mexicana en la región, consolidándose con proyectos energéticos, sociales y de infraestructura. La idea era crear y modernizar carreteras, redes eléctricas y de gas, así como impulsar el sector de las telecomunicaciones para impulsar las relaciones comerciales entre México y Centroamérica. Como todo buen proyecto neoliberal estaba disfrazado con la capa mágica del desarrollo, prometiendo llevar desarrollo humano a través de proyectos enfocados en la educación, salud y vivienda. Se pretendía impulsar el turismo y, supuestamente, la sostenibilidad ambiental en la región.

Muchas organizaciones indígenas y campesinas denunciaron que el plan priorizaba intereses económicos sobre las necesidades y derechos de las comunidades locales. Críticos señalaron que el PPP estaba diseñado para beneficiar principalmente a grandes empresas y no a la población en general. Aunque se avanzó en algunos proyectos, como el **Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central (SIEPAC)**, muchos otros quedaron incompletos o tuvieron un impacto limitado.

40 Animal Político: “Gobierno de Sheinbaum busca que Tren Interoceánico se extienda por Guatemala y que Tren Maya atraviese Belice”, (en línea), <https://animalpolitico.com/politica/sheinbaum-tren-interoceanico-guatemala>, [última consulta el 03 de febrero de 2025].

PROYECTOS DEL PLAN PUEBLA-PANAMA



En 2008, el PPP fue relanzado con el nombre de **Proyecto Mesoamérica**, ampliando su alcance para incluir más énfasis en la sostenibilidad ambiental y la inclusión social. Sin embargo, las críticas hacia el proyecto persisten, especialmente por su enfoque en grandes infraestructuras que benefician más a las élites económicas que a las comunidades más vulnerables.

En el 2011 se firma el Tratado de Libre Comercio entre México y Centroamérica. Este tratado unificó y estandarizó acuerdos previos con Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica, facilitando el comercio regional. Así se eliminaron aranceles en la mayoría de los bienes comerciales entre México y Centroamérica. Otro objetivo fue facilitar la integración de productos en las cadenas globales de valor. Como parte del TLC, se simplificaron trámites en aduanas para acelerar el comercio. Pero lo más importante es que las empresas y capital mexicano ganaron acceso preferencial a más de 45 millones de consumidores en Centroamérica. Hubo grandes inversiones en sectores manufactureros, agricultura, monocultivos, telecomunicaciones y energéticos. Esto tuvo un fuerte impacto sobre lxs comerciantes, productorxs y campesinxs locales, ya que la concurrencia de productos mexicanos ha ido aumentando cada vez más.

Este factor dificulta la supervivencia del comercio local y lanza a lxs campesinxs y personas del área rural en aún mayores situaciones de pobreza y precariedad. La migración se va materializando como la única opción para escapar de una vida indigna anunciando así el *Tiempo de Lágrimas Campesinas (TLC)*. También aumentaron las exportaciones de México a Centroamérica, principalmente en productos industriales, electrónicos y automotrices. Además, la falta de infraestructura ha limitado en Centroamérica el aprovechamiento del tratado, pero ahora el gobierno mexicano pretende facilitar a sus países vecinos “pobres” con la infraestructura necesaria para impulsar de mayor manera y consolidar el tratado de libre comercio firmado hace catorce años.

Es así que puede afirmarse que los proyectos de infraestructura del ~~Tren Maya~~ y del Corredor Interoceánico son parte del reordenamiento territorial mexicano y ya tienen en la mira expandirse y penetrar en Centroamérica para consolidar la infraestructura que necesita el TLC para terminar de expandir la hegemonía mexicana y arraigar las políticas neoliberales en la región.

La historia de los ferrocarriles en Guatemala es un testimonio del desarrollo económico-político capitalista del país, especialmente entre los siglos XIX y XX. Su evolución estuvo profundamente vinculada al auge del café y la necesidad de modernizar el transporte para impulsar las exportaciones. Es preciso mencionar que las grandes fincas cafetaleras estuvieron históricamente en manos de terratenientes alemanxs. Los cañaverales de la costa sur y otro tipo de monocultivos siempre han sido controlados por latifundistas y la oligarquía agraria guatemalteca. Es importante recalcar que, en estas plantaciones de carácter feudal, lxs trabajadorxs eran y son jornalерxs explotadxs. Muchos indígenas iban por temporadas a trabajar a la costa o las regiones cafetaleras del país.

El proyecto ferroviario comenzó a gestarse durante el gobierno de Justo Rufino Barrios (1873-1885), quien visualizó al ferrocarril como una herramienta clave para conectar las áreas productoras de café con los puertos del Atlántico y el Pacífico. En 1884, se inauguró el primer tramo ferroviario que unía a la Ciudad de Guatemala con Puerto San José, marcando un hito en la infraestructura nacional. Sin embargo, la construcción del Ferrocarril del Norte, que pretendía conectar la Ciudad de Guatemala con Puerto Barrios en el Atlántico, enfrentó múltiples retrasos debido a dificultades técnicas y financieras, lo que retrasó su finalización hasta 1908.

A principios del siglo XX, el sistema ferroviario guatemalteco alcanzó su auge con la consolidación de una red que interconectaba las principales regiones del país. Este crecimiento estuvo dominado por la inversión extranjera, particularmente de empresas estadounidenses. Este fue el caso de la **United Fruit Company**, que fundó la **International Railways of Central America (IRCA)**, con ello monopolizando la operación del sistema ferroviario desde 1912. Durante esta época, el ferrocarril se convirtió en la columna vertebral del transporte de productos agrícolas como café y banano hacia los puertos de exportación, fomentando el desarrollo económico, pero también evidenciando la dependencia de Guatemala a las empresas extranjeras. Esto convirtió al tren en un símbolo del imperialismo económico, donde la infraestructura no estaba diseñada para conectar y desarrollar el país de manera equitativa, sino para servir a los intereses del comercio internacional. El declive comenzó a manifestarse en la década de 1940, con la competencia creciente del transporte por carretera, impulsado por la construcción de la Carretera Panamericana. En un intento por recuperar el control estratégico del sistema, el gobierno de Julio César Méndez Montenegro nacionalizó los ferrocarriles en 1968, creando la empresa estatal **Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA)**. Sin embargo, la falta de inversión, el deterioro de la infraestructura y una gestión deficiente llevaron al progresivo colapso del sistema. En 1996, FEGUA suspendió sus operaciones.



El tren en Guatemala no sólo fue un medio de transporte, sino una metáfora del capitalismo dependiente en América Latina. Fue una herramienta clave para la integración de Guatemala en la economía global, pero bajo términos desiguales que favorecieron a lxs inversionistas extranjeroxs y a las élites nacionales. Su auge y caída reflejan las contradicciones del desarrollo capitalista en la región: modernización y crecimiento para unxs, explotación y exclusión para otrxs. En la actualidad, lxs ferrocarriles en Guatemala están prácticamente inactivos, y la infraestructura restante se encuentra en gran medida en abandono o utilizada con fines turísticos. Este declive refleja tanto las oportunidades como las fallas en la planificación y sostenibilidad de los proyectos de infraestructura en el país, marcando una etapa crítica en la historia del transporte y del desarrollo económico guatemalteco.

La actual incursión prevista de los “nuevos” proyectos ferroviarios del sureste de México hasta Guatemala debe entenderse en el contexto de los intereses económicos, la seguridad fronteriza, las promesas de desarrollo y una «hegemonía» histórica de México y Estados Unidos sobre Centroamérica.

La migración centroamericana ha sido un tema clave en la relación entre México y sus vecinos del sur: México ha servido como país de tránsito para miles de migrantes de Honduras, Guatemala y El Salvador que buscan llegar a EE.UU. Bajo la presión de EE.UU., el sexenio pasado ha endurecido su control migratorio, desplegando a la Guardia Nacional en la frontera sur para frenar el flujo migratorio.

En julio de 2014, México puso en marcha el Plan Frontera Sur. Este plan se implementó bajo las presiones de EE.UU. para trasladar los controles migratorios, las detenciones y las deportaciones a la Frontera Sur mexicana y no sólo en la frontera entre México y EE.UU.

Bajo la “4T”, en un primer paso, programas como Sembrando Vida y Jóvenes Construyendo el Futuro son iniciativas del gobierno que buscan frenar la migración invirtiendo en empleo y desarrollo en Centroamérica. Pero también tienen como objetivo fortalecer su control e influencia sobre los países vecinos y expandiendo su hegemonía más al sur de Chiapas y la Península de Yucatán. Además, con la construcción de programas sociales asistencialistas, México se posiciona como “el buen vecino” en comparación a los EE.UU. En un siguiente paso ya anunciado en mayo del 2024 el expresidente de México AMLO y el actual presidente Bernardo Arévalo sostuvieron un primer acercamiento en Tapachula, Chiapas para dialogar sobre migración y seguridad. Curiosamente en el fortalecimiento de estos temas, se evaluó la posibilidad de extender el Tren Maya y el Corredor Interoceánico en territorio guatemalteco.



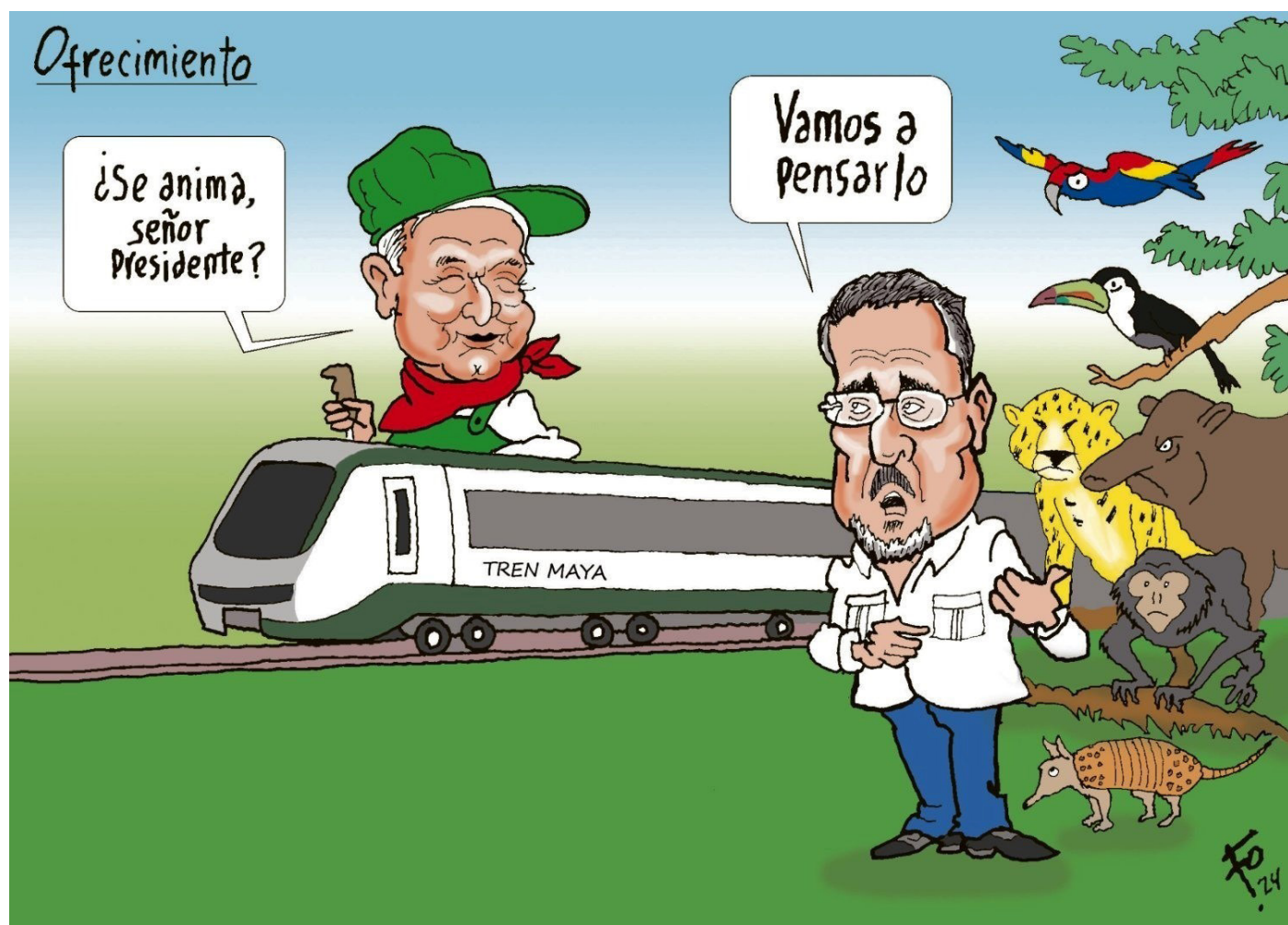
Estos nuevos proyectos de infraestructura juegan un papel crucial en la formación de barreras migratorias y construcción de polos de desarrollo en las cuales lxs migrantes quedan atrapadxs para ser instrumentalizadxs. Ante todo, estos megaproyectos pretenden crear las condiciones para expandir el modelo económico neoliberal y extractivista. El papel de las infraestructuras en la organización de este tipo de mercado laboral puede verse en el proyecto del Corredor Interoceánico y aún más claramente en el Tren Maya - un proyecto que, según el exsecretario de Estado Alejandro Encinas, “empleará a refugiadxs y migrantes centroamericanxs para resolver la crisis migratoria en la frontera sur”.

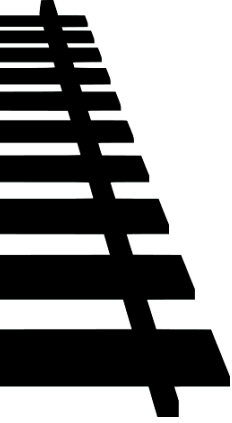
De esta manera no sorprende que en reuniones entre los jefes de Estado mexicano y guatemalteco, sobre temas de migración y seguridad, se discuta la posibilidad de expandir los proyectos de infraestructura en territorio guate-

malteco. La crisis de infraestructura en Guatemala no ha sido resuelta por ningún gobierno. En 2010 el Congreso aprobó el decreto 16-2010 cual le dio vida a la **Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (Anadie)** para ofrecer proyectos de inversión bajo la fórmula de **Alianzas Público-Privadas (APP)**. En 2024, el portafolio de Anadie llegó con una cantidad de proyectos que se quedaron solo en estudios. Los gobiernos de Otto Pérez, Jimmy Morales y Alejandro Giammatei no lograron la materialización de las obras. El estado mexicano tiene un fuerte interés de controlar de mejor manera sus fronteras y el estado guatemalteco tiene un fuerte interés en mejorar su infraestructura. México está impulsando proyectos ferroviarios estratégicos que buscan fortalecer la conectividad y el comercio con Centroamérica, especialmente con Guatemala. También por eso, el gobierno mexicano ha anunciado planes para extender el recorrido del Tren Maya más allá de sus fronteras, conectando con Belice y Guatemala.

Además, el presidente de Guatemala, Bernardo Arévalo, ha mostrado interés en ampliar la ruta a través de la zona norte del país, acercando a los turistas a importantes sitios arqueológicos mayas como Tikal, en Petén. El Corredor Interoceánico es otro proyecto clave que busca revitalizar la conexión ferroviaria entre el océano Atlántico y el Pacífico, pasando por el Istmo de Tehuantepec en México. La Secretaría de Marina de México ha identificado oportunidades para ampliar esta conexión hacia Guatemala, específicamente rehabilitando la Línea K del tren, que se extiende desde Ixtepec, Oaxaca, hasta Ciudad Hidalgo, Chiapas, en la frontera con Guatemala. La meta es que este tren pueda continuar hasta Guatemala, fortaleciendo el comercio y “beneficiando” a ambos países. Para apoyar este proyecto, México donará a Guatemala 4,000 metros lineales de riel, destinados a la construcción de 200 kilómetros de vía férrea en territorio guatemalteco. Además, el gobierno mexicano ha indicado que también apoyará la conexión y ampliación de los puertos de Quetzal (Pacífico) y Santo Tomás de Castilla (Atlántico) en Guatemala, lo que daría lugar a un corredor interoceánico en Guatemala, con las consecuencias descritas en este informe sobre el CIIT en el Istmo de Tehuantepec.

Estas iniciativas reflejan un esfuerzo conjunto de los estados por mejorar la infraestructura y promover el desarrollo económico en la región, facilitando el flujo de bienes pero no necesariamente de personas entre México y Guatemala. El objetivo es controlar el flujo migratorio, instrumentalizar y crear una frontera “productiva” en donde se puedan asentar empresas nacionales y transnacionales de gran capital. Los trenes en la región mesoamericana vuelven a recobrar su importancia simbólica y material para fortificar el sistema neoliberal.





GLOSARIO

Tren Maya

Nombre oficial del proyecto del tren del gobierno mexicano enclavado en cinco estados: Chiapas, Campeche, Yucatán, Quintana Roo y Tabasco. El nombre es problemático en varios sentidos: en primer lugar, sugiere que sólo se trata de las conexiones ferroviarias y los trenes, aunque el proyecto está vinculado a otros proyectos importantes, como proyectos inmobiliarios, militarización o urbanización. Además, el tren está conectado a otras infraestructuras, como puertos, nuevos aeropuertos y otras líneas de tren en otras partes del país. En algunas zonas, también va acompañado de la ampliación de carreteras. En segundo lugar, el ocupar la palabra «maya» es problemático porque sugiere que el tren está siendo promovido por, para o en reconocimiento de lxs mayas, cuando en realidad muchxs critican que el proyecto esté comercializando su cultura en lugar de preservarla, amenazando la forma de vida y el territorio sagrado de varias comunidades y pueblos mayas. Por lo tanto, lxs opositorxs al proyecto a menudo argumentan en contra del nombre de ~~Tren Maya~~ directamente, y sugieren, en su lugar, nombres como «Tren mal llamado Maya», «Tren Malla» o incluso «Tren Mata Maya». Hemos decidido utilizar el nombre oficial en nuestra revista, pero tachado. El ~~Tren Maya~~ forma parte del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) (véase siguiente).

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT)

El Corredor Interoceánico es un extenso proyecto económico del gobierno mexicano en la región del istmo, el punto más estrecho de México entre los dos océanos. Este proyecto también incluye una línea ferroviaria que, en este caso, conecta las ciudades portuarias de Coatzacoalcos (Atlántico/Golfo de México) en el estado de Veracruz y Salina Cruz (Pacífico) en el estado de Oaxaca. Al igual que el ~~Tren Maya~~ (véase arriba), está vinculado a la ampliación de carreteras y puertos. La línea pretende servir como ruta comercial para el transporte a gran escala de mercancías, comparable con el Canal de Panamá «seco» sobre rieles. Al mismo tiempo, se crearán parques industriales a lo largo de la ruta, incluidas fábricas. Además, existen y habrá grandes parques energéticos, tanto de combustibles fósiles (refinerías para la producción de gas y petróleo, incluidos los oleoductos) como de fuentes de energía falsamente denominadas «verdes» o «renovables» (desde hace muchos años ya se utilizan grandes turbinas eólicas, paneles solares y se pretende ampliar a futuro la producción de hidrógeno verde). Este desarrollo va acompañado de una enorme militarización (el istmo es la región más militarizada de México). Es un proyecto antiguo, y hay numerosos predecesores históricos del actual CIIT que, como en partes del ~~Tren Maya~~, también se basa en una antigua línea de tren que se inauguró bajo el dictador y general Porfirio Díaz. Tanto el ~~Tren Maya~~ como el CIIT pueden definirse como megaproyectos (véase siguiente).

Megaproyectos y Gigaproyectos

Los «megaproyectos» pueden definirse en términos generales como proyectos que suelen ser de interés para el capitalismo, impulsados y financiados por el Estado, así como por el capital y empresas privadas, transformando radicalmente el territorio en el que se erigen. Estos proyectos pueden ser muy diferentes, pero siempre dejan transformaciones extremas en la zona, con enormes impactos en la flora, la fauna, el paisaje y las personas. Además de los proyectos de infraestructura, estos incluyen proyectos extractivistas «clásicos» como: minería, presas, refinerías, gasoductos, o plantas de energía, así como monocultivos o procesos de urbanización a gran escala. Dado que tanto el ~~Tren Maya~~ como el Corredor Interoceánico no sólo representan «megaproyectos» en sí mismos, sino que también posibilitan, facilitan o incluso conectan (con) otros «megaproyectos» (como monocultivos, parques industriales o instalaciones de turismo de masas), y dado que el ~~Tren Maya~~ y el CIIT están conectados entre sí, algunxs activistas, como lxs de la Asociación Maderas del Pueblo del Sureste, A.C. hablan de un «gigaproyecto» porque el «tren» y el «corredor» unen varios megaproyectos. Independientemente de esta definición, cabe señalar que los

actuales megaproyectos en el sur de México, tal y como se describen aquí, también tienen la finalidad de aportar al reordenamiento territorial que como resultado impactan en los ecosistemas y las personas. Partes de la población local, especialmente los colectivos y comunidades indígenas, se resisten a ello (véase siguiente).

Defensa de la tierra y el territorio

La defensa de la tierra y el territorio se refiere inicialmente a la lucha por la tierra como lugar para vivir y trabajar (por ejemplo, en la agricultura). Dado que, bajo el capitalismo, la tierra es robada para hacerla accesible a grandes empresas con mucho capital para su explotación económica (desde la agricultura hasta la minería, pasando por el sector inmobiliario o el turismo), la defensa de la tierra surge en el sentido de una lucha de las personas y comunidades que no quieren que les roben la tierra en la que viven y trabajan (para sí mismas, no para las empresas). Es bien conocido el dicho “la tierra es de quien la trabaja”, así como otro lema del marco de la Revolución Mexicana “Tierra y libertad”. Además, las comunidades indígenas en particular utilizan el término defensa del territorio, que en cierto sentido va más allá de la defensa de la tierra (que incluye): aquí, la tierra no se considera un mero espacio para vivir y trabajar, sino que se entiende como algo más que eso, es un lugar en donde viven lxs antepasadx, un lugar de flora y fauna sagradas que regala vida, protege y merece protección; un paisaje latente con los elementos sagrados del aire, tierra, fuego y agua que se encuentran vivos en diversas formas, imbuido de significado cultural y completamente opuesto a las definiciones capitalistas de explotación, como algo que no pertenece a nadie; que no se vende sino que se cuida. La tierra se convierte así en «territorio» que permite formas de vida. Vemos una oportunidad para identificar enemigos comunes contra esta defensa de tierra y el territorio y, por tanto, contra la lucha de una buena vida y la supervivencia de todo elemento vivo. (véase siguiente).

Enemigos comunes

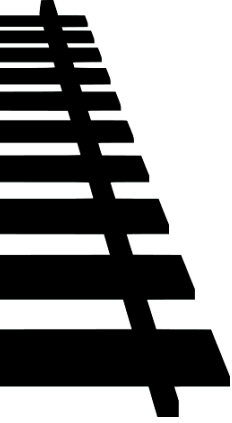
Entre los muchos enemigos que nos rodean a la actualidad, destacamos, por un lado, al Estado, sus instituciones y órganos represivos, y por otro, a las grandes corporaciones transnacionales con mucho capital y alcance global.

En el caso concreto del ~~Tren Maya~~ y el Corredor Interoceánico, podemos mencionar, entre otros, el gobierno y sus instituciones como FONATUR (Fondo Nacional de Formento al Turismo), que inicialmente fue la fuerza impulsora y controladora más importante del proyecto, hasta que fue entregado cada vez más y casi por completo a manos del ejército mexicano. Es una de las muchas instituciones que desempeñan un papel importante en los megaproyectos del sur de México. Otras son la SERMANAT (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales), el INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia) y la SEDATU (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano), entre otras.

Estas instituciones estatales, también dialogan con empresas privadas como la CFE, que es responsable del almacenamiento y distribución de energía eléctrica; también se encuentran las empresas nacionales con capital privado que se han beneficiado de la construcción del tren, o de proyectos relacionados en el turismo o el sector inmobiliario, entre otros, así como grandes empresas transnacionales con capital y sede en Estados Unidos, Asia y Europa que se han beneficiado de los proyectos del “gobierno mexicano” en el sureste del país.

A menudo conducen a violaciones de los derechos humanos y al ecocidio (la destrucción masiva e irreversible de los ecosistemas) y, por tanto, a la muerte. Una expresión de su poder son las numerosas fronteras que crean, no solo las fronteras (vigiladas y no igualmente transitables para todxs) entre Estados nacionales, sino también las fronteras para la flora y la fauna al dividir los ecosistemas; o las fronteras dentro de las comunidades mediante la división, el soborno, la desinformación, etc.

Llamamos a todos estos actores enemigos comunes porque no solo promueven, gestionan y se benefician de la destrucción en el territorio llamado México y no solo en el caso del ~~Tren Maya~~ y el Corredor Interoceánico, sino que en muchos casos destruyen en proyectos similares (capitalistas y colonialistas) en toda la Tierra, especialmente, pero no sólo, en el llamado «Sur Global».



BIBLIOGRAFÍA DE CONSULTA

Arnould, Charlotte. “Agua-cerro, ideología y realidades en el área maya”, en *Americae* (en línea), Altepétl, 1, 2016

Barke, Michael. “Mérida, Yucatán: a core within the periphery”, en *Scottish Geographical Magazine*, diciembre de 1984, pp. 160-170

Barrera Rubio, Alfredo. “La conquista de Yucatán y la fundación de Mérida”, en *Boletín de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán*, no. 58, 1983, pp. 9-22

Benitez, Fernando. *Ki: el drama de un pueblo y una planta*. (Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1956)

Bolio Osés, Jorge. “La expansión urbana de Mérida”, en *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, no. 13, año 2000, pp. 1-11

Bracamonte y Sosa, Pedro. “Yucatán, una región socioeconómica en la historia”, en *Península*, vol. II, no. 2, 2007, pp. 13-32

Covarrubias, Miguel. *The Isthmus of Tehuantepec*. (Nueva York: Alfred A. Knopf, 1946)

Fernández Christlieb, Federico; Urquijo Torres, Pedro Sergio. “Los espacios del pueblo de indios tras el proceso de Congregación, 1550-1625”, en *Investigaciones Geográficas*, núm. 60, agosto, 2006, pp. 145-158

Florescano, Enrique. *Los orígenes del poder en Mesoamérica*. (Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2009)

García Bernal, Manuela Cristina. “Desarrollos indígena y ganadero en Yucatán”, en *Historia Mexicana*, vol. 43, no. 3, 1994, pp. 373-400

García Bernal, Manuela Cristina. “La pérdida de la propiedad indígena ante la expansión de las estancias ganaderas (siglo XVII)”, en *Actas de las VIII Jornadas de Andalucía y América*, 1991, pp. 55-90

García Quintanilla, Alejandra. “El dilema de ah kimsah k’ax, “el que mata al monte”: significados del monte entre los mayas milperos de Yucatán”, en *Mesoamérica*, no. 39 (junio de 2000), pp. 255-285

García Venegas, Isaac. *Puerto, ladrones de los mares y muralla*. (Campeche: Instituto de Cultura de Campeche, 2001)

Machuca, Laura. *Los hacendados de Yucatán: 1785-1847*. (Ciudad de México: Publicaciones de la Casa Chata, 2011)

Quezada, Sergio. *La colonización de los mayas peninsulares*. (Mérida: Secretaría de Educación de Yucatán, 2011)
Reina, Leticia. “Los albores de la modernidad: el ferrocarril de Tehuantepec”, en *Anuario VIII, Centro de Investigaciones Históricas - Instituto de Investigaciones Históricas - Universidad Veracruzana*, 1992, pp. 9-22

Aguirre Rojas, C. A. (2009). *Contrahistoria de la Revolución Mexicana. Pistas de una agenda abierta* (Libros de Contrahistorias. La otra mirada de Clio, 1a ed.). México, D.F.: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo; Contrahistorias.

Blickle, P. (2004). *Die Revolution Von 1525: De Gruyter*.

Blickle, P. (2016). *Der Bauernkrieg. Die Revolution des Gemeinen Mannes* (Beck'sche Reihe, v.2103, 4th ed.). München: C.H. Beck. Verfügbar unter <https://ebookcentral.proquest.com/lib/kxp/detail.action?docID=6991549>

Durán Matute, Inés & Moreno, Rocío. (2021). *La lucha por la vida frente a los megaproyectos en México*. México: Cátedra Interinstitucional.

Greelane. (2019). Wann wurde die gemeine Bohne domestiziert? Zugriff am 24.06.2024. Verfügbar unter <https://www.greelane.com/de/wissenschaft-technologie-mathematik/sozialwissenschaften/domestication-of-the-common-bean-170080>

Hurtig, F. (2020). *Paradise Lost. Vom Ende der Vielfalt und dem Siegeszug der Monokultur*. München: oekom verlag.

<https://www.educaoxaca.org/puente-madera-celebra-3-anos-de-su-lucha-por-justicia-tierra-y-territorio/>

https://historia.nationalgeographic.com.es/a/guerra-campesinos-alemanes-revuelta-protestante_19058

<https://www.educaoxaca.org/repudian-sentencia-absurda-que-condena-a-defensor-comunitario-de-puente-madera-a-46-anos-de-carcel/>.

La Botz, D. (1996). *Democracy in Mexico. Peasant rebellion and political reform* [Nachdr.]. Boston, MA: South End Press.

Ojeda, D. (2023). Feminist Thought and Environmental Defense in Latin America. In *Routledge Handbook of Latin America and the Environment*, edited by Beatriz Bustos, Salvatore Engel-Di Mauro, Gustavo García-López, Felipe Milanez, and Diana Ojeda, 363–71. Oxon; New York, US: Routledge.

Ojeda, D., P. Nirmal, D. Rocheleau, and J. Emel (2022). Feminist Ecologies. *Annual Review of Environment and Resources* 47 (1): 149–71. <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-112320-092246>.

Perramond, Eric P. (2008). The Rise, Fall, and Reconfiguration of the Mexican “Ejido”. In: *Geographical Review* 98 (3), S. 356–371. Online verfügbar unter <http://www.jstor.org/stable/40377336>.

Ross, Alexander Reid; Shiva, Vandana; Chomsky, Noam (Hg.) (2014). *Grabbing Back: Essays Against the Global Land Grab*. Edinburgh, UNITED STATES: AK Press. Online verfügbar unter <http://ebookcentral.proquest.com/lib/bsb/detail.action?docID=1674525>

Svampa, M. (2020). *Die Grenzen der Rohstoffausbeutung: Umweltkonflikte und ökoterritoriale Wende in Lateinamerika*. Translated by Ann-Kathrin Lauer and Lisa-Marie Maier. BiUP General. Bielefeld: Bielefeld University Press. <https://doi.org/10.14361/9783839453780>.

Ulloa, A. (2016). Feminismos territoriales en América Latina: defensas de la vida frente a los extractivismos? *Nómadas* (Col), no. 45, 123–39.

UCIZONI (Hrsg.). (2020). *El Socialismo de los Otros*. Oaxaca, Mexiko: Ce-Acatl.

Wikipedia (Hrsg.). (2023). *Hülsenfrüchtler*. Zugriff am 12.03.2024. Verfügbar unter: <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Hülsenfrüchtler&oldid=238846291>

Zibechi, R. (2011). *Territorien des Widerstands. Eine politische Kartografie der urbanen Peripherien Lateinamerikas*. Berlin: Assoz. A.

<https://www.gob.mx/sedatu/que-hacemos>

Inegi, 2015; Instituto Mexicano para la Competitividad IMCO, 2019

Diario Oficial de la Federación (DOF).

<https://consultapublicamx.plataformadetransparencia.org.mx/vut-web/faces/view/consultaPublica.xhtml?idEntidad=MzM=&idSujetoObligado=MTAwNjU=#inicio>

Secretaría de Desarrollo Agrario, Rural y Urbano (SEDATU) (2003). Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Sur-Sureste, Resumen Ejecutivo, Ciudad de México

Secretaría de Desarrollo Agrario, Rural y Urbano (SEDATU) (2001). Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Regional, Ciudad de México

Secretaría de Desarrollo Agrario, Rural y Urbano (SEDATU) (2002). Nuevo Paradigma del Ordenamiento Territorial Integrado en México: Diagnóstico y Proceso, Desarrollo Regional, Ciudad de México

Secretaría de Desarrollo Agrario, Rural y Urbano (SEDATU) (2002). La transformación de México y sus ciudades, Programa de Mejoramiento Urbano 2021, Desarrollo Regional, Ciudad de México

Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos ONU-Habitat (2020), Protocolo de Relocalización Consensuada de Población desde los Derechos Humanos, Ciudad de México

Cf.: Rebecca Torres: Gringolandia: Cancun and the American Tourist, en: N. Bloom (Ed.): Adventures into Mexico. American Tourism beyond the border, Lanham 2006, pp. 58-76

Cf.: “El Sur resiste. Día 9”, en: ANF Noticias, (en línea), (05/05/2023), <https://anfdeutsch.com/worldwide/travel-diary-the-south-resists-day-9-and-10-37356>

Cf.: Carmen García Bermejo: “Los ‘daños colaterales’ del Tren Maya”, en: Fabrica de Periodismo, (en línea), (05.05.2024), <https://fabricadeperiodismo.com/reportajes/trabajadores-muertos-tren-maya/>

Cf. Recherche AG: “Es rollt (k)ein Zug durch Yucatán. Gedanken zur weltweiten Bedeutung des ‘Tren Maya in Südmexiko’“ (No hay (ningún) tren rodando por Yucatán. Reflexiones sobre la importancia mundial del Tren Maya en el sur de México), en: Tino Pfaff (Ed.): Ökozid, München 2023, pp. 269-270

Cf.: Mariana Beltrán: “Tren ¿Maya?: las voces de las mujeres que defienden la vida”, en: Volcánicas, (en línea), (02.02.2023), <https://volcanicas.com/tren-maya-las-voces-de-las-mujeres-que-defienden-la-vida/>

Ángel Vargas: “Enaltece Armando Bartra la revolución cultural que emprendió Carrillo Puerto”, en: La Jornada, (en línea), (15.01.2024), <https://www.jornada.com.mx/noticia/2024/01/15/cultura/enaltece-armando-bartra-la-revolucion-cultural-que-emprendio-carrillo-puerto-6943>

“Lleva 47 por ciento de avance obra de la Puerta al Mar en Felipe Carrillo Puerto”, en: La Jornada Maya, (en línea), (16.07.2024), <https://www.lajornadamaya.mx/quintanaroo/233970/lleva-47-por-ciento-de-avance-obrade-la-puerta-al-mar-en-felipe-carrillo-puerto>

“A Beachfront in Sian Kaan”, en: Top Mexico Real Estate, (en línea), (agosto de 2024), <https://www.topmexico-realestate.com/blog/2013/08/a-beachfront-lot-in-a-natural-paradise-living-in-sian-kaan/>.

“Rechazan en Sisal nombramiento de Pueblo Mágico”, en: El Universal, (en línea), (06.07.2021), <https://www.eluniversal.com.mx/estados/rechazan-en-sisal-nombramiento-de-pueblo-magico/>

Gabriel Chan Uicab: “Se torna violenta la protesta de pescadores de Sisal frente al Palacio de Gobierno”, in Diario de Yucatán, (Online), (18.08.2023), <https://www.yucatan.com.mx/merida/2023/08/18/se-torna-violenta-laprotesta-de-pescadores-de-sisal-frente-al-palacio-de-gobierno-426305.html>

Palacios, J. (2001): El Plan Puebla Panamá como regulador de la migración laboral Centroamericana. <http://www.alainet.org/es/articulo/105480>

Veracruz, Coatzacoalcos, Mayo 2022, Entrevista con Ramon Garcia Sanchez

Figueroa, R. (2021). Ein ständiger Exodus. <https://www.medico.de/blog/ein-staendiger-exodus-18464>

France 24 (2024) Casi 1,4 millones de migrantes irregulares pasaron por México entre enero y mayo. <https://www.france24.com/es/minuto-a-minuto/20240617-m%C3%A1s-de-1-3-millones-de-migrantes-irregulares-pasan-por-m%C3%A9xico-en-cinco-meses>

Manzo, D. (2023) Aumenta llegada de personas migrantes al Istmo de Tehuantepec. <https://piedepagina.mx/aumenta-llegada-de-personas-migrantes-al-istmo-de-tehuantepec/>

García Aguirre, M. (2024). Corredor Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec. Pueblos originarios, naturaleza y soberanía nacional, bajo amenaza. <https://maderasdelpueblo.org/wp-content/uploads/2024/07/Cuaderno-MAG-WEB11.pdf>

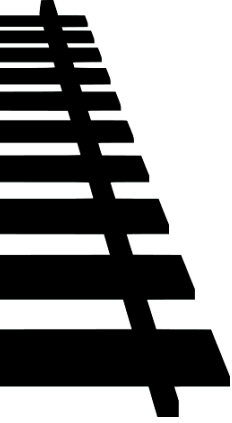
Hannover: Leibnitz Universität, Mai 2024, Transcripción del seminario: Es fährt (k)ein Zug durch Yucatán: Herausforderungen und Spannungsfelder im Kontext der territorialen Neuordnung Süd Mexikos – Zwischen indigener Selbstbestimmung und Erschließung globaler Handlungswege, con Dr. Sergio Pietro Díaz

Hannover: Leibnitz Universität, Mai 2024, Transcripción del seminario: Es fährt (k)ein Zug durch Yucatán: Herausforderungen und Spannungsfelder im Kontext der territorialen Neuordnung Süd Mexikos – Zwischen indigener Selbstbestimmung und Erschließung globaler Handlungswege, con Joselin Zamora Vargas

Colectivo de Monitoreo, Frontera Sur. Dossier Documental 2022 (2022). <https://cdhfraymatias.org/wp-content/uploads/2023/08/Dossier-documental-2022.pdf>

GeoComunes (2023). Reacomodo territorial en el sureste mexicano, http://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya_AnalisisCartografico_Geocomunes.pdf

The Climate Reality Megaproject (2022). Hablemos de energía eólica y aves migratorias, <https://www.climate-reality.lat/hablemos-de-energia-eolica-y-aves-migratorias/>



BIBLIOGRAFÍA DE IMÁGENES

Portada.

1. “Tren de destrucción masiva”, 2023, original: Xilografía, Papel Deponte Farias Antiguo, 60cm; Virginie Mermet
2. “Ojo Vigilante”, 2021, logo; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción

Prólogo.

3. Imagen de vías del tren, tomadas de <https://www.pngwing.com/es/free-png-hcrhp/download>

Nota Editorial e Índice.

4. Imagen de tren, tomado de <https://www.pngwing.com/es/free-png-hcrhp/download>
5. y 6. “Espejo: nuestra vida, nuestro territorio”, 2022, volantes; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción

Introducción.

7. Serie de fotografías ‘Tren Maya y Corredor Interoceánico, 2024; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción

El colonialismo como infraestructura.

8. Imagen de Google Maps intervenida; Google Maps
9. Perfiles para un fuerte en la Laguna de Términos, 1761; Archivo General de Indias (AGI)

Cosmogonía maya (hasta 152).

10. Negativos de fotografías, Eero Saarinen, 1951; Library of Congress (LOC)
11. Imagen de Google Maps intervenida; Google Maps
12. Dibujo del territorio, 2024; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
13. Dibujo de casa maya, 2024; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
14. Yum Kaax; Mesoweb

Defensa de la tierra y la vida: resistencias contra el despojo y los proyectos de la modernidad capitalista.

15. Imagen hojas, tomado de <https://www.pngwing.com/es/free-png-hcrhp/download>
16. “Sí la fuerza fuera proporcional a la ética”, 2024, original: grafito sobre papel algodón, 29,7x42cm; Virginie Mermet
17. “Frauen überfallen Geistliche”; Cranach d. Ä., Lucas. Tomado de <http://www.zeno.org/Kunstwerke/B/Cranach+d.+%C3%84.,+Lucas%3A+Frauen+%C3%BCberfallen+Geistliche+%5B2%5D>
18. “Tejido”, 2024, original: grafito sobre papel algodón, 29,7x42cm; Virginie Mermet
19. Cincalco o milpa. Códice Vindobonensis, lám. 11. Reprografía; Gerardo Montiel Klint, Raíces
20. Imagen vías del tren; tomada de <https://www.pngwing.com/es/free-png-hcrhp/download>
21. Mapa “El Tren Maya y la articulación agroindustrial”; GeoComunes
22. Fotografía “Caravana el Sur Resiste”, 2023; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
23. Mapa “Tren Maya, Sembrando Vida y Corredor Transístmico”; Geoomunes

Yucatán virreinal (1542-1785).

24. Balcón de la Casa de los Montejó, Mérida; Alamy
25. Plano de la ciudad de Mérida, 1865; Morton

26. Dibujo de paisaje virreinal, 2024; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
27. Plano de la ciudad de Campeche (detalle), 1705; AGI
28. Vista de la ciudad de San Francisco de Campeche (detalle), John Ogilby, 1671; Morton
29. Mapa de la Península de Yucatán, 1809; AGI

Reducciones de indios: reordenamiento urbano. Obras públicas y la SEDATU.

30. y 31. “La casa Maya contemporánea. Usos, costumbres y configuración espacial”, 2006; Aurelio Sánchez Suárez
32. Mapa Síntesis de Movilidad, “Programa de Ordenamiento Territorial de la Región: Sur-Sureste”, 2023; SEDATU
33. y 34. Imágenes avión y puerto, tomadas de <https://www.pngwing.com/es/free-png-hcrhp/download>
34. Imagen edificio intervenida, tomado de <https://www.pngwing.com/es/free-png-hcrhp/download>
35. Mapa, “Manual de calles. Diseño vial para ciudades mexicanas”, Desarrollo Territorial, 2019; SEDATU
36. Mapa “Proyectos Estratégicos en la Región Sur-Sureste”, Programa de Ordenamiento Territorial de la Región: Sur-Sureste, 2023; SEDATU
37. y 38. Fotografías relocalización de viviendas, 2024; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
39. Mapa interactivo tomado de <https://mimexicolate.gob.mx/>
40. Imagen de mapa tomado de https://x.com/sedatu_mx/status/1290424708983173120
41. a 52. Archivo fotográfico; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción

Liberalización del mercado (1785-1910).

53. Casa en Paseo Montejo, fotógrafo anónimo; Tulane University (TU)
54. Hacienda, fotógrafo anónimo; TU
55. Henequén (detalle), fotógrafo anónimo; TU
56. Acuarela de la Guerra de Castas, ~1850; Mediateca INAH
57. Tren en Yucatán, ~1890; Mediateca INAH
58. Ejército de Porfirio Díaz entrando a Chan Santa Cruz, 1903; Mediateca INAH
59. Mapa de Comunicaciones (detalle), SCOP, 1907; David Rumsey Map Collection

Recuento del Ecocidio en el Tramo 5 del Tren Maya.

60. Fotografía, 2024; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
61. Fotografía cortesía de Elias Siebenborn

Economía de los siglos XX y XXI (1910-2025).

62. Fotografía Bacalar Holding, 2021; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
63. Promoción de la integración de comunicaciones, SCOP, 1953; Revista Espacios
64. Fotografía puente de Laguna de Términos, 2021; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
65. Fotografía plataformas petroleras, 2021; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
66. Cancún, imagen de Google Maps intervenida; Google Maps
67. Turista, 2024; Flickr
68. Visita México; sitio oficial

Cuatro estaciones entre infierno y eden: el turismo en la Península de Yucatán.

69. Imagen editada de “Tren de destrucción masiva”, 2023, Original: Xilografía, Papel Deponte Farias Antiguo, 60cm; Virginie Mermet
70. “El hotel pirámide”, 2024, original: grafito sobre papel algodón, 29,7x42cm; Virginie Mermet
71. Fotografía; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
72. “Depredadores de la selva Maya”, 2024, original: grafito sobre papel algodón, 29,7x42cm; Virginie Mermet
73. Fotografía; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción
74. “El insomnio del cenote”, 2024, original: grafito sobre papel algodón, 29,7x42cm; Virginie Mermet
75. Imagen de Google Maps; Google Maps
76. “Reflexiones del manglar”, 2024, original: grafito sobre papel algodón, 29,7x42cm; Virginie Mermet
77. a 79. Archivo fotográfico; Recherche-ag / Colectivo Internacionalista de InvestigAcción

Istmo de Tehuantepec.

- 80. Juchitán, Miguel Covarrubias, 1943; The Internet Archive
- 81. Río Coatzacoalcos, 1580; Lilas Benson Library (LBL)
- 82. Tehuantepec (detalle), 1580; LBL
- 83. Tehuantepec Ship Railway, 1885; archivo privado
- 84. Mapa de Tehuantepec Ship Railway, 1885; archivo privado

Migración y Militarización.

- 85. “Vías y fronteras”, 2024, original: grafito sobre papel algodón, 29,7x42cm; Virginie Mermet
- 86. Mapa “El transísmico es mucho más que un proyecto interoceánico: es un proyecto de producción y transporte de mercancías”; GeoComunes
- 87. a 90. “Diversificación de la guardia nacional”, 2024, original: grafito sobre papel algodón, 29,7x42cm; Virginie Mermet

Resistencias.

- 91. Imagen cortesía de Maderas del Pueblo del Sureste A.C.
- 92. Mapa “Geosistemas”, tomado de https://geodigital.geografia.unam.mx/atlas_istmo/index.html/index.html unam
- 93. Mapa cortesía de Maderas del Pueblo del Sureste A.C.
- 94. Imagen cortesía de Maderas del Pueblo del Sureste A.C.
- 95. Imagen cortesía del pueblo maya máasewáal
- 96. Imagen cortesía del pueblo maya máasewáal
- 97. Imagen cortesía del pueblo maya máasewáal

Logos de resistencias, propiedad de las resistencias y proyectos que acompañan esta lucha.

Expansión del Tren Maya y del Corredor Interoceánico a Guatemala.

- 98. Mapa Plan Puebla-Panamá, tomado de <https://slideplayer.es/slide/3755436/>
- 99. Imagen cortesía de Festivales Solidarios
- 100. Mapa “Interconexión ferroviaria y portuaria prevista entre México y Guatemala; GeoComunes
- 101. Imagen cortesía de Festivales Solidarios

Bibliografía de imágenes.

- 102. “Distribución del bienestar”, 2024, original: grafito sobre papel algodón, 29,7x42cm; Virginie Mermet



