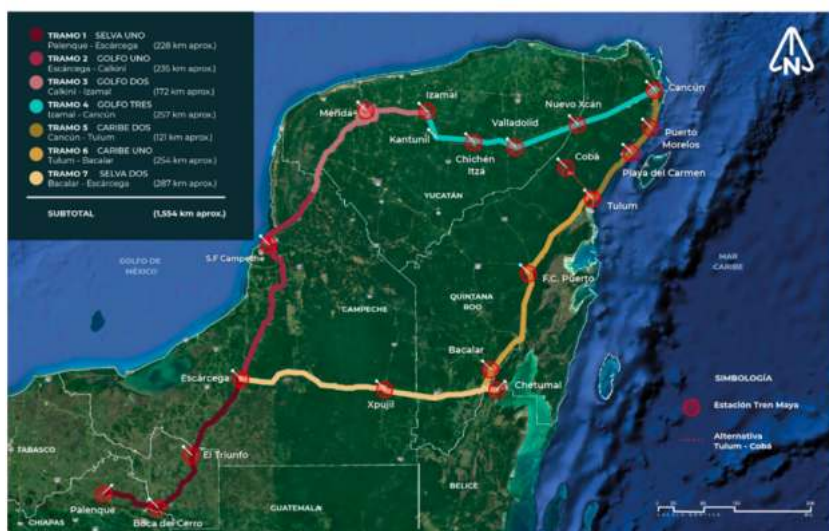


Compendio informativo

LOS ROSTROS (NO TAN) OCULTOS DEL MAL LLAMADO “TREN MAYA”

COLECTIVO GRIETA

ENERO 2021



ÍNDICE

| | |
|---|----|
| El Mal llamado “Tren Maya” | 1 |
| El tren de la 4T y el fomento de la agroindustria | 17 |
| La explotación velada detrás de la “cortina de desarrollo” | 25 |
| Un mapa de las vías del tren capitalista. | 35 |
| La concesión a Mota-Engil. | 45 |
| Agravar un colapso ambiental que ya está ocurriendo... | 57 |
| La guerra del agua | 80 |
| La resistencia de los pueblos frente al supuesto fin del neoliberalismo | 96 |

EL MAL LLAMADO “TREN MAYA”

El mal llamado Tren Maya es, tal vez, el proyecto más importante de “desarrollo socioeconómico”, infraestructura y turismo del gobierno de Andrés Manuel López Obrador. El proyecto consiste en un servicio de transporte férreo que interconecta las principales ciudades y zonas turísticas de la península de Yucatán. El proyecto dice promover un esquema turístico en el que los visitantes recorren las comunidades de la región evitando la concentración turística en un solo punto, pero en realidad lo que hace es irrumpir en el territorio que ancestralmente ha estado habitado por los pueblos originarios mayas para reorganizarlo como centro comercial y turístico de manera que sea redituable para el gran capital. El tren ofrecerá servicios de transporte local, transporte de pasajeros y carga de mercancías en una zona en la que el desarrollo turístico se ha caracterizado por su rapacidad y por la forma en la que en pocos años ha devastado los recursos naturales de un ecosistema ya de por sí frágil.

CARACTERÍSTICAS:

- Locomotora de diésel ultra bajo en azufre, cuya producción en México es insuficiente incluso para la demanda actual. Originalmente se habló de un tren eléctrico.
- 1, 525 km de recorrido.
- 15 estaciones.
- Tren de velocidad media (máxima de 160km/h).

El discurso oficial dice que el proyecto tiene el propósito de “unir” mediante este ‘moderno tren’ los estados de Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Se planea que la construcción tarde sólo cuatro años y que enlace los principales centros arqueológicos de la cultura maya en México y las playas de Quintana Roo en el Caribe. La información sobre el movimiento de mercancías y sus puntos de llegada no se ha hecho pública, aunque se menciona en el proyecto. Este aspecto implica desarrollo industrial del cual no se habla por ningún lado. En la página oficial del proyecto se dice: “Los proyectos productivos del sector agropecuario, de materiales para la construcción y de traslado de combustibles pueden ser los más beneficiados por el tren.”

La inversión estimada de la infraestructura de la vía del tren será de 120 a 150 mil millones de pesos que se obtendrán a través de un esquema de inversión mixta (capital privado y dinero público).

El recorrido total será dividido en tres tramos llamados “Tramo Selva” (426 km); “Tramo Caribe” (446 km) y “Tramo Golfo” (653 km). Como punto de partida, la ruta del tren incluye Palenque, en Chiapas, y Cancún, en Quintana Roo, con dos rutas que abarcan mil 500 kilómetros a través de las costas este y oeste de la Península de Yucatán. Además de las zonas arqueológicas mayas de Chichén Itzá (Yucatán), Calakmul (Campeche) y Tulum (Quintana Roo), el tren tocará puntos turísticos como Campeche, Mérida, Izamal y Valladolid. Entre las probables estaciones ferroviarias que presentó López Obrador en su anuncio están las de Palenque, Candelaria, Escárcega, Calakmul, Bacalar, Tulum, Cancún, y por el otro lado, Campeche, Mérida y Valladolid (Chichén Itzá).

Durante la contingencia por la pandemia de la enfermedad COVID-19, el gobierno anunció que los últimos dos segmentos, de siete en los que subdividió la obra, serán encargados para su construcción al ejército. Se trata de los tramos Escárcega-Chetumal (estación Bacalar en el mapa) y Chetumal-Tulum, dos zonas donde existe fuerte oposición a la construcción del tren y donde las comunidades indígenas han obtenido amparos contra la obra.

ANTECEDENTES

El proyecto de tren para “potenciar la oferta turística del mundo maya” no es original de López Obrador, en realidad, éste gobierno solo ha dado continuidad a un proyecto que tiene sus antecedentes más recientes en los sexenios de Felipe Calderón Hinojosa; y de Enrique Peña Nieto. Sin embargo, el plan capitalista de convertir la península en centro comercial y turístico tiene ya varias décadas. Desde 1988, durante el sexenio de Salinas de Gortari, se lanzó la iniciativa de construir la ‘Ruta del Mundo Maya’ que implicaba una relación turística y comercial entre las “5 naciones mayas” (México, Guatemala, Belice, Honduras y El Salvador). Desde esa época se planteó la forma de financiamiento mixto (público y privado) que ahora es retomada por López Obrador: “De 1991 a 1993, la Secretaría de Turismo de México y los representantes del sector privado de los cinco estados del Mundo Maya, crearon un programa de Fondo Mixto que funciona por medio de las contribuciones de los sectores federal, estatal y privado; el dinero recabado fue destinado a la promoción del Mundo Maya en el extranjero y a la integración regional”. En 2012, durante el sexenio de Felipe Calderón, México y Centroamérica llevaron a la Feria de Turismo de España la ruta del mundo maya como una idea conjunta para promover y difundir un recorrido por 100 centros arqueológicos de esa cultura común. El proyecto ha generado un interés impor-

tante en diversos sectores capitalistas que están dispuestos a invertir millones en él.



Mapa de impactos socioambientales del mal llamado Tren maya. Fuente: geocomunes.org.

Aunque en un principio se habló de que el proyecto incorporaría las llamadas “energías verdes” o renovables, el 08 de junio de 2020 se anunció que el tren funcionará con diésel. Ello implicaría introducir una fuente adicional de contaminación en la zona selvática del oriente y sureste de México. Incluso si finalmente se utilizase biodiésel, el impacto ambiental de este tren irá más allá de la vía férrea, pues se ha denunciado que la producción de este com-

bustible, en una planta instalada en Palenque, Chiapas, ya ha implicado la deforestación de muchas hectáreas para producir la palma aceitera que se usa para hacer el biodiesel.

Existe oposición al ambicioso proyecto económico desde varias vertientes:

a) Las comunidades locales que serán desplazadas y probablemente despojadas de territorio por las obras.

b) Si bien para las comunidades organizadas que luchan en contra de la imposición de este proyecto capitalista promovido por mal gobierno el horizonte es la autodeterminación, y NO que los consulten, el mal gobierno no ha respetado ni siquiera sus propias reglas. Por ejemplo, el mal gobierno violó los acuerdos de consulta plasmados en el Convenio 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales, Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas. Desde 1989, los artículos 6° y 19° de dicho convenio establecen que todo proyecto de “desarrollo” que cruce los territorios que cuidan y usufructúan deberá ser sometido a consulta: Artículo 6o “Al aplicar las disposiciones del presente Convenio, los gobiernos deberán: [...] consultar a los pueblos interesados, mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles directamente [...]”

La llamada “consulta popular”, que realizó el gobierno de López Obrador, fue fuertemente criticada por no haber realizado una consulta previa, libre, informada y culturalmente adecuada a las comunidades que serán impactadas por dicho proyecto.

Los zapatistas han dicho que dicha consulta es una farsa que oculta la intención de barrer a los pueblos originarios: “Ahora estamos viendo que viene por nosotros, los pueblos originarios. Esa consulta que hacen, tenemos que decirlo claro, cómo manipulan al pueblo, esa consulta le está pidiéndole permiso, a través de voto, para que nos vengán a atacar a nosotros los pueblos originarios.”

c) El proyecto se inició sin un estudio de impacto ambiental

Más recientemente, se ha señalado que el impacto ecológico del llamado tren maya será aún mayor. Por una parte, el gobierno de López Obrador aprobó planes de construcción del mismo y asignó la construcción de tramos de la obra incluso antes de que contar con una manifestación de impacto ambiental. Pero adicionalmente, su trazo implica la tala indiscriminada de árboles y pone en peligro poblaciones locales de fauna al fragmentarlas. Todo esto se agrava en el contexto de que la manifestación de impacto ambiental (MIA), fue presentada tardíamente, y se ha denunciado que esta manifestación de impacto es engañosa, pues habla del proyecto del tren mal llamado maya

como si sólo consistiese en una rehabilitación de vías férreas ya existentes, sin reconocer que el proyecto implica la creación de nuevos centros urbanos alrededor de las estaciones, el cambio en las actividades económicas locales para reorientarlas al turismo, y una serie de proyectos de cambio en la forma de producción agrícola local para orientarla a la exportación .

d) También se ha señalado la posible destrucción de los recursos naturales en las zonas por donde pasará el tren, además de la escasez de agua provocada por la deforestación asociada a la construcción del proyecto, dicha escasez golpearía principalmente a los pueblos originarios que habitan esas tierras.

Además de esto, el proyecto no considera en su plan de desarrollo la ausencia de infraestructura en materia de drenaje y saneamiento de aguas residuales, situación que desde años atrás ha tenido como consecuencia el colapso del sistema de drenaje y la contaminación irreversible de lugares ancestrales de abastecimiento de agua, como los cenotes, a causa del crecimiento exponencial de vivienda y turismo en toda la Península. Un ejemplo claro y tangible del posible futuro que le depara a toda la península es el caso de Tulum, que en tan solo unos cuantos años ha pasado de ser un “paraíso natural” a un desastre ambiental a causa del turismo rapaz que caracteriza la zona.

e) El proyecto tampoco cuenta con manifestación de impacto social y cultural que tendría la obra:

Hay resistencia organizada en contra de este megaproyecto en varios lugares de la península, ello queda claro en el Pronunciamiento de Organizaciones Mayas de la Península de Yucatán. Ha habido reuniones, campañas informativas, pronunciamientos y múltiples acciones que demuestran que los pueblos mayas no quieren ese tren capitalista. Por ejemplo, en la reunión que hubo en diciembre de 2018 en Dziuché, Quintana Roo, donde unas 150 personas provenientes de Yucatán, Campeche y Quintana Roo participaron en el cierre anual de actividades del Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible (CCMSS). Ahí, “fue unánime el rechazo al “tren maya”. Más bien es *“el tren del atropello maya. [...] Que nos hagan violencia y nos despojen de lo nuestro no es nuevo, dijo: lo que sí es nuevo es este despertar de los pueblos, es este nacimiento de una esperanza.”* afirmó el poeta Pedro Uc Be.

Los zapatistas han expresado fuertemente su postura frente a dicho proyecto, para ellos el proyecto del Tren Maya es un proyecto de destrucción de los pueblos originarios disfrazado de otra cosa. Han criticado las formas ridículas en las que el presidente López Obrador ha revestido su iniciativa:

“Aquel que está en el poder, es mañoso, ¿y cuál es la maña que hace? Que hace de que está con el

pueblo de México y engañando a los pueblos originarios y demostrando que se hinca en la tierra pidiéndole permiso como creyendo de que todos los pueblos originarios lo creen y aquí nosotros le decimos, no lo creemos eso, al contrario.

¿Cómo es eso que al contrario? Eso de que disimula que agarra nuestros modos, nuestras costumbres, que pide permiso a nuestra madre tierra; nos está diciendo, dame permiso madre tierra para destruir a los pueblos originarios, eso es lo que dice eso, le hace falta entender a esos otros hermanos pueblos originarios. Eso es lo que está haciendo ese señor, nosotros no lo creemos. Sólo porque la madre tierra no habla, si no se lo dijera ¡Chinga tu madre! Porque la tierra no habla, si fuera, ¡No, vete a la chingada!”

La inversión transnacional y el tren maya, dos caras de la misma guerra

Se ha señalado que es el capital transnacional el que está detrás del proyecto del Tren Maya. Para muestra de esto, en medio de la Pandemia por la enfermedad COVID-19, López Obrador se reunió con Larry Fink, ejecutivo en jefe de BlackRock, con quien intercambió elogios y fue el propio López Obrador quien explicó que confiaba en este capitalista para llevar adelante la reactivación económica de México. Blackrock es un fondo de inversión con una historia negra como uno de los principales inversores del mundo en el negocio de la guerra, siendo controladora de va-

rios corporativos de la industria armamentística estadounidense. A partir de esa reunión con López Obrador, Black-rock figura como una de las empresas interesadas en la construcción del tramo 5 del mal llamado tren maya, trayecto Tulum-Playa del Carmen- Cancún en una licitación a modo. Aunque posteriormente el gobierno se vió obligado a declarar desierta la licitación -pues estuvo tan sesgada que ninguna otra empresa quiso participar- el interés del capital financiero asociado a la guerra continúa presente en todo el proyecto.

A esto se suma la participación del consorcio de la empresa trasnacional de origen portugués **Mota-Engil** y la empresa asiática paraestatal China **Communications Construction Company**, a quienes se les adjudico la concesión para la construcción de aproximadamente 230 km del Tramo 1 (Palenque a Escárcega), a pesar de que ambas han sido acusadas por cargar un historial de irregularidades, fraude, soborno y corrupción en México y el mundo. Por su parte destaca la participación del **Grupo Carso** del magnate Carlos Slim para construir el Tramo 2 que va de Escarcega a Calkiní (aproximadamente 235 km) y la concesión al **Grupo ICA** para la construcción del Tramo 4 que recorre desde Izamal a Cancún (aproximadamente 290 km).

Esta obra implicaría, no solo usar vías férreas existentes, sino ampliar carreteras, construir pasos a desnivel y puen-

tes, entre otras cosas; con la ventaja para el capital de que se pretende hacer uso del muy cuestionable modelo de *Asociaciones Público Privadas* (impulsadas en México desde el sexenio de Calderón), que resulta en un jugoso negocio para las empresas que pueden hacer uso del dinero público para generar negocios con los que lucran de manera privada.

El tren maya y el muro de Trump

“Cuando Donald Trump dice que quiere construir el muro, todos están pensando en el Río Bravo, pero el capital está pensando en el Suchiate, el Usumancita y el Hondo. En realidad el muro estará en México para detener a los que vienen de Centroamérica y esto tal vez pueda ayudar a entender por qué Donald Trump, el 1 de julio, saludó al Juanito Trump, que había ganado las elecciones en México [...]

En la región sureste, como ya dijimos, se construye la primera etapa del muro de Trump. La oficina “nacional” de Migración se seguirá comportando como subordinada de la Border Patrol; y Guatemala y Belice son la última estación antes de ingresar a la aduana de Norteamérica. Esto convierte al sureste mexicano en una de las prioridades de conquista y administración[...]

el sistema escogió, de entre los cuatro candidatos al que se propone como más eficiente, el señor López Obrador. Y las pruebas de amor que dio el señor López Obrador, o que está dando este se-

ñor, para el gran capital, o sea para el finquero, son, entre otros, la entrega de los territorios de los pueblos originarios. Sus proyectos para el sureste, por mencionar algunos, para el Istmo, para Chiapas, Tabasco, Yucatán y Campeche, son, en realidad, proyectos de despojo.”

Subcomandante Insurgente Galeano, 300, 2ª parte, Agosto de 2018.

Algo de lo que se puede leer entre líneas a través de varias declaraciones que el actual gobierno ha hecho en torno al mal llamado Tren Maya esta la relación que este proyecto, la obsesión predilecta de la actual administración, guarda con el flujo migratorio y el afamado muro de Trump. Ya desde el 2018 el SCI Galeano, señalaba que, más allá de un capricho personal del capataz en turno, la realización del mal llamado “Tren Maya” comprende parte de ese acuerdo con el gran capital que permitió a la actual administración llegar al poder.

Entre los puntos más sensibles de debate (y acuerdo) entre la administración de Trump y la de AMLO está el del rol que México desempeña en la detención del flujo migratorio proveniente de Centroamérica. Sumado a la militarización del país y a la instalación de centros de detención de migrantes, el reordenamiento territorial llevado a cabo a través del mal llamado “Tren Maya”, en mancuerna con otros proyectos como el Corredor Trasísmico, tiene entre sus objetivos operar, en la práctica, como este gran muro

con el cual todo el territorio nacional se reorganiza como una gran zona de amortiguamiento para evitar que el flujo migratorio llegue a las puertas de nuestro vecino del Norte.

Las declaraciones de la actual administración en torno a este punto han sido explícitas, por ejemplo, durante la primera visita de Marcelo Ebrard en 2018 a EUA, se debatió en torno a este punto y Ebrard aseguró que el presidente electo, Andrés Manuel López Obrador acordó con Donald Trump que la migración sería “‘resuelta’ con un ‘muro de inversiones’ en la frontera”.

A decir del mismo artículo, este muro de inversiones tiene nombre y apellido: “Así se refieren algunos de los integrantes del equipo de AMLO a los proyectos de infraestructura y energía que planea desarrollar el nuevo gobierno en el sureste mexicano, como el Tren Maya, el Corredor Transístico y la nueva refinería de Dos Bocas, Tabasco, los cuales requerirán inversiones por más de 500 mil millones de pesos”. De igual manera el artículo cita una fuente del grupo de la presidenta de Morena, Yeidckol Polevnsky que explica que “Es un hecho que el presidente electo va a impulsar los proyectos que anunció en el sureste porque fue un acuerdo que hizo con Estados Unidos para contener la migración de Centroamérica”.

Las declaraciones de 2018, están en absoluta sintonía con las que hizo la actual secretaria de Gobernación, Olga Sánchez Cordero, cuando explicó el rol que tendrían los migrantes dentro de este proyecto, y otros: “Vamos a dar visas de trabajo, vamos a construir el Tren Maya, el Tren Transístmico, vamos también a plantar cuatro millones de árboles, vamos a darle trabajo a nuestros mexicanos y a migrantes que vengan a nuestro país...” y señaló esta participación de los migrantes centroamericanos en la construcción del Tren Maya como una de las grandes aportaciones en materia de “fuentes de trabajo” de este cuestionable proyecto.

Desde esta perspectiva, no resulta nada extraño el interés, anunciado con bombo y platillo por AMLO, de la administración de Trump de invertir en el proyecto del “Tren Maya” que, sumado a la participación de las empresas transnacionales y fondos de inversión con un amplio historial de corrupción y saqueo en el proyecto, apunta una vez más a que estos “proyectos de muerte” están montados sobre una maquinaria de conquista de este territorio en el que han vivido y resistido desde hace más de 500 años los pueblos originarios.

EL TREN DE LA 4T Y EL FOMENTO DE LA AGROINDUSTRIA

La publicidad y el discurso oficial tienden a presentar al mal llamado tren maya solo como un proyecto de desarrollo turístico. A partir de eso el mismo discurso oficial ha tendido a circunscribir los posibles impactos ecológicos y sociales al mero trazo de la vía férrea y, si acaso, a mencionar los terrenos necesarios para la construcción de las estaciones. Sin embargo, el proyecto del mal llamado tren maya se inserta en la lógica de destrucción/despoblamiento- reconstrucción/reordenamiento que impulsa el gran capital, es decir, la destrucción de la vida social, de la cultura de la gente y de su relación con la naturaleza, el despojo de los medios de vida -incluyendo la tierra- y la reconstrucción de acuerdo a los intereses de los grandes empresarios, reorganizando la vida de las personas para que solo produzcan y consuman aquello que da ganancias al capitalismo; quienes no asuman ese modo de vida impuesto no

caben en el mundo capitalista. A lo largo de los últimos meses se ha acumulado información sobre cómo el mal llamado “tren maya” busca transformar la producción agrícola de la región suroriental y oriental de México como parte de este proceso continuado de despojo y destrucción. Esta transformación busca destruir la vida campesina para convertir a sus mujeres y hombres en población asalariada, sea en la agroindustria o en las maquiladoras que ya explotan a los trabajadores. Por ejemplo, el Consejo Mexicano para la Silvicultura Sostenible ha explicado que existe un fuerte riesgo de desplazamiento de poblaciones locales justamente debido al acaparamiento de tierra y a la destrucción de la agricultura comunitaria de la zona.

El autodenominado “programa agroalimentario” del mal llamado “tren maya” contempla usar la vía férrea para transportar hasta 5,500 millones de toneladas de “carga agroalimentaria”. Si bien este impacto en la región ha sido ocultado en los documentos legales clave como la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA), al presentar el programa frente al Comisión de Asuntos de la Frontera Sur de la Cámara de Diputados, el titular de turismo del gobierno de la 4T se sinceró: “Andrés Manuel (López Obrador) siempre habló de un tren que si bien en su primera etapa es muy elocuente y es la parte, digamos, muy llamativa, atractiva, inicial del proyecto como un tren turístico, en el fondo es un proyecto integral de desarrollo que incide en todos los sectores y fundamentalmente en la región en el

área agroalimentaria". En esa misma reunión, el funcionario federal detalló que existe incluso un calendario estimado de cómo se intensificaría el tráfico de mercancías entre el 2021 y el 2023.



Protesta contra la granja porcícola de Homún. La manifestación fue realizada el pasado 23 de septiembre de 2019. Foto: Diario de Yucatán.

Pero ¿cuál es el tipo de producción agrícola que se impulsa como parte del proyecto? ¿qué implica para la vida de las comunidades campesinas que allí se encuentran? Por otra parte, resulta revelador que sea hasta ahora (después de la farsa que llamaron consulta, realizada por el gobierno en la que se “aprobó” el megaproyecto) que el gobierno de la 4T reconozca, a cuenta gotas, la intención real de este “tren”: mover más rápido las mercancías. Así lo

han reportado los medios cercanos al gran capital donde se han recogido y celebrado los planes del gobierno para construir infraestructura agroindustrial alrededor de las estaciones del tren. Estas instalaciones incluirían plantas frigoríficas y de secado de vegetales y carne, más aún, como detalla el propio gobierno cuando habla frente a diputados o representantes del gran capital se piensa en que el mal llamado tren maya traslade entre otros productos: caña de azúcar, palma aceitera y carne de cerdo.

El que se piense precisamente en el traslado de palma aceitera y carne de cerdo revela que el impacto ecológico y social del proyecto de tren de la 4T es mucho mayor al reconocido en la Manifestación de Impacto Ambiental, pues tanto las plantaciones de palma aceitera como las granjas porcícolas son conocidas por los efectos devastadores en los agroecosistemas de la región. Las granjas porcícolas han sido ampliamente denunciadas por la contaminación que generan, la palma aceitera desgasta brutalmente los suelos, reduce la agrobiodiversidad y ambos sistemas de producción se caracterizan por una explotación salvaje de los trabajadores asalariados; la caña de azúcar altamente demandante de nitrógeno degradaría los suelos de la región en aras del mercado.

Un cuarto elemento que entra en juego es el crecimiento de las granjas menonitas que, acaparando tierras al amparo de la reforma salinista al artículo 27 constitucional,

han extendido el monocultivo de soya transgénica y ahora también de arroz, incluso desmontando bosque tropical, el monte de los ejidos y comunidades en la península de Yucatán y que es un elemento muy importante en su subsistencia al proveerles entre otras cosas agua, leña, frutos y ocasionalmente animales para la caza en épocas de dificultad. En la cadena de producción de la soya transgénica producida para fines industriales participa de manera importante la empresa Enerall, propiedad de Alfonso Romo, jefe de la Oficina de la presidencia, en patente conflicto de interés. Así la apuesta del gobierno y los empresarios es destruir los sistemas de milpa y de huertos de la región donde se cultivan variedades de calabaza, maíz, frijol, chile, jitomate y frutales -algunas de las cuales son endémicas de la zona maya- que dan alimento a sus comunidades y reemplazarlos por monocultivos comerciales. Tal es el desarrollo prometido por la 4T: acumulación de riqueza para unos cuantos, dilapidación de la tierra y de la vida de los seres humanos para los de abajo.

Por ello, las comunidades indígenas de la región, por ejemplo a través de la Asamblea Muuch' Xiinbal', del Consejo Regional Indígena Maya de Bacalar, de Guardianes de los Cenotes Kanan Ts'ono'ot y del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil han luchado contra las granjas porcícolas, contra la soya transgénica y el avance de la palma aceitera, incluso desde antes de que el gobierno de López Obrador relanzara el proyecto calderonista del tren.

Esta lucha se ha articulado y fortalecido aún más en los últimos meses. Así, en las tierras donde la 4T impulsa el mal llamado tren maya existe un historial de lucha de los apicultores contra el cultivo de soya transgénica y una lucha de los pueblos y comunidades contra las granjas porcícolas altamente contaminantes como en el caso de Homún. Todo ello ha fortalecido los vínculos entre las comunidades en lucha que se han expresado una y otra vez de forma clara en defensa de su territorio y contra el megaproyecto como lo hicieron en junio de 2019 y luego el 21 de mayo de 2020, sumando el apoyo de intelectuales y académicos.



Maquinaria pesada empleada en la agricultura industrial en Campeche. Los vehículos son de tales dimensiones que ocupan dos carriles en las estrechas carreteras de la región. Los campesinos son transformados en jornaleros o, si acaso, en rentistas que reciben una cantidad

minúscula comparada con las ganancias que deja al agronegocio el agotamiento de sus suelos. Foto: Colectivo Grieta.

No en balde el proyecto del mal llamado tren maya ha sido caracterizado por GRAIN como un proyecto de “mega zona económica especial” que busca acaparar territorios. Por eso la lucha de los pueblos y comunidades mayas contra el mal llamado tren maya es una lucha por la vida. Los términos del pensamiento mercantil en cuyo horizonte se mueve el actual gobierno y aquéllos a quienes sirve, no pueden conciliarse con la vida de los pueblos. La lucha contra el tren maya fue uno de los ejes de las Jornadas en Defensa de la Tierra y el Territorio “Samir somos Todas y todos”, realizadas del 20 al 22 de Febrero de 2020 y convocadas por la Asamblea en Resistencia de Amilcingo, el EZLN y el Congreso Nacional Indígena, y sigue siendo uno de los ejes de los pueblos en defensa de la vida, como lo plantea la Asamblea Muuch’ Xiinbal’ en su texto del 21 de mayo de 2020:

“NO permitiremos que sigan pisando nuestra dignidad como pueblos originarios: ¡ESTA LUCHA ES POR LA DEFENSA DE NUESTRO TERRITORIO Y POR NUESTRAS VIDAS!”

LA EXPLOTACIÓN VELADA DETRÁS DE LA “CORTINA DE DESARROLLO”

El 10 de enero de 2020, López Obrador tuvo un encuentro con el Presidente del Consejo Nacional de la Industria Maquiladora (INDEX) donde se lanzaron elogios al mal llamado Tren Maya y al Corredor Transístmico que, según los presentes en la reunión, serán proyectos esenciales para traer inversión extranjera al país y crear lo que el presidente ha denominado “cortinas de desarrollo” que funcionarán para generar empleo. Luis Aguirre Lang, presidente de INDEX, agradeció y felicitó al presidente, diciéndole que “coincidimos con usted en saldar la deuda histórica con el sur de México”, como si estos megaproyectos de despojo y las grandes transnacionales que ansiosamente vienen detrás de ellos para operar en forma de maquilas, tuvieran algo que ofrecerle a los pueblos de la región, más allá de precarias condiciones de trabajo, salarios miserables e inseguridad laboral.

Cuando promueve el tren maya, Jiménez Pons, titular del Fondo Nacional para el Fomento al Turismo (Fonatur), no solo presenta proyectos agropecuarios, sino que también funge como una especie de promotor industrial. Efectivamente, en enero de 2020 el funcionario federal se extendía hablando no solamente del papel del proyecto de tren del gobierno de la 4T en la agroindustria, sino que señalaba que los “polos de desarrollo” esperan crear “ciudades pequeñas y subcentros urbanos con hoteles, viviendas, centros comerciales, naves industriales y de manufacturas”, mientras prometía que esta vez los beneficios, ahora sí, llegarían a las comunidades indígenas, comunidades que han escuchado exactamente la misma promesa de los patrones en turno durante los últimos 500 años.

La industria maquiladora de exportación ha operado en el sureste mexicano desde la década de 1980, especialmente en el estado de Yucatán, donde no ha dejado ningún beneficio para la población trabajadora, más que empleos precarios, migración, bajísimos salarios y una masiva incorporación de mujeres jóvenes al mercado laboral. Para finales de 2019, había 40 mil personas en este estado, trabajando en plantas maquiladoras de grandes firmas transnacionales vinculadas a la industria de ropa, como las Fruit of the Loom o VF Corporation, que tiene una importante presencia en la región, o plantas de industria automotriz con grandes empresas como Leoni. Estas empresas operan en esta región del país porque ahí se localiza la

fuerza de trabajo más barata de México donde también predomina un modelo sindical corporativo coercitivo.

Sueldos y salarios mensuales de personal de la industria maquiladora por estado , pesos (2019)*

| Estado | Salario promedio (pesos) |
|----------------------|--------------------------|
| Nuevo León | 11302 |
| Aguascalientes | 10965 |
| Estado de México | 10849 |
| Querétaro | 10591 |
| Coahuila de Zaragoza | 10413 |
| Jalisco | 10331 |
| Baja California | 10280 |
| Puebla | 10225 |
| Guanajuato | 9637 |
| San Luis Potosí | 9424 |
| Sonora | 8956 |
| Tamaulipas | 8814 |
| Chihuahua | 8127 |
| Durango | 6597 |
| Yucatán | 5422 |

Fuente: Inegi, Banco de Información Estadística, <https://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

*Las cifras oficiales que aquí se presentan son más altas que el salario de un obrero u obrera porque los promedios incluyen sueldos de ad-

ministrativos. Si se contabilizaran sólo salarios de las y los trabajadores manuales, los montos serían menores.

De todos los estados con fuerte presencia de la industria maquiladora, Yucatán es el que registra el promedio de salarios y sueldos más bajos del país, con sólo la mitad del salario que se gana en los estados maquiladores de la frontera norte y del Bajío.

Hablar de una “cortina de desarrollo” edificada por los empleos que generarán el mal llamado Tren Maya y las inversiones extranjeras que con él vendrán, sólo puede considerarse un mensaje de atracción a las grandes corporaciones transnacionales, porque las inversiones extranjeras en industria de exportación (y especialmente en turismo) ya han existido desde hace muchos años y sólo han generado destrucción y precariedad laboral en la región. El mal llamado Tren Maya no sólo busca generar las condiciones necesarias para el despojo e inmensa apropiación privada de recursos naturales, como ya fue descrito anteriormente, sino también para que el capital pueda incorporar una fuerza de trabajo barata, la más barata del país, y explotarla al máximo. Así lo ha demostrado la importante presencia de la maquila en Yucatán, que no ha generado ningún desarrollo para la población de la región, sino que ha profundizado los problemas de empleo, de bajos salarios y la migración, por lo cual resulta una mentira hablar de la “cortina del desarrollo”, cuando lo único que predominará, por la experiencia que ha dejado la inversión extranjera en la

región, es la ambición del capital que quiere instalarse ahí, extraer toda la riqueza y engrosar la ganancia.

El infierno de la explotación en el paraíso del turismo

Además de servir como medio de transporte de carga y traslado de mercancías vinculadas a la agroindustria, el mal llamado Tren Maya se ha presentado oficialmente como un proyecto que dinamizará la tan vanagloriada industria del turismo en la región, ocultando la dramática destrucción ambiental que este sector económico ha generado en el territorio y escondiendo la pauperización extendida de la población trabajadora que ha migrado desde el campo para ser empleada en condiciones de profunda inseguridad laboral.

Al gobierno le resulta conveniente anunciar una y otra vez los miles de empleos que van a surgir con esta “cortina de desarrollo” vinculada al turismo, pero nunca habla de las condiciones de dichos empleos, porque de hacerlo tendría que reconocer la barbarie laboral que se extiende con esta industria. Caso ejemplar de ello han sido las décadas de crecimiento de la región turística de la Riviera Maya, marcados por polos de inversión (en su mayoría extranjera) para la conversión del paisaje en una mercancía de clase mundial, al mismo tiempo que polos de miseria marcados por el crecimiento urbano generado a partir de la migración del campo de miles de personas para trabajar en la industria de construcción hotelera o en la industria de

servicios para el turismo, habitando pequeños cuartos que se conocen como “cuarterías” y viviendo en condiciones urbanas de alta marginación, sin servicios básicos de educación, escuelas ni alimentación. Es decir, un mundo de explotación y despojo de la vida que se esconde en las sombras de grandes y lujosos hoteles, restaurantes, centros de entretenimiento, casinos, etc.



Manifestación de trabajadores del grupo Mandala en Cancún, Quintana Roo, el pasado 2 de junio. Los trabajadores, junto a otros de la región ganan el salario mínimo, pero la empresa les adeudaba 3 meses de sueldo. Según cifras oficiales, en Cancún el 29% de los trabajadores vive en pobreza alimentaria. Foto: Noticaribe

El turismo es quizá la industria donde más claramente se manifiestan las condiciones de inseguridad, precarización y flexibilización del trabajo. Es por esto que Rubí-González y Palafox-Muñoz, en un estudio realizado sobre el caso Cozumel, caracterizan al turismo como “catalizador de pobreza” y no como una actividad que sirva para brindar

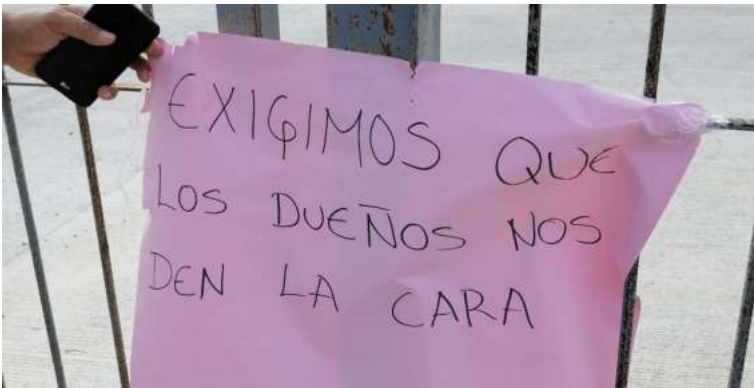
empleos dignos. El mercado de trabajo para choferes, camareras, guardias, jardineros, meseros, personal de limpieza, trabajadoras domésticas, dependientes de tiendas y boutiques, entre otros, se caracteriza por el empleo temporal e inestable, sin prestaciones, jornadas extendidas, simulación de contratación por prestaciones de servicios y bajos salarios.

El caso ejemplar es el de Cancún que la investigadora Cristina Oehmichen ha definido como “un verdadero infierno en el paraíso”. En su estudio sobre las dinámicas de reproducción urbana en esta ciudad, nos advierte que la promoción de Cancún para el turismo “de clase mundial” sólo esconde un escenario de miseria laboral y urbana para la población trabajadora, de manera que:

“el crecimiento urbano ha redundado en la emergencia de la drogadicción, el alcoholismo, la prostitución, el narcomenudeo, el pandillerismo y la desintegración familiar, así como en un elevado número de suicidios, sobre todo de jóvenes de las colonias populares. El estado de Quintana Roo, junto con el de Tabasco, se encuentra en el primer lugar de suicidios en el país, con una tasa de 9.8 muertes por cada 100 000 habitantes”

Esta ciudad, donde reina el poder del dinero, el capital y la propiedad privada y donde sólo destacan condiciones

degradadas en las que se envuelve la vida de los trabajadores y trabajadoras, es precisamente el espejo de la “cortina de desarrollo” de la que habla el presidente, la clase política y los consejos empresariales que diariamente exponen su triunfalismo en torno al mal llamado Tren Maya. Grandes capitales acumulando inmensidad de ganancias a costa del despojo, la degradación ambiental y la explotación del trabajo.



Cartel exigiendo cumplimiento del pago de salario en una maquiladora de Conkal, Yuc., durante 2019. El incumplimiento en el pago de los ya miserables salarios y prestaciones de la industria maquiladora es una constante en la región. Foto: MayaPolitikon

Recientemente la Coparmex de Yucatán, en voz de su presidente, celebraba la “oportunidad” del mal llamado Tren Maya. Para los empresarios, la “oportunidad” (les viene como anillo al dedo dirían desde la Presidencia de la República) radica en los llamados “polos de desarrollo”,

donde esperan poder incrementar su negocio: la explotación de esta mano de obra barata que llega, como es la macabra tendencia histórica del capitalismo desde hace unos siglos, en la forma de campesinos que han perdido sus tierras. La transformación de los campesinos en trabajadores urbanos, sea en la industria o en el turismo, suele traer la ruptura del tejido social, pone en riesgo la reproducción cultural de los pueblos y los vuelve dependientes del salario para poder resolver sus necesidades materiales. Así, las celebraciones de los grandes empresarios suelen significar las peores desgracias para los de abajo.

El historial de explotación en la industria del turismo y en las maquiladoras en Yucatán es amplio, desde la falta de pagos en Conkal hasta la reciente exposición de trabajadores pertenecientes a grupos de riesgo al contagio por COVID-19 en maquiladoras que fabrican cubrebocas, las maquiladoras no han tenido que esperar a su gran “oportunidad” para traer precariedad laboral. También por eso las comunidades y grupos organizados de la zona maya se oponen al tren de la 4T y la llamada “cortina de desarrollo”, por lo que en las semanas recientes, a pesar del confinamiento por la enfermedad COVID-19, han seguido tejiendo palabras en defensa de la tierra y del territorio.

Con información de:

Oehmichen, C. (2010). Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort. Alteridades, 20(40), 23-34.

Rubi, Gonzalez F. A., & Palafox, Muñoz (2017). El turismo como catalizador de la pobreza: trabajo turistico y precariedad en Cozumel, México.

UN MAPA DE LAS VÍAS DEL TREN CAPITALISTA.

El megaproyecto mal llamado Tren Maya contempla 1,500 km de tren divididos en 7 tramos. Cada uno de estos tramos ha sido concesionado, o está a punto de serlo, a alguna empresa del gran capital. Mientras el discurso oficial afirma que el mal llamado Tren Maya es un proyecto comprometido con el desarrollo social del pueblo, el mapa de las concesiones muestra que quienes se ven beneficiados a partir de este desarrollo, son los grandes emporios. En la página oficial del mal llamado Tren Maya (<https://www.trenmaya.gob.mx/principios-sociales/>) se afirma:

“Como tal, el Tren Maya se apega a los 12 Principios Rectores de la Cuarta Transformación y a los 3 ejes del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2024, entre ellos:

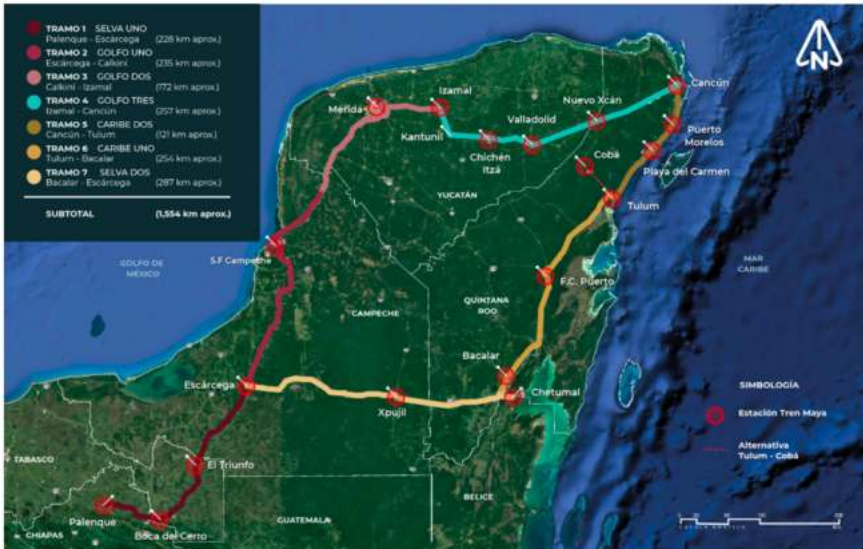
- No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera

- Democracia significa el poder del pueblo
- Hacia una democracia participativa
- Consulta popular
- Mandar obedeciendo

Por primera vez, el gobierno se acerca a las comunidades con el ánimo de construir, entre todos y a través del diálogo, un proyecto de desarrollo regional que pone a la gente como el centro de las decisiones.

El tren es un ejemplo de cómo pueden y deben ser los proyectos de infraestructura centrados en las personas.”

Este discurso de la actual administración que insiste en presentar esto como un proyecto democrático, que empodera al pueblo, y que va a desarrollar la zona, contrasta o se enfrenta con la realidad de la resistencia organizada de los pueblos, con la historia de turismo destructivo de la zona, y con los múltiples señalamientos por parte de especialistas de que el proyecto es profundamente nocivo para la región. Esta nota pretende reunir brevemente el mapa de las concesiones del mal llamado Tren Maya para mostrar otro de los rostros que el gobierno pretende ocultar y que revelan otra cara de la historia de saqueo alrededor de este proyecto.



Fuente: <https://www.trenmaya.gov.mx/trazo/>

Tramo I Selva: Palenque - Escárcega (228 km aprox.).

Este tramo fue concesionado por FONATUR a Mota-Engil México SAPI de C.V. en convenio con China Communications Construction Company LTD, Grupo Cosh S.A. de C.V. Eyasa S. de R.L de C.V y Gavil Ingeniería S.A. Esta concesión es notable debido a que una de las empresas implicadas, Mota-Engil, tiene otros megaproyectos en marcha en el país que han sido conflictivos y que han quedado endeudados (la carretera Siervo de la Nación en Edo. Mex. y Costa Canuva en Nayarit). Mientras otra de ellas, China Communications, tiene denuncias a nivel internacional por

proyectos corruptos llevados a cabo. Esta empresa estuvo vetada durante ocho años por el Banco Mundial por 'desarrollos fraudulentos' en Filipinas; mientras que una subsidiaria suya 'fue incluida por Bangladesh en su 'lista negra' por un intento de soborno a funcionarios'.

Tramo II Golfo: Escárcega - Calkiní (235 km aprox.)

Este tramo fue concesionado al consorcio formado por Carso Infraestructura y Construcción (CICSA) y la española Fomento de Construcciones y Contratas (FCC). Dicha concesión se adjudicó el jueves 30 de abril y es el mayor contrato, hasta la fecha, adjudicado por el gobierno de la llamada Cuarta Transformación. Esto no tiene nada de transformador. Grupo Carso tiene un largo historial de contratos ventajosos con las diversas administraciones del Estado mexicano. Sería bueno recordar la venta de Telmex a Slim en 1990, defendida por Carlos Salinas de Gortari en este artículo de El financiero. Éste último fue escrito en 2014, en el contexto de la reforma a las telecomunicaciones, que también resultó en beneficio profundo para el mismo empresario quien la aplaudía desde el inicio.

Tramo IV Golfo: Izamal - Cancún (257 km aprox.)

Este tramó se adjudicó de manera directa, sin licitación, a ICA. Jiménez Pons de FONATUR justificó el hecho diciendo que esa empresa es concesionaria de la vía carretera existente por 30 años más. A pesar de que la carretera que va de Izamal hacia Cancún es federal, ICA tiene la con-

cesión. Según Jiménez Pons se trata de dos cuerpos carreteros: por uno se construirá la vía férrea, el otro se va a ampliar para restituir los 4 carriles. Se adjudicó a ICA para “que haya un arreglo con ellos en corto” [Jimenez Pons dixit] y no tener que entrar en litigios para quitarles la concesión.

Tramo V Caribe: Cancún - Tulum (121 km aprox.)

¿Black rock? ¿OHL? ¿Mota-Engil? ¿Capitalistas chinos?

Black Rock se asume a sí misma como la empresa administradora de activos más grande del mundo. Esto quiere decir que es el capital del sector financiero más grande del mundo. En pocas palabras, una empresa que maneja deuda y especulación a niveles superlativos. Y es también el principal inversionista de la Bolsa Mexicana de Valores. Black Rock tiene ya tiempo siendo un capital fuerte en territorio nacional. Durante el sexenio de Peña Nieto, Larry Fink declaró su euforia con las condiciones de inversión del país. En 2016, en Acapulco declaró:

“México es uno de los lugares más seguros para invertir... vivimos en una buena región, en la mejor del mundo”, les dijo. No es la primera vez que el cofundador, presidente y CEO de la administradora de activos más grande del mundo habla maravillas sobre México. En octubre del 2013, Fink elogió las reformas estructurales impulsadas por Enrique Peña Nieto: *“México está comenzando una re-*

volución real”, dijo ante estudiantes de la Universidad de California. “Van a tener una oportunidad tremenda de crecer”.”

La euforia de Black Rock se profundizó con la entrada de Andrés Manuel López Obrador al gobierno de México. Según una nota del economista de noviembre de 2019, fue tan grande su entusiasmo por el rumbo que tomó el país, que en 2019, compró Impulsora de Fondos Banamex:

“Seguimos viendo a México como un gran país en el cual queremos seguir invirtiendo, pero como inversionistas queremos que haya más certidumbre y transparencia en todas las inversiones que hacemos”, destacó la directiva. Recordó que una muestra de la confianza en el país es la compra de Impulsora de Fondos Banamex que hicieron el año pasado, la cual fue la inversión “más grande que jamás habían hecho en un país en desarrollo”. La adquisición por 34,000 millones de dólares se realizó en septiembre del 2019, después de las elecciones presidenciales en México y en un momento de volatilidad e incertidumbre en el mercado nacional.

Otras notas que circulan en la red señalan cierta relación de Black Rock con capitales que se mueven en el país desde tiempos de Salinas de Gortari. Lo que es claro, es

que Black Rock se lame los bigotes por subirse al mal llamado Tren Maya.

Black Rock presentó una Propuesta no solicitada para el tramo 5 antes de la publicación del concurso. Mientras la convocatoria 'para participar en el concurso público denominado 'Proyecto Carretero Tulum-Cancún (...) en su tramo Tulum-Playa del Carmen-Entronque Aeropuerto de Cancún', trayecto carretero paralelo al trazo del tramo 5 de la obra ferroviaria bandera de esta administración' se publicó el martes 23 de junio de 2020, ya desde el 8 de junio de mismo año Fonatur había informado a los representantes legales de Black Rock en México, que su propuesta no solicitada era procedente.

Si bien el 5 de julio de 2020 se había informado que el resultado de la licitación del Tramo 5 se daría a conocer a principios de Agosto; el 14 de agosto se informó que el fallo se daría a conocer hasta el 31 del mismo mes. Ya Jimenez Pons había declarado que Black Rock llevaba la ventaja, aunque era necesaria la licitación. Ahora se sabe que el consorcio encabezado por esta empresa, fue el único contendiente en la licitación, la cual tuvo que declararse desierta.

El consorcio está formado por: Greenfield SPV VIII S.A.P.I. de C.V. en participación conjunta con BlackRock México Infraestructura II S. de R.L. de C.V.; Promotora y

Desarrolladora Mexicana S.A. de C.V.; Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura S.A. de C.V.; PRODEMEX Construcciones SA de CV y Constructora de Infraestructura Nacional S.A. de C.V.

A finales de noviembre de 2020 el gobierno federal lanzó una nueva licitación para el tramo V, dividiéndolo en 2 tramos. Hasta el momento han mostrado interés las empresas China Communications Construction Company (que junto con Mota Engil México obtuvo el tramo 1), China Gezhouba Group Company y Power China International Group, ICA, CICSA, OHL y la propia Mota-Engil (<https://www.economista.com.mx/empresas/Fonatur-cambia-licitacion-de-tramo-5-de-Tren-Maya-y-despierta-interes-20201119-0012.html>).

Tramo VI Caribe: Tulum - Bacalar (254 km aprox.) y Tramo VII Selva: Bacalar - Escárcega (287 km aprox.)

Se anunció en mayo de este año, que los dos últimos tramos de este megaproyecto serán construidos por la SEDENA. Sobre estos dos tramos no hay información que circule en redes ni en medios de información. No sorprende. Los militares no rinden cuentas públicas nunca. Lo que es de notar es cómo, esta administración ha decidido entregarle todo a los militares: además del mayor presupuesto de los últimos 12 años, también entregó el desarrollo del Nuevo Aeropuerto de Santa Lucía, el manejo de dinero de programas sociales, entre otros asuntos.

Es notable que estos dos tramos constituyen, prácticamente, una tercera parte del total del proyecto: 541 km de los 1554 km totales. La asignación a la SEDENA de estos dos tramos se suma al hecho de que de los 230,000 efectivos desplegados en territorio nacional, la vasta mayoría están concentrados en torno al desarrollo de los megaproyectos.

Este mapa muestra algo: No importa quién sea el capataz que cuide la puerta en México, el patrón sigue siendo el gran capital. Las mismas empresas de siempre, los consorcios más grandes del mundo, se dan cita para destruir una forma de vida en la península Maya y reconstruir un paraíso para la ganancia basada en la explotación y el despojo. La suma de los datos es clara. Lo que queda de Estado mexicano es esto: un capataz que administra y cuida la finca al patrón, además de organizar también a los guardias blancas que le van a cuidar el territorio.

LA CONCESIÓN A MOTA-ENGIL.

Gobiernos van y vienen en México, se pintan la cara de distintos colores: Los capitales permanecen.

Dentro de las transnacionales asignadas a la construcción del tren neoliberal de AMLO, para el primer tramo se encuentra el consorcio liderado por Mota-Engil México, en convenio con China Communications Construction Company, Gavil Ingeniería, Eyasa y Grupo Cosh.

A este consorcio se le asignó la construcción de la plataforma y vía del mal llamado Tren Maya, así como el suministro de materiales y elaboración del proyecto ejecutivo; también se rehabilitarán las vías existentes del ferrocarril Chiapas-Mayab.

El tramo ganado por Mota-Engil México es de aproximadamente 228 kilómetros y para lo cual se le asignaron 15 mil 538 millones 133 mil 56.79 pesos que fue la oferta más económica de la licitación.



Imagen tomada de: eitmedia.mx

Mota-Engil de origen portugués ha utilizado a diferentes administraciones de México para incrementar su capital y la 4T no hizo excepción en ello. La forma de operar de Mota-Engil se pueden apreciar en dos megaproyectos que actualmente tiene en marcha: uno en el Estado de México y otro en Nayarit; por mencionar sólo dos ejemplos, además del tren neoliberal de AMLO.

Mota-Engil y la Autopista “Siervo de la Nación” en el EdoMex

En el Estado de México, en el municipio de Ecatepec, Mota-Engil tiene a su cargo la construcción de la carretera “Siervo de la Nación” que debió de haber estado en operación en el 2015, justo en el 200 aniversario luctuoso del General José María Morelos y Pavón, por lo que la obra lleva un incumplimiento en su fecha de entrega de 5 años y contando. Los estudios de factibilidad técnica que fueron avalados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y por la cual el gobierno del EdoMex pagó 15 millones de pesos, no contemplaron que en el trazo original de la autopista se encontraron ductos de Pemex y de gas, colectores de agua potable, vías de tren ya concesionadas y asentamientos humanos. Estas costosas omisiones modificaron el trazo original de la obra que terminó por ser una autopista completamente elevada; por lo que la propuesta económica inicial presentada por Mota-Engil de 4 mil 200 millones de pesos aumentó significativamente duplicando su costo quedando en 8 mil 600 millones de pesos.

La administración de Eruviel Ávila en el EdoMex para compensar este incremento del costo, aumentó la concesión a Mota-Engil de explotar económicamente esta vía de 27 a 46 años; para esto le facilitó incrementar la cuota de peaje de 40 a 50 pesos, además de permitirle una modalidad de tarifa dinámica: Mota-Engil puede cobrar cuotas

más elevadas en función de las horas pico de tráfico. 5 años de retraso y el doble del costo.

Actualmente Mota-Engil acosa a los vecinos del predio El Dique, en Ecatepec, intenta despojarlos de su predio para que la constructora pueda seguir con la construcción de la autopista.

Desde 2018 vecinos de este mismo predio ya habían denunciado la intención de la constructora por demoler por lo menos 15 casas y pagarlas a precios muy bajos, también denunciaron la intención de Mota-Engil de derribar por lo menos 250 árboles, así como la destrucción del patrimonio histórico que data de 1880.



Vecinos de El Dique han denunciado que la empresa Mota Engil reanudó las intimidaciones para que desalojen el predio. Foto tomada de: comunicadores.mx

La autopista formaba parte del proyecto de vías de comunicación con el Aeropuerto de Texcoco; la finalización de esta autopista es primordial, será una vía de conexión importante y uno de los accesos principales a otro de los megaproyectos que impulsa la administración de AMLO: el aeropuerto internacional de Santa Lucía.

Mota-Engil y Costa Canuva en Nayarit

Costa Canuva es un megadesarrollo turístico que proyecta Mota-Engil en Nayarit con una inversión total de 1,800 millones de dólares; con una extensión de 267 hectáreas, cuenta con una playa de siete kilómetros, cuatro de las cuales son vírgenes, y tres más con vistas y acantilados, campo de golf; una marina con capacidad para 500 posiciones de atraque y yates. El desarrollo prevé una casa de club de playa, 20 kilómetros de rutas y pistas especiales para bicicleta y patineta, y un club acuático para actividades como kayak, paddle, surf, y pesca, entre otras.

Los precios en los hoteles que se encontrarán en el destino tendrán un rango promedio de 450 dólares a 1,200 por noche; también contempla un complejo residencial con lotes que van desde 500 a 2,500 metros cuadrados, con un costo de entre 250,000 y 2.5 millones de dólares; además de 30 lotes condominales, que tendrán un precio de entre 800,000 y 20 millones de dólares.

En 2014, Durante el sexenio de Enrique Peña Nieto se transfirieron los derechos de propiedad de el ejido El Capomo, una superficie de 267 hectáreas con siete kilómetros de frente de playa en la Riviera Nayarit, a un grupo empresarial en cuyo centro está el consorcio Grupo Prodi / Mota - Engil México. Grupo Prodi (de capital mexicano), tiene el 49% de control accionario de Mota - Engil México.

En 2015, para el manejo financiero del proyecto Costa Canuva se crea Mota-Engil Turismo, con dos socios: Mota-Engil América Latina SAPI y Mota-Engil Turismo Holding (constituida por Mota Engil Tourism BV y Mota-Engil México). Y es con Mota-Engil Turismo que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) firma un contrato de fideicomiso para "crear un desarrollo turístico de primer orden que tenga una combinación, entre otros, de servicios de alojamiento turísticos, condominales, residenciales, actividades comerciales, actividades deportivas y marina".

Parte de las vías de comunicación al megadesarrollo turístico también la realiza Mota-Engil. En 2016, la SCT por licitación le asignó a Mota-Engil México y a Mota-Engil Ingeniería, uno de los tramos para la construcción de la nueva carretera Compostela - Las Varas, por 709 millones de pesos. La vialidad llega casi hasta Costa Canuva.

El gobierno por medio del despojo pone los ejidos y los consorcios se quedan con el negocio del mega desarrollo turístico; FONATUR es el encargado de entregar la tierra y el territorio al capital; Rafael Lang, director general de Mota-Engil Turismo, lo describe así: “Los dos proyectos al igual que éste (Costa Canuva) son proyectos que se detonaron en el seno de Fonatur, que provienen de este tipo de asociaciones donde el Fondo aporta los predios y grupos particulares asumen las obligaciones de hacer, y los dos son hoy referente de éxito de desarrollos turísticos detonados por Fonatur”.

Los fideicomisos juegan un papel importante en el despojo de tierras y territorios, el Fideicomiso Bahía de Banderas se constituyó por decreto presidencial en 1970, en donde el gobierno federal como fideicomitente designa como fiduciario al Banco Nacional de Obras y Servicio Público s.A. (BANOBRAS) y como fideicomisarios a los ejidatarios cuyas parcelas fueron expropiadas para el fideicomiso.

El fideicomiso consistía en enajenar los inmuebles expropiados, realizar las obras que señale BANOBRAS y enviar al fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal las utilidades que se generen y los productos de las ventas a los integrantes de todos los ejidos que se expropiaron.

Pero este fideicomiso no se cumplió, y, por lo menos hasta el año pasado, El Comisario Ejidal de El Capomo y Anexos, de Lima de Abajo, municipio de Compostela, Nayarit, denunciaron el despojo de 800 hectáreas de la Riviera Nayarita, por parte del Fideicomiso Bahía de Banderas.



Los desarrolladores del proyecto Costa Canuva están destruyendo manglares, selvas, playas y especies endémicas de fauna y flora protegida, denuncian grupos de ecologistas. Foto tomada de: realidadess-periodico.com

Los medios de despojo

En 1989 el gobierno federal, el Fideicomiso y la empresa Nueva Vallarta, suscribieron el acuerdo de coordinación

para formalizar la cesión de derechos y obligaciones. En 2002, la empresa constructora Nuevo Vallarta (Nuvasa), celebró el contrato de compra-venta con BANOBRAS de los predios expropiados al ejido El Capomo, con el Fideicomiso Bahía de Banderas como vendedora y Nuvasa como compradora.

En 2003, Nuvasa a fin de cubrir adeudos fiscales por 210 millones 809 mil 206 pesos, dio en pago a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público las 329 hectáreas expropiadas al ejido El Capomo, valuadas en 296 millones 977 mil 449 pesos.

En 2004, la Secretaría de Función Pública difunde el acuerdo por el que se desincorpora del régimen de dominio público de la Federación y se autoriza su aportación a título gratuito al patrimonio del Fideicomiso FONATUR, tres inmuebles con una superficie de más de tres millones de metros cuadrados, del Ejido El Capomo de Lima de Abajo, para el desarrollo turístico denominado Centro Integralmente Planeado Nayarit.

En 2017 se expidió el decreto del gobierno del Estado de donación de terrenos del Ejido El Capomo para el desarrollo del complejo turístico Costa Canuva a cargo de Mota-Engil.

Los excedentes de aquellas 329 hectáreas expropiadas en 1970, totalizan unas 800 hectáreas, de las que fueron despojados 306 ejidatarios de El Capomo y Anexos, Lima de Abajo, Nayarit.

En febrero del 2019, el director general del Fideicomiso Bahía de Banderas, Roberto Vergara, les dijo a los ejidatarios: “a la fecha, la relación con el Ejido Capomo, ha quedado finiquitada conforme a los convenios suscritos por la asamblea de ejidatarios con el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, como institución fiduciaria en el Fideicomiso Bahía de Banderas”.

Ya en la administración de AMLO, el 23 de abril del 2020 FONATUR le asigna la construcción del Tramo 1 del mal llamado Tren Maya a Mota-Engil México SAPI de C.V. en convenio con China Communications Construction Company LTD, Grupo Cosh S.A. de C.V. Eyasa S. de R.L de C.V y Gavil Ingeniería S.A.; y es FONATUR quien propone a los ejidatarios y pequeños propietarios hacerse socios aportando sus tierras a un nuevo fideicomiso: Fideicomiso de Infraestructura y Bienes Raíces FIBRAS.

Con una deficiente información de FONATUR sobre la forma en como las FIBRAS por medio de instrumentos financieros de alto riesgo hará socios a los ejidatarios que se vean impactados por el reordenamiento territorial mal llamado “Tren Maya”, hay bases en común en los casos de Nayarit y el proyecto de AMLO: ya sea por medio de compra de tierras -no pagadas- como en el caso de Costa Canuva o de hacer socios a los ejidatarios por medio de ins-

trumentos financieros como en el caso del reordenamiento territorial "Tren Maya"; ambos forman parte de esta acumulación por despojo, esta forma de valorización de capital que a través del robo de tierras y territorios por medios legales a sus habitantes, hace más ricas a pocas transnacionales y más pobres a los despojados de estas tierras.

Otra característica del sistema capitalista en su momento neoliberal y que se cumple cabal en la administración de AMLO es la garantía de que el capital transnacional tenga certidumbre en su incremento de ganancias; Mota Engil siempre gana, sin importar si el aeropuerto de Peña Nieto es en Texcoco o el aeropuerto de AMLO es en la base aérea de Santa Lucía, las autopistas de Mota Engil no paran, sin importar si llevan años de retraso o el doble del costo de construcción: el dinero siempre sale del financiamiento público y después, de la concesión otorgada.

La otra cara de las ganancias de Mota Engil es la incertidumbre para los despojados, sin promesa de trabajo, sin la certeza de poder comprar una vivienda donde habitar dignamente, sin la garantía de poder acceder a las playas de Nayarit o habitar uno de sus hoteles de lujo; o transitar por una autopista (si se tiene auto) que gradualmente irá incrementando su costo para finalmente llegar a un aeropuerto en donde no sabrán si podrán pagar un vuelo. Pusieron todo y los dejaron fuera.

El 12 de septiembre de 2020 López Obrador le inauguró a su socia corrupta Mota Engil la línea 3 del tren ligero de Guadalajara que atraviesa la zona metropolitana. El tren se dividió en 3 tramos, 2 estuvieron a cargo de Mota Engil - Prodi, los mismos constructores-inversionistas del complejo Costa Canuva. El tren de Guadalajara tuvo casi 3 años de retraso, con un costo original de 17 mil 692 millones de pesos, acabó costando 35 mil 054 millones de pesos, casi el doble del costo original; misma situación que la autopista en el EdoMex. No hay sanciones y sí ganancias.

AGRAVAR UN COLAPSO AMBIENTAL QUE YA ESTÁ OCURRIENDO...



Aspecto de la selva de Calakmul desde la Estructura II. La selva que rodea esta zona está en peligro por el mal llamado “Tren Maya”. De esta selva depende la recarga del manto acuífero del que depende toda la Península de Yucatan, donde todas las corrientes de agua corren por el subsuelo. Foto: Colectivo Grieta

“En el proyecto del tren hay elementos que no se consideran. Los políticos se limitan a hablar del impacto de las vías, cuando sabemos que no solo se trata de las vías. Las vías van acompañadas de reubicación de personas, construcción de polos de desarrollo, con la implementación de más agroindustrias, porque uno de los objetivos de esta ruta es el comercio, con la posibilidad de que se traiga más industrias y afectando al ambiente”: Investigadora Científica de Yucatán

Frente al proyecto del mal llamado “tren maya” diversas voces de la comunidad científica han expresado los daños y peligros que traería consigo la realización del proyecto impulsado por el gobierno de la autodenominada 4T. Así, en junio de 2019 un grupo de investigadoras del Centro de Investigación Científica de Yucatán y de la Universidad Autónoma de Yucatán publicaron el artículo “El tren maya ¿Porqué están preocupados los biólogos?”. En paralelo, estas investigadoras, junto con un grupo más amplio de académicos han generado otros documentos donde se analiza la problemática ambiental y social que traería el proyecto de tren del gobierno federal. En días recientes, otros científicos alertaron sobre el riesgo geológico de la Península de Yucatán frente a los megaproyectos. Estas voces, describen una serie de graves problemas ambientales, ecológicos, geológicos y sociales que se ocasionarían, de acuerdo a la información que se conoce, con el proyecto

del mal llamado “tren maya”. Para profundizar sobre esta temática, platicamos con la investigadora Casandra Reyes, así como con otras y otros académicos de la comunidad científica de Yucatán, quienes prefirieron reservar sus nombres debido a las presiones de que son objeto al interior de algunos de los centros públicos de investigación para controlar la información que dan a conocer y limitar la que pueda ser crítica respecto a los proyectos gubernamentales.

El proyecto del tren y el agravamiento del cambio climático

Se suele pensar que el clima determina la presencia de las selvas y bosques, pero se reconoce poco el papel de dichas selvas y bosques en la regulación del clima. Las investigadoras señalan que los árboles de las selvas también regulan la temperatura del ambiente porque captan la radiación del sol y liberan vapor de agua de sus hojas al transpirar, lo cual también disipa el calor del sol.

“La península de Yucatán ha sufrido una gran deforestación la cual data desde el siglo pasado, en los últimos 5 años esta deforestación se ha acelerado con los megaproyectos que incluyen las llamadas energías alternativas, la agroindustria y más recientemente el proyecto del tren. Es decir, desde antes del tren la península tiene un serio problema de

pérdida de biodiversidad. Por eso cuando empezamos a escuchar del tren por la prensa, porque el famoso proyecto ejecutivo hasta hoy nadie lo ha visto. Y nos preocupamos más cuando vimos las declaraciones de ONU hábitat sobre los polos de desarrollo y los objetivos de esos polos de desarrollo, pues aunque ellos afirmen que serían “ciudades sustentables”, eso es muy difícil de implementar en la realidad”. Comenta una de las investigadoras.

El incremento en la tala, ya sea por la construcción misma del tren o bien por el incremento en los monocultivos agroindustriales podría tener consecuencias graves para la región, pues los estudios científicos han demostrado que la pérdida de árboles hace que el clima se vuelva mucho más caluroso.

“En cuanto al clima, la temperatura se está incrementando. Las temperaturas mínimas se están incrementando y los patrones de lluvias están cambiando. La deforestación que sí traería el tren maya agravaría este cambio climático. La ciudad de Mérida es hoy 1.5 °C más caliente que hace diez años. En la parte de las zonas de selva, incluso con vegetación secundaria, nosotros hemos hecho mediciones y ahí se ve cómo la temperatura en las zonas arboladas puede ser hasta 10 °C más baja cuando hay

vegetación, comparándola con las zonas que han perdido la cobertura de árboles.”



Monos araña en la selva tropical de la reserva comunitaria de Punta Laguna, Yucatán. La cobertura de los árboles no solo da refugio a la fauna nativa, sino que ayuda a regular la temperatura del ambiente de la región. Foto: Colectivo Grieta

El gobierno federal ha planteado un doble discurso en el que se presenta como una obra que solo implica unas vías férreas cuando se habla ante ambientalistas, mientras que cuando se habla ante los empresarios se insiste mucho en que se buscará crear los llamados “polos de desarrollo”.

“Obviamente de entre los polos de desarrollo el que más nos puso en alerta y causó preocupación es el polo de desarrollo que se pretende establecer en Calakmul, en la zona de Calakmul que es el uno de los macizos forestales más importantes de México e incluso de América Latina. Calakmul no solo es importante para conservación de la biodiversidad, sino para el funcionamiento ambiental de toda la península, porque el abastecimiento de agua de la Península depende en gran medida del agua que cae en Calakmul. De la lluvia que cae en Calakmul el agua se distribuye a través del subsuelo hacia las costas del norte, del este y oeste de la península”. Señala otra académica.

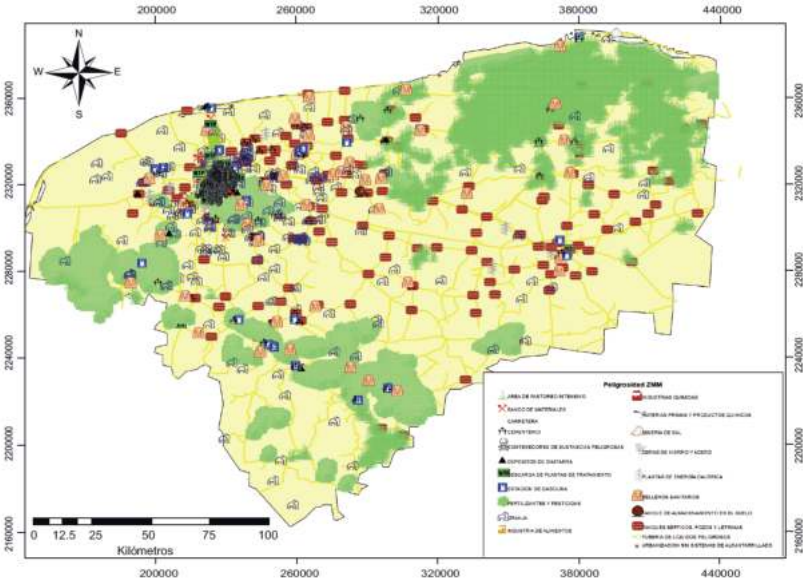
En el megaproyecto del mal llamado tren maya se ha planteado desde el inicio que se espera llevar masivamente turistas hacia la zona de Calakmul. Las investigadoras han señalado que el incremento de demanda y consumo de agua que esto implicaría tendría consecuencias adversas no solo en las comunidades locales que dependen de esa agua para sus actividades agrícolas, sino también en el resto de la península. No hay que olvidar que la mitad de la Península de Yucatán se encuentra más al norte que la Ciudad de México, y la costa norte de la misma está tan al norte como la Ciudad de Aguascalientes, por lo que las lluvias son más estacionales y escasas (aún así desde los tiempos de Fox, los inquilinos de palacio nacional se refie-

ren a la península como “el sur”). Durante la entrevista, una de las científicas recordó que el abastecimiento de agua ya es un problema para las ciudades del norte de la península, especialmente para Mérida:

“Cuando escuchamos del gobierno o leemos en la Manifestación de impacto ambiental que el objetivo es generar un turismo ‘tipo Cancún’, pues ya tenemos el antecedente de qué tipo de desarrollo se quiere realizar. En Calakmul se reciben alrededor de 44 mil personas al año, mientras que en Cancún se reciben millones de personas al año. En Calakmul el agua es escasa y la gente de un turismo al estilo de Cancún estaría buscando albercas, bares, etc. y obviamente la tala no solo se concentraría en el polo de desarrollo sino que podría extenderse mucho más. En el caso de Mérida, generar, como se pretende un nuevo polo de desarrollo solo agravaría la situación del agua, en especial en cuanto a la contaminación”.

En la parte norte de la península de Yucatán el problema más fuerte tiene que ver con la contaminación del agua del subsuelo. El terreno de esta parte de la península es el karst, en el que la roca caliza del suelo tiene “muchísima porosidad, lo cual hace que todo lo que cae al subsuelo se filtra hasta el subsuelo, contaminando el agua. Muchas de las agroindustrias que se están estableciendo en la región no cuentan con las medidas necesarias y ya hay varios estudios que han documentado los riesgos que esto está signifi-

ficando para la contaminación de los acuíferos de los que dependen las ciudades. La capacidad de carga de esta región ya está llegando a su límite y el tren maya amenaza con llevarnos a rebasarlo”, explicó Casandra Reyes.



Mapa de riesgos del acuífero del Estado de Yucatán. Tomado de [Revista internacional de contaminación ambiental](#).

Fragmentación y destrucción de la selva

El gobierno federal ha insistido mucho en que el mal llamado tren maya usará vías o derechos de vía ya existentes. Sin embargo, en sus artículos, las investigadoras señalan que en la realidad varios tramos de esas vías previamente

existentes estaban prácticamente en desuso, con lo que la vegetación había vuelto a cubrir parte de esas vías. De esta manera, se había restablecido la conexión entre poblaciones de plantas y animales a lo largo de los años. Uno de los riesgos ahora es que el proyecto del tren contempla volver a poner en funcionamiento esos tramos, fragmentando la selva y convirtiéndose en una barrera para plantas y animales.

Además, en otros tramos, donde existe escaso tráfico ferroviario, el proyecto de tren que impulsa López Obrador es un tren de alta velocidad, mucho más agresivo que el tráfico actual: hoy en día por esas vías transitan trenes dos o tres veces al día, a 15 km por hora, mientras que el proyecto de tren plantea que éste viaje a 120 km por hora cuando transporte mercancías y a 160 km por hora cuando transporte pasajeros. No hay que olvidar que de acuerdo a la Manifestación de Impacto Ambiental se prevé que, inicialmente, el tráfico de trenes sea de un convoy cada 20 minutos . Y de manera aún más grave, los datos que el propio gobierno de la 4T ha presentado ante capitalistas del ramo ferrocarrilero en el congreso ExpoRail 2020 en Quintana Roo, indican que el sistema tendría capacidad para que transite un tren cada 5 minutos, con lo que el riesgo para la fauna de la región sería aún mayor.

Al respecto una académica señala: "Aunque el gobierno señale que es a través de los derechos de vía ya

existentes, sabemos que la obra implica talar árboles a 10 metros de cada lado, que si bien al principio dijeron que no se talaría ni un árbol, eso es imposible de realizarse. Además por el trazo van a tener que reubicar un buen número de viviendas y esas viviendas obviamente tendrían que construirse talando partes de la selva.”

Pero además, una vez que se conoció la Manifestación de Impacto Ambiental del primer tramo del proyecto del mal llamado tren maya comenzó a hacerse evidente la verdadera dimensión del impacto del proyecto. Así Casandra Reyes, quien lleva años estudiando la ecología de las plantas de la Península señala que:

“Aunque en teoría utilicen las vías ya existentes, primero van a tener que actualizarlas, porque no pueden usar las vías de ahorita que son para un tren lento que pasaba dos o tres veces al día. Ahora están pensado en un tren mucho más rápido con algunos tramos donde habrían dos vías corriendo paralelas, con trenes que pasen continuamente. Aún con los supuestos pasos de fauna que planean, los cuales son insuficientes, es claro que habría un impacto muy fuerte degradando las comunidades naturales de plantas y animales de la zona.”

“Nosotras pensamos que una planeación responsable debería ser para todo el proyecto en su conjunto (y no por tramos como se ha presentado), porque están interconectados todos los ecosistemas y los mantos freáticos, enton-

ces la afectación en un lado va a ser afectación en otro. Y también vemos que tendría que evaluarse no solo el proyecto del tren per se, sino la acumulación del efecto de todos los proyectos que han venido sucediendo, de granjas porcícolas, de aerogeneradores, de parques fotovoltaicos, etc.”

“Esta MIA (Manifestación de Impacto Ambiental) solo habla de las vías y no de todo el aumento de población que va a venir con los polos de desarrollo. Nosotros siempre hemos dicho que lo que más nos preocupa son los polos de desarrollo. Porque ahí tienes mucha más gente, más infraestructura y eso es un impacto mucho mayor que el tren, aunque ya estamos viendo que el tren también va a tener un impacto negativo muy fuerte al fragmentar todos estos ambientes naturales”.

Por su parte, otra bióloga consultada señala:

“Se ha mencionado que en la península de Yucatán no hay selvas, no solo por el director de Fonatur, incluso por el propio presidente que ‘ya no hay selvas’, López Obrador dice que cuando su hijo le preguntó, él le contestó que Yucatán ya no hay selvas. Pero ahí están los estudios que ha hecho CONABIO sobre la biodiversidad de los estados de Yucatán, Campeche y Quintana Roo y la cartografía del INEGI TF-6 donde se muestra que la superficie de vegetación arbolada que existe en la península es muy grande.

Gracias a estas superficies es que tenemos captación de agua, gracias a esa vegetación secundaria (tipo acahual maduro) la gente del campo obtiene materias primas para artesanías, madera, frutas, etc, y se mantiene la biodiversidad de la región."



Ave en el bosque tropical en las inmediaciones de Cobá, Quintana Roo. El presidente López Obrador niega la existencia de esta selva, y sin embargo, las aves aún llegan a ella. Foto: Colectivo Grieta

"Estos megaproyectos que se pretende implementar sin cuidados ni conciencia ambiental pondrían en riesgo a un mayor número de especies, así como los servicios ambientales de los que dependemos todos."

La investigadora recordó que la cueva de los murciélagos, que se ubica en Calakmul, es uno de los dos lugares en el mundo (el otro está en Malasia) donde se tiene un “volcán de murciélagos” del cual por las tardes los murciélagos salen en masa a cazar insectos, a comer néctar, a polinizar plantas, etc. Esta cueva ya sufrió algunos derrumbes por las obras de ampliación de la carretera Chetumal-Escárcega y ahora el riesgo es que ese tramo del tren maya (asignado a la SEDENA) termine de afectar la viabilidad de esa población de murciélagos, la cual no solo es un elemento de biodiversidad relevante en sí mismo, sino que brinda indirectamente beneficios a las poblaciones locales al controlar poblaciones de insectos y al polinizar plantas a muchos kilómetros a la redonda.



“Cueva de los murciélagos”, en Campeche. Foto: Christopher González. Tomada de [www..mexiconewsnetwork.com](http://www.mexiconewsnetwork.com)

“Una de las zonas que nos preocupa mucho es Calakmul, por la fragilidad del área donde pasaría el tren, que es donde se encuentra una de las cuevas de murciélagos más importantes del continente americano. Esta cueva ya sufrió derrumbes cuando se amplió la carretera Chetumal-Escárcega y obviamente la construcción de otra vía impactaría en ella.

Estos murciélagos, de los cuales se estiman una población de más de tres millones de murciélagos en este sitio. Esos murciélagos regulan la población de insectos en toda esta región. Hay alrededor de 7 especies de murciélagos en esa cueva. Los murciélagos son especies claves en estos ecosistemas por la cantidad de insectos que comen cada noche, sin ellos, podrían presentarse incluso incrementos en la incidencia de plagas a escala regional.”

Pero no son solo murciélagos, ornitólogos consultados nos cuentan que por la Península de Yucatán pasan casi la mitad de todas las aves migratorias de América en sus recorridos anuales, especialmente en la zona norte de la península, la misma que se vería afectada por los así llamados “polos de desarrollo” de Izamal y Valladolid, entre otros.



Ave en el bosque tropical en las inmediaciones de Cobá, QRoo; el tren impulsado por el gobierno de la 4T pondría en riesgo su hábitat. Foto: Colectivo Grieta.

Esta realidad no se refleja en la Manifestación de Impacto Ambiental pues en ella, quienes la elaboraron plantean que el megaproyecto del tren solo afectaría áreas muy pequeñas, sin justificar o sustentar tal afirmación en evidencia científica: “al final literalmente dicen que seleccionaron las áreas más pequeñas que les dio el modelo, sin ninguna explicación de por qué lo hicieron; no hay un análisis en realidad de flujos de agua de los ecosistemas, de la capacidad de carga”, señala la Dra. Casandra Reyes. En resumen, es una MIA hecha a modo.

Coatíes atraviesan un camino en medio de la selva de Campeche. Para éstos y otros mamíferos una vía férrea con un tráfico de de trenes a 120 km por hora cada 20 minutos sería una barrera que pondría en riesgo a las poblaciones de la zona. Foto: Colectivo Grieta.

El tren contra los agroecosistemas mayas

La destrucción de la naturaleza por el capital es, al mismo tiempo, una afectación a la vida de las comunidades que dependen de ella. De la naturaleza dependen los campesinos para producir los alimentos que todos consumimos y, como se señala en uno de los documentos que han publicado sobre el impacto del tren en el norte de la península de Yucatán la milpa maya “no es solo un espacio agrícola, sino que es una forma de relación con la naturaleza que tiene muy claro que en sitios tropicales y estacionales se requiere biodiversidad para su supervivencia”.

Al respecto, una ecóloga de la zona nos comenta:

“En el caso de Calakmul, donde se tiene una de las selvas mejor conservadas, los comisariados ejidales están preocupados porque a raíz de las delimitaciones de la reserva ellos tienen limitado lo que pueden hacer en las zonas de amortiguamiento, lo cual los llevó a depender mucho de la producción de miel. El cambio climático ya ha afectado los periodos de floración y ello a su vez ha afectado a la producción de miel. En particular el comisario ejidal de Conhuas ha expresado su preocupación de que si

entra el tren, la llegada de gente puede afectar la producción de miel al alejar a las abejas o alterar aún más su actividad. La pretensión de que el tren entre 20 kilómetros dentro de la reserva de Calakmul hasta la caseta de la CONANP aumenta la preocupación de los campesinos de la zona.”

“Esta situación se repite en diferentes zonas, donde el cambio ambiental global ha alterado los patrones de lluvia y donde seguir deforestando en zonas como Izamal o Valladolid para los llamados polos de desarrollo, aumentaría la problemática ya existente. En casi toda la Península de Yucatán la producción de miel es una de las principales actividades para los ingresos de las personas. Eso es también lo que está en juego con el megaproyecto del tren”.

El tren pretende convertir a los campesinos y apicultores mayas en el mejor de los casos en empleados de un turismo efímero que asistiría como espectador en primera fila al colapso ambiental de la península de Yucatán. Se trata de una forma más de la guerra que el capitalismo tiene en contra de formas de vida más diversificadas, donde las comunidades defienden el territorio porque defienden su vida. Justamente al referirse a las estrategias de supervivencia de las comunidades mayas, Casandra Reyes apunta:



“La entrada de los cultivos transgénicos hace unos 10 años marcó un parteaguas porque fue la primera vez que se dio una articulación de las comunidades de los tres estados de la Península de Yucatán en defensa de su apicultura ya que el polen de los transgénicos afecta directamente la capacidad de venta de su miel a mercados europeos. Dicha organización logró hacerle frente a los transgénicos, ganando juicios y propiciando decretos que protegen la zona. La cultura maya sigue ahí, sigue en torno a la milpa, en torno a la apicultura, en torno a los solares. Es un sistema con varias patas, en el que la agricultura es una, el solar o traspatio de las casas es otra, la apicultura es otra y la recolecta y caza vendría siendo otra pata.”

Jitomates nativos creciendo en un traspatio en Calcehtok, Yuc., su morfología característica, su resistencia a enfermedades así como el tipo

de sabor que confieren a los guisos locales los vuelven muy apreciados. La importancia biocultural y de soberanía alimentaria de los cultivos de traspatio es enorme para las comunidades mayas. Foto: Colectivo Grieta

Así, las investigadoras ubican a la naturaleza y a la vida de las comunidades como parte de una misma cosa, de una relación. Por eso la lucha en defensa del territorio es siempre una lucha por la vida. Eso es lo que está en juego.

Como académicas, nosotras necesitamos más de las asambleas y del movimiento social que ellos de nosotras

Para las investigadoras el análisis y la crítica del megaproyecto del tren ha ido de la mano con una experiencia, nueva, la de relacionarse con las asambleas, con las comunidades mayas y con los espacios organizativos que defienden el territorio, así una de ellas nos dice:

“En nuestro caso hemos intentado participar en las revisiones de las Manifestaciones de Impacto Ambiental y de estar atentas a la forma en que toman las decisiones los gobiernos, revisando documentos, emitiendo opiniones. Cuando nos enteramos del proyecto y nos dimos a la tarea de ver qué estaban haciendo otros grupos, otras personas por fue-

ra de la academia al respecto de esto. Ahí comentamos lo que nosotras sabemos de estos aspectos ambientales, del manto acuífero, etc., no tanto porque seamos expertas, sino porque sabemos de las investigaciones que otros académicos hacen sobre eso temas. En todo caso a mi lo que me sorprende es que no haya más personas participando, sobre todo cuando hay muchos investigadores que ya tienen trabajos respecto a la problemática ambiental”.

En el mismo sentido, Casandra Reyes habla de una sensación ambivalente. Por un lado, nos dice que es muy deprimente ver el nivel colapso ambiental que ya está sucediendo en toda la región con los megaproyectos que se han realizado. Pero al mismo tiempo nos explica que poder aportar desde su conocimiento a los espacios organizativos significa una posibilidad que no tenían antes:

“Frente al surgimiento de organizaciones civiles y sociales como Articulación Yucatán y Muúch Xiimbal, como académicos lo que nos pasó es que no pudimos negar ya más la importancia de lo que pasaba a nuestro alrededor y decidimos que teníamos que darle tiempo y espacio a esta lucha en la agenda. Ellos empezaron a decir que querían apoyarse en ‘los académicos amigos’, o ‘los académicos solidarios’ y ahí me cayó el veinte de que para los pueblos la mayoría de los académicos no son amigos y

no son solidarios y seguramente tienen razón en su percepción.”

“Algo que me llamó la atención fue que cuando publicamos el artículo de por qué están tan preocupados los biólogos frente al tren maya, este texto recibió mucha atención. Y pienso que fue porque fuimos las primeras en decir lo que otros ya estaban pensando y que nadie se atrevía poner en escrito y a sustentar con datos, esa oposición al tren desde el cuidado al medio ambiente. Pero lo que más me llama la atención es que otros académicos no digan nada cuando es evidente lo que está pasando.”

Otra académica concluye:

“En este caso yo me atrevería a decir de los movimientos sociales, que nosotros como investigadores los necesitamos más a ellos de lo que ellos nos necesitan a nosotros. Porque son grupos que se informan bien, que luchan por sus derechos. Nosotros como servidores públicos estamos muy limitados en nuestro alcance para emitir opiniones o para llegar más gente o incidir realmente en la toma de decisiones. La gente de las asambleas, de las organizaciones de la sociedad civil tiene otra realidad, a través de ellos podemos tener una participación como científicos y podemos contribuir realmente a lo que pueda pasar o pueda hacerse respecto a la realidad

ambiental. Por eso yo creo que los necesitamos más a ellos que ellos a nosotros.”

El panorama ambiental derivado del megaproyecto del mal llamado “tren maya” es oscuro. Sin embargo, en medio de esa oscuridad, el ejercicio de comunicación y diálogo de algunas científicas y científicos con el movimiento social y con las comunidades que defienden sus territorios, ha sido, sin duda, una experiencia alentadora. Son muchas las vías y los puntos de partida desde los que se construye la resistencia y más importante que su origen será el camino que puedan construir juntos. En ese sentido, el megaproyecto del mal llamado “tren maya” suma ya otra derrota pues donde buscaba fragmentar, ha terminado uniendo en la resistencia. De esta resistencia seguirá floreciendo la vida en el sureste y en el oriente de México.

LA GUERRA DEL AGUA



Cenote Ik Kil. Foto: Descubre Calakmul

La crisis de agua que se avecina y que ha sido anunciada desde varios ámbitos puede que llene las pesadillas de comunidades, científicos y ambientalistas, pero parece estar muy lejos de las preocupaciones de quienes gobiernan y de los grandes señores del dinero. Entre varios de los aspectos que se han denunciado desde las comunidades

que habitan la península maya en cuanto a por qué el mal llamado “tren maya” es un proyecto de muerte, el del agua es uno de los que muestra de manera tangible la gran catástrofe que se podría desatar en caso de que se llegara a concretar el proyecto con las características que, a cuenta gotas, se han ido filtrando mediante declaraciones expresas de quienes pretenden imponerlo.

Planteado de inicio como un supuesto tren turístico, el proyecto del mal llamado “tren maya” implica una transformación radical de este territorio, que dio origen a la cultura maya, al contemplar la construcción de distintas estaciones en torno a las cuales se pretende desarrollar nuevas ciudades, zonas de explotación turística masiva y, lo que se ha ido exponiendo de manera más velada, un enorme proyecto de parques agroindustriales para los cuales la explotación del agua sería fundamental.

Los cenotes son considerados sagrados para la cultura maya debido a que son la fuente de agua y por lo tanto de vida de la región:

“Sin los cenotes no hay posibilidad de tener territorio maya, ni tampoco acceso al agua. Si se contamina el agua de los cenotes también se ve afectada la vegetación, así como la fauna que necesita de sus aguas para la vida. Así, la destrucción y la contaminación sistemática a los cenotes en la Península de Yucatán es una amenaza para nuestra vida como

pueblo indígena maya. Para defender la existencia misma de nuestros territorios necesitamos defender el sistema de cenotes de la Península de Yucatán del cual se sostienen” - Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch Xíinbal y el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible.

Agua para qué y para quién

Los cenotes son la manifestación más visible de un frágil sistema de aguas subterráneas que ya desde hace algunos años resiente de manera palpable la transformación de la región a manos del modelo capitalista de desarrollo.

El incremento en el turismo, en particular en su modelo rapaz y descontrolado como el que se ha dado en Quintana Roo, ha llevado no sólo a un incremento desmedido del uso de agua sino a la contaminación del delicado sistema de abastecimiento subterráneo en toda la región. La pesadilla ambiental en la que se ha transformado Tulum, en donde el crecimiento de la industria turística ha ido acompañado de una absoluta ausencia de un plan de manejo de agua, drenaje y residuos, es sólo un preámbulo de lo que puede pasar con el resto de la península.

La Península de Yucatán alberga más del 30 por ciento del agua nacional. Sin embargo, los cambios asociados al incremento del turismo y del uso de agua para cultivos e industria, han implicado una disminución de la disponibilidad media del 43%. Agregado a este incremento, las parti-

cularidades del sistema cárstico (de roca caliza extremadamente porosa) permiten una aceleración del ciclo de agua que la hace extremadamente vulnerable a la contaminación.



Vertedero al aire libre en Tulum. Foto: DW

En una nota de 2018 (<https://www.dw.com/es/tulum-de-playa-paradis%C3%ADaca-a-pesadilla-ecol%C3%B3gica/a-43236578>), se señalaba la relación entre las particularidades de este sistema de aguas y la contaminación. Según Paul Sánchez Navarro, director de la Organización Mexicana para la Conservación del Medio Ambiente (OMCA) “El ciclo del agua en esta región es muy rápido. En tan sólo siete días el agua superficial contaminada se filtra al sistema de agua subterránea y finalmente al océano”. Según Sánchez Navarro, esta contaminación impacta en el Sistema de Arrecifes Mesoamericano de la región, el segundo

más grande del mundo después de la Gran Barrera de Coral australiana. “El arrecife de coral se ha degradado en un 80 por ciento en los últimos 30 años en la Riviera Maya y el Caribe mexicano. La proliferación de algas, debido al exceso de nutrientes y contaminantes en el agua, están sofocando el arrecife de coral”, explica.



Sargazo en Tulum. Foto: El Sol de México

Además del efecto que tiene en las costas, la contaminación del agua también tiene afectaciones directas en la población. Un estudio realizado por el Laboratorio de Ciencias Ambientales Costeras a mediados de este año mostró la presencia de sustancias dañinas en el agua, debido a los desechos provocados por el crecimiento de la población y las actividades industriales y agropecuarias,

que se filtran rápidamente al suelo y se mueven a través de la porosidad de la piedra directamente hacia los pozos de abastecimiento de agua que históricamente han sido la única fuente de agua potable de la región.

Algunos de los contaminantes encontrados en zonas de poca densidad poblacional e industrial muestran la rápida transferencia de estas sustancias a través del sistema de agua subterránea. El estudio encontró hidrocarburos provenientes de actividades petroleras, plaguicidas empleados en la agricultura, trihalometanos, compuestos volátiles formados a partir de reacciones del cloro con la materia orgánica del suelo, entre otros contaminantes.



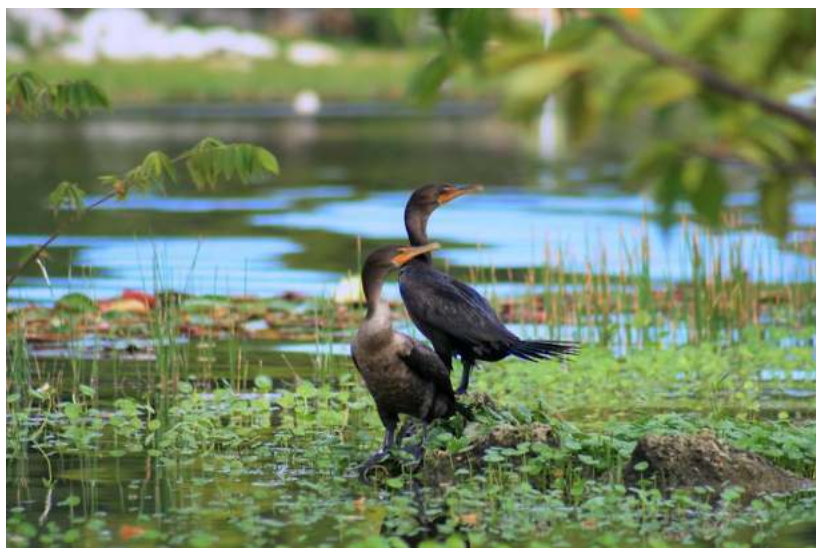
Cenote contaminado. Foto: DGCS/UNAM

En mayo de este año la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch Xíinbal y el Consejo Civil Mexicano

para la Silvicultura Sostenible solicitaron a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) medidas cautelares para proteger el acuífero subterráneo de la Península de Yucatán “del cual depende el derecho al agua, a un medio ambiente sano y al desarrollo de una vida digna de los pueblos mayas de la península.”

En el mismo documento denunciaron que las “autoridades mexicanas de los tres niveles de gobierno han sido omisas en asegurar una infraestructura adecuada y suficiente para el tratamiento de las aguas residuales y el manejo de los residuos sólidos. Además de haber otorgado concesiones para carga y descarga de agua que son operadas sin control, ni medidas de prevención ni mitigación.”

Las decisiones gubernamentales en cuanto al diseño del trayecto del mal llamado “tren maya” no ofrecen ningún aliciente para pensar que las cosas se harán mejor a partir de este momento. En su paso a través del municipio de Mérida, se pretende que el tren atraviese la reserva de Cuxtal, un área natural protegida de selva conservada de 11,000 hectáreas que abastece de agua a la ciudad de Mérida. Quienes han trabajado de cerca con esta reserva advierten que el tren “obviamente afectará [ya que] va a pasar por una zona núcleo de la reserva” Asimismo, se ha señalado que Cuxtal es el área hidrológica que está mejor protegida en el Estado por lo que el paso del tren a través de esta área es preocupante.



“Cuxtal es nuestro pulmón”. Foto: Reserva Cuxtal.

Además de los problemas relacionados directamente con los trayectos del tren, la ausencia de estudios de impacto ambiental y social aunadas a la falta de un plan de manejo de agua para los proyectos encadenados al tren, los supuestos “polos de desarrollo” que proyectan un aumento del arribo de 3 a 4 millones de turistas a la región por año, no pueden sino alarmar a la población, quienes, en palabras de la Asamblea Múuch Xíinbal, ven el peligro en el que se encuentra el “patrimonio histórico, identitario y cultural de los pueblos mayas, así como su salud y sus vidas”.

Transformar la “estéril” península en un laboratorio industrial

El caso del intento de imposición de una mega granja porcícola encima de esta Reserva Geohidrológica Anillo de Cenotes que, una y otra vez, se ha tratado de echar a andar desde hace un par de años en Yucatán, con todos los riesgos que los contaminantes relacionados a esta industria traerían a este importante núcleo de abastecimiento de agua, es tan sólo el inicio del proyecto que está en el corazón del megaproyecto del mal llamado “tren maya”, a pesar de que la información al respecto aparece de manera más velada.

En una entrevista de enero de este año el titular de Fonatur, Rogelio Jiménez Pons, declaraba con entusiasmo que el tren detonaría “ciudades pequeñas, parques agroindustriales cárnicos, frutales, forestales, de alimentos orgánicos y palma de aceite, además de terminales de carga y combustible”. En la misma línea de ideas mencionaba el crecido interés por parte de “empresarios de Estados Unidos que visitan zonas como Tenosique, Tabasco, para establecer una cuenca lechera ante la riqueza de agua, así como holandeses que analizan proyectos de refrigeración de alimentos para llevarlos a centros de consumo turístico y reducir importaciones [...] en Chiapas y Tabasco habrá cuencas lecheras, allí estadounidenses ya checan los terrenos.”

La visión del titular de Fonatur para la península no puede ser más clara que en las siguientes declaraciones: “sólo Quintana Roo depende del turismo, los otros cuatro estados no, pero tienen una fuerza agroalimentaria que atenderá con el tren los centros de consumo de la Riviera Maya, Cancún o Mérida[...] En Cancún habrá un centro de logística de carga y trenes suburbanos para conectar el Tren Maya con la ciudad; en Campeche, otro centro de combustibles, al igual que en Puerto Progreso; prácticamente en todas las entidades se impulsarán granjas avícolas y porcinas, producción de sorgo y caña de azúcar, palma de aceite y soya.” En otras palabras, la península, a excepción de las zonas explotables de manera turística, será transformada en un gran parque maquilador e industrial. Es decir que la vida de las comunidades y su soberanía alimentaria tendrá que transformarse radicalmente para insertarse a un modelo capitalista de producción con ganancias multimillonarias para unos y destrucción de la naturaleza y la forma de vida de otros.

El interés marcado en la producción de energía en la península, cuya densidad poblacional es relativamente baja, a través de la implementación de parques fotovoltaicos y eólicos, da una noción de las dimensiones del proyecto industrial en ciernes ya que la producción industrial requiere de enormes cantidades de energía para abastecerse. El interés en el acaparamiento de tierras para estos

propósitos ya ha empezado a afectar de manera palpable el tejido comunitario de la región.

Aunado a esto, las eólicas ya están teniendo consecuencias nefastas sobre los sistemas de distribución de agua. Una nota de octubre de este año muestra las consecuencias de la intervención humana en el sistema de aguas subterráneas tras del paso del huracán Cristóbal. Cecilio Cisneros, ejidatario de Ixil cuyo comisariado encabeza la resistencia a la entrada de parques eólicos en el territorio, declaró que en sesenta años jamás se habían padecido inundaciones como las de este año. “Ahora en Ixil, gracias a estos acaparadores que han vendido a empresas eólicas, entre otras más; gracias a sus parques eólicos que bloquean las corrientes de agua existentes en el subsuelo, evitando el flujo y salidas del agua, lugares como Ixil quedan inundados. Lógicamente, el agua no tiene libre paso en nuestro subsuelo quedándose estancada en zonas bajas como Ixil; nuestro pueblo y nuestra gente está pagando las consecuencias de ello”. La transformación de este sistema de filtración y flujo en pos de la ganancia capitalista pone en riesgo directo la vida de las personas que habitan esos territorios.

Estas plantas eólicas y fotovoltaicas también están relacionadas con la transformación industrial proyectada para la región en la que el agua es una pieza fundamental. Para unir los puntos del mapa del proyecto vale la pena remon-



tarse al artículo de investigación publicado en marzo de este año por la plataforma Connectas sobre el acaparamiento de agua en la Península por parte de la compañía Enerall, fundada en 2007 por Alfonso Romo, actual jefe de la presidencia. El artículo documenta la forma en que esta empresa acaparó casi 15,000 hectáreas de territorio a lo

largo de 10 años y “se convirtió en la mayor explotadora de agua subterránea para uso agrícola de la Península de Yucatán y la tercera en todo el país”.

El caso de Enerall se comenzó a investigar debido a que la compañía llevó a cabo un delito ambiental inédito: tapar un cenote. Como muestra el expediente de 2018 de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa), el megaproyecto de biotecnología a manos de Enerall tuvo la ocurrente idea de tapar con tierra, rocas y despalme un cenote de 5,500 metros cuadrados que quedó convertido en fango. La compañía fue investigada por este delito, sin que hubiera alguna otra consecuencia penal más allá de una multa.

Fotografías de la denuncia que recibió Profepa contra Enerall. Fotos: Connectas

El desconcierto que provoca la ocurrencia de tapar uno de estos cuerpos de agua considerados sagrados por la cultura maya solo se profundiza al escuchar las planes expuestos por Alfonso Romo ante un grupo de empresarios, en un evento documentado por la revista Forbes en 2017. El plan del empresario regiomontano es transformar

los “improductivos” suelos pedregosos de la península en enormes y “fértil” campos de cultivo. En sus palabras explica:

“Si ustedes van de Cancún en carro a Mérida, no hay nada. Bueno, pero toda esta zona está asentada en agua. ¿Qué hicimos? Lo van a ver. Usando tecnología de punta, mexicana, de microorganismos, estamos convirtiendo suelos de improductivos en productivos. Lo que la naturaleza hace en 200 años, lo estamos haciendo en un año”.

El pedazo de fango al que fue reducido el cenote, acompañado de los venados, jabalíes y especies que murieron en la empresa (y que están documentadas en el expediente de la Profepa) no son más que los destrozos necesarios del empresario jugando a ser dios en su laboratorio. Teniendo en cuenta las particularidades del sistema cárstico ya mencionadas ¿Qué se puede esperar de este bloqueo del paso del agua, sumado a la inyección de “microorganismos” que se podrían filtrar por toda el sistema subterráneo de cenotes?

Aunado a estos experimentos, como documenta el artículo de Connectas, la compañía basa sus objetivos de producción en la extracción constante y directa de agua del subsuelo, la cual se usa en un sistema de regadío que funciona “270 días al año a través de 60 pozos y 30 pivotes,

cada uno de los cuales se mantiene activo durante 7 horas diarias, de acuerdo con una descripción remitida por la empresa a la Profepa y los expedientes de Conagua”.

Este ritmo de extracción no puede sino sentirse de manera palpable entre los agricultores mayas, quienes se enfrentan a la experiencia de ver sus pozos secos por culpa de los que no dejan de regar. Según Conagua, tal como documenta el artículo de Connectas, la región ha padecido sequías extremas desde los últimos cuatro años.

La conexión entre la participación de Romo en la redacción del Proyecto de Nación, y la manera en la que el gobierno actual ha colocado al mal llamado “tren maya” al centro de su programa de gobierno, junto con las declaraciones abiertas de Jiménez Pons, invitan a conectar directamente estos proyectos agroindustriales, como los centros de producción de esas “mercancías” que transportará el tren. No parece casualidad que el mal llamado “tren maya”, tendrá una de sus estaciones a sólo 50 kilómetros de Enerall.

Tras las declaraciones emitidas desde la misma presidencia, que está impulsando estos proyectos de muerte, en las que se criminalizó la oposición en la región, al relacionar a las asambleas comunitarias que luchan por su supervivencia junto con los medios que les han ayudado a denunciar las estrategias de imposición de este megapro-

yecto como meros peones de “empresas extranjeras” que los financiaban, se ha vivido un recrudecimiento de la criminalización de la protesta. Defensores comunitarios han denunciado agresiones en su contra desde finales del año pasado.

Sin duda, quienes se enfrentan y se plantan contra esta maquinaria de gigantes desde sus asambleas comunitarias, desde sus trincheras de lucha, lo hacen con todo en contra pero con la convicción de que la “lucha es por la vida” contra quienes proponen proyectos que, vistos bajo la lupa de quienes se preocupan por la posibilidad de continuidad de la vida en el planeta, no pueden sino parecer un acto de idiotez o perversidad suprema. En pocas instancias queda esta oposición entre megaproyectos de muerte y lucha por la vida tan clara como cuando se trata de la lucha por el agua.

LA RESISTENCIA DE LOS PUEBLOS FRENTE AL SUPUESTO FIN DEL NEOLIBERALISMO



Foto tomada de la página de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya, Múuch' Xíinbal

*“Y cuentan los viejos más viejos que el viento
y la lluvia y el sol le dicen al campesino
cuándo debe preparar la tierra,
cuándo debe sembrar y cuándo cosechar.
Y cuentan que también la esperanza
se siembra y se cosecha.
Y dicen los viejos que el viento,
la lluvia y el sol están hablando
de otra forma a la tierra,
que de tanta pobreza no puede seguir
cosechando muerte,
que es la hora de cosechar rebeldía”.*
EZLN (1994)

Arriba, el presidente Andrés Manuel López Obrador decretó el “fin del neoliberalismo”. Esta declaración no tendría mayor importancia de no ser por la profundización de este sistema de muerte durante el presente sexenio. El mal llamado Tren Maya y los otros megaproyectos impulsados por el capataz en turno, nos permiten desnudar la continuidad de la destrucción neoliberal sobre nuestro territorio. Abajo, la organización de los pueblos indígenas continúa y, a través de la reproducción de sus diversas formas de vida, construye resistencias que se articulan para hacer frente a la actual guerra capitalista.

En diferentes documentos y comunicados el Ejército Zapatista de Liberación Nacional ha caracterizado la forma neoliberal de acumulación capitalista como un nueva Guerra

Mundial, la Cuarta. Como sus predecesoras, ésta tiene como objetivo central la conquista y administración de territorios. En este nuevo proceso de conquista para la universalización del mercado, la humanidad se ha convertido en el enemigo a destruir por el capital, y su destrucción no implica únicamente su eliminación física sino, sobre todo, la destrucción de formas de vida que se oponen a la lógica del capital. En el caso de nuestro país, la acumulación de la ganancia privada busca la destrucción de la forma de vida de los pueblos indígenas, entre otros, quienes no reducen la tierra ni al ser humano a una vulgar mercancía.

La Cuarta Guerra Mundial opera mediante mecanismos de destrucción/despoblamiento-reconstrucción/reordenamiento para incorporar nuevos territorios a las relaciones capitalistas. Con las reformas salinistas de 1992 al artículo 27 de la Constitución se dio legalidad al despojo de tierras indígenas y campesinas en nuestro país. La posibilidad de privatización de las tierras comunales y ejidales estuvo acompañada de la masiva entrada de productos de la agroindustria estadounidense, cuyo crecimiento se vio estimulado por la puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (1994), mismo que se reedita y profundiza en la administración actual con el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). En esta misma sintonía se aprobó la contrareforma indígena en 2001 por el conjunto de la clase política y los tres poderes de la Unión, quitando en términos jurídicos la posibili-

dad a los pueblos indios de decidir sobre sus territorios al desconocerlos como sujetos colectivos de derecho.



Foto: Cuartoscuro

Este conjunto de reformas no fueron más que la coartada legal de la nueva guerra de despojo que actualmente permite al capataz implementar los megaproyectos de muerte que, disfrazados como “cortinas de desarrollo”, sólo benefician a los bolsillos del capital. Desde el año 2005, los zapatistas señalaron que la propuesta obradorista no representaba más que la continuación de esta Guerra: “La oferta central del programa presidencial de AMLO no es vivir en Palacio Nacional y convertir Los Pinos en la nueva sección del Bosque de Chapultepec. Es «estabilidad macroeconómica», es decir, «ganancias crecientes para los ricos, miseria y despojos crecientes para los desposeídos, y un orden que controle el descontento de estos últimos» [...] Si Carlos Salinas de Gortari fue el gobernante

ejemplar operador de la destrucción neoliberal en México, López Obrador quiere ser el paradigma del operador del reordenamiento neoliberal. Ese es su proyecto”.

El mal llamado “Tren Maya” fue anunciado en noviembre de 2018 como el “principal proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo sostenible del sexenio de Andrés Manuel López Obrador”, incluso antes de que éste asumiera la presidencia. Esto hace evidente que las “consultas” hechas para su aprobación no fueron más que una simulación. Sin embargo, el tren tiene una historia más larga. En el comunicado “¿Cuáles son las características fundamentales de la IV Guerra Mundial?” de 2003, los zapatistas señalaron:

“La respuesta a la pregunta «¿por qué no ha terminado la guerra de Chiapas?» Se encuentra en este mapa. El Mundo Maya, Guatemala, Belice, Chiapas, partes de Tabasco, Campeche, Quintana Roo, Yucatán, está lleno de petróleo y de uranio. Esto es lo que está en juego. En el proceso de fragmentación que hemos apreciado -convertir todo el mundo en archipiélago- el poder financiero quiere una nación especial aquí.

“Es un punto importante porque los militares dicen que los zapatistas quieren hacer otro país, la Nación Maya. Nosotros lo investigamos. Es un proyecto del capital financiero internacional: construir un nuevo centro comercial que tenga turismo y recursos naturales. Tienen todo lo necesari-

rio para hacer un país de estos tres pedazos de México, de Belice y de Guatemala. Esto es lo que está en juego en la guerra en Chiapas”.

El proyecto del mal llamado Tren Maya no surgió durante el presente sexenio de la autoproclamada 4T, sino es un proyecto que el capital ha preparado desde hace décadas y que ahora pretende imponer con un consenso que no habían logrado en sexenios anteriores y con el uso de la fuerza militar, ahora legalizada, en contra de las poblaciones que le hagan frente. A esto se refería el Fonatur (organismo gubernamental encargado de la imposición del tren) en el documento dado a conocer el 24 de mayo de 2020 en el que, con relación a los impactos del tren en los pueblos originarios, señaló: “El etnocidio puede tener un giro positivo, el ‘etnodesarrollo’, este puede ser posible si se involucra en el proceso de desarrollo y en la administración de beneficios a las poblaciones indígenas que estarían siendo afectadas por el desarrollo”, o como señaló el propio director de dicha institución, Rogelio Jiménez Pons, con relación a la reorganización territorial que realizará el tren: “No se vale hacer ningún desarrollo si no tiene su zona de la gente más modesta ubicada dignamente en las cercanías de las áreas de producción. Para qué, para que puedan ir a trabajar a pie. Hasta pedir limosna si hace falta, pero a pie”. Estas declaraciones evidencian lo que allá arriba entienden por “cortinas de desarrollo”

Sin embargo, como señalaron los zapatistas en el mismo comunicado de 2003, el sureste en nuestro país: “A parte de estar lleno de petróleo y uranio el problema es que está lleno de indígenas. Y los indígenas, además de no hablar el español, no quieren tarjetas de crédito, no producen, se dedican a sembrar maíz, frijol, chile, café y se les ocurre bailar con marimba sin usar el computer. No son consumidores ni son productores. Sobran. Y todo el que sobra es eliminable. Por eso hacen todo lo posible para que dejen de ser indígenas. Pero no se quieren ir y no quieren dejar de ser indígenas. Es más: su lucha no es por tomar el poder. Su lucha es porque los reconozcan como pueblos indios, que reconozcan que tienen el derecho a existir, sin convertirse en otros”.

La resistencia de los pueblos

La Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal es una, entre una gran diversidad de organizaciones, que ha hecho frente al mal llamado Tren Maya. Como otras organizaciones ha sido ignorada y descalificada por el gobierno en turno, por lo que la Asamblea dio a conocer un comunicado el 5 de septiembre del 2020 en el que señala:

“Acusamos al presidente López Obrador de seguir el deplorable y conocido guión de los tiranos al hablar de “oscuros intereses extranjeros” que entorpecen legalmente el avance de su tren, cuando en contraste son claros y evi-

dentes los intereses de capitales nacionales y extranjeros (muchos con antecedentes de corrupción) por participar en el saqueo y desmembramiento del territorio maya”.

La Asamblea se formó hace un par de años, después de dos décadas de trabajo de talleres en las comunidades mayas de Yucatán acerca de los transgénicos. La Asamblea se dedica a la defensa del territorio en contra del despojo impulsado por megaproyectos de parques eólicos y fotovoltaicas, así como de granjas porcícolas y la imposición de monocultivos de maíz y soya. Independiente de partidos políticos y religiones, Múuch' Xíinbal define como sus principios la defensa de la tierra, la cultura, la lengua y los derechos del pueblo maya, y está integrado por ejidatarios y campesinos de los estados de Yucatán, Campeche y Quintana Roo.

La Asamblea tiene como eje el trabajo comunitario de base para la defensa del territorio y la defensa legal del mismo a través del desarrollo de amparos contra los megaproyectos, el cual difunden a través de su página de internet. Un integrante de la Asamblea, Pedro Uc, señala que un anciano maya afirmaba “el hombre maya no debe ni puede tener tierra, no debe ni puede ser propietario de un pedacito de tierra”. Detrás de esta sentencia, se encuentra toda una construcción cultural de relación con el territorio que nos ayuda a comprender la afirmación de que la “lucha de los pueblos es por la vida”.

Foto tomada de la página de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya, Múuch' Xíinbal



Los pueblos mayas tienen como fundamento material de su reproducción el trabajo de la milpa, el cultivo de maíz, frijol, calabaza y chile que permiten mantener la vida comunitaria. La milpa es un espacio de sabiduría ancestral, como compartió Uc en un taller durante las Jornadas “Samir somos todas y todos”:

“La milpa es un espacio pedagógico, es una escuela porque en esa milpa aprendemos por ejemplo de las flores, todas las flores tienen nombre, aprendemos a distinguir los colores, la selva es verde, pero tienen sus tonos intensos verdes, los amarillos de las flores y la miel, las hojas y así una gran cantidad de color, es un arcoíris. En la selva aprendemos sus nombres, pero no sólo eso, entre las hierbas mi pa-

dre me decía mira bien esa hierba ya la reconociste, ve sus flores pues esto es medicinal eso te cura la tos, te cura la inflamación de garganta... y caminando entre las hierbas me decía mira bien esta hierba pues esta hierba hay que cuidarla. Seguimos en la milpa y encontramos serpientes y me decía mi papá, tienes que aprender que las serpientes que no son venenosas huyen cuando te ven. Y las serpientes que son venenosas no huyen, pero tampoco atacan. Si por descuido la pisas, entonces te va a morder, pero aquí está la hierba que te cura y se llama igual que la serpiente, la machacas, sacas su jugo y te lo tomas y se acabó. Entonces la milpa es como nuestra universidad.”

Esta relación con el territorio, que va mucho más allá de la alimentación, genera una forma de vida entre los pueblos mayas que pone en el centro el amor por la tierra.

De acuerdo con Uc la milpa “es el corazón de la montaña”. Y es que como señala la historiadora Alejandra García Quintanilla, especialista en la historia del pensamiento maya, es a través de la milpa y el sistema de tumba-roza-quema que los pueblos mayas procuran la conservación de la biodiversidad en tanto conservación de su propia vida como pueblos. En su texto “La biodiversidad de Yucatán en dos miradas” García Quintanilla señala el profundo conocimiento que los mayas han desarrollado sobre su

medio y ejemplifica dos formas de la conservación de éste: primero, a través del cuidado de las plantas silvestres que crecen dentro de la milpa, a través de las cuales los mayas aseguran la fertilidad del suelo tropical, pobre y falto de nutrientes. La “tumba” sería más bien una “poda” en la que se protege la existencia de estas plantas para aportar nutrientes al suelo que permitan la fertilidad del mismo. Así para los pueblos mayas yucatecos “no son ‘silvestres’, ni ‘malas hierbas’, ni ‘plantas invasoras’, sino que son las plantas de Yum K’áax, el legítimo dueño de la vegetación y por tanto pertenecen a lo sagrado”.

El segundo ejemplo que nos ofrece García tiene que ver con la relación con los animales a través de la cual se evita la propagación de plagas. A diferencia de los monocultivos promovidos por el capital, la milpa es un sistema de policultivo que, imitando al monte, incorpora una gran diversidad de plantas, lo cual asegura que si un insecto encuentra una planta que le gusta, al lado encontrará otra que no o que lo enferme, evitando que el insecto se quede y se reproduzca convirtiéndose en plaga. Los mayas siembran semillas para los animales “porque ellos tienen derecho a comer”. Sumado al policultivo, el cuidado del monte posibilita la existencia de otros insectos como gusanos o pájaros que ayudarán al control de las poblaciones de insectos. Milpa y monte forman así parte de un todo, por lo que Uc afirma que cuando alguien es obligado u orillado a vender su tierra no afecta únicamente al “propie-

tario” sino a los mayas en su conjunto pues “la Península es territorio maya, es nuestro cuerpo como pueblo”.



Foto: Haizel de la Cruz. Tomada de la página de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya, Múuch' Xíinbal

Esta forma de vida que nos comparte Uc en su texto:

“La espiritualidad del territorio”, es una herencia de los “dioses-guardianes-comunitarios”, Yuum Cháak, Yuum lik', Yuum K'áax, Yuum Báalam, Yuum K'iin, Yuum Áak'ab, Yuum Ka'an, Xunáan Xch'eel, Xunáan Xtáab, Xunáan X-Uj que, de acuerdo a la antigua palabra maya, fueron los responsables de hacer la tierra, los árboles, los animales y los pueblos. Estos

guardianes acordaron que la tierra fuera herencia de los mayas siempre y cuando éstos mantuvieran su carácter comunitario para la reproducción de la vida, a través del trabajo y rituales colectivos. Así, dentro de esta construcción, la tierra es entendida como territorio adquiriendo una relación espiritual en la que todos los elementos son fundamentales para la vida, como señalamos en los ejemplos de la milpa. En este mismo sentido, la familia maya “no puede entenderse sin los elementos que conforman la vida, no puede entenderse sin los animales, sin los árboles, sin los bejucos, sin los pájaros”.

Por eso, los árboles tienen un carácter sagrado para los mayas, señala Uc en “Nuestros sagrados árboles mayas”, la raíz de la Xya’axché’ da seguridad a la tierra, sus colores guardan saberes y pensamientos, sus ramas, flores y frutos mantienen la esperanza y su sombra garantiza el descanso. En ella cantan los dioses guardianes a través del ruiseñor y la lechuza cuida del invasor. Este árbol es también a través del cual X Táabay enseña a vivir como mujer y con la mujer. Las flores de la Xts’íits’ilche’ convocan a pájaros y alimentan a avispas y abejas, por lo que es fundamental para la miel y su uso medicinal. El Siipche’ alimenta al ceniztle, protege las viviendas y limpia el alma. El Ch’ooj florece y llama al venado, cuando las demás plantas languidecen durante la sequía en los meses de febrero a mayo, y es utilizado como medicina. Finalmente, la Xchu’um son los ojos

de Yuum K'áax. Estos árboles no existen para el capital y cuando existen, su valor es reducido al valor de cambio, como afirma Uc en el mismo texto:

“La llamada Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) que elaboran los especialistas para justificar la deforestación de miles de hectáreas de selva en la Península de Yucatán con la intención de construir parques eólicos y fotovoltaicos está basada en un criterio técnico y monetario. Por ejemplo, si hay maderas preciosas como el cedro o caoba, calculan el precio en el mercado y comparan lo que se pierde al desmontar con el costo y beneficio del proyecto, quizá no hace falta hacer estudios tan profundos para imaginar el resultado. Los millones de dólares que se planea generar en el proyecto de energía renovable será siempre muy superior al costo de la selva deforestada”.



Foto: Haizel de la Cruz. Tomada de la página de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya, Múuch' Xíinbal

Estos ejemplos nos ayudan a entender lo que se juega en la imposición del mal llamado Tren Maya y se resumen las contradicciones generadas por esta Cuarta Guerra Mundial. De un lado, el capataz López Obrador impulsando un proyecto que busca la reducción de la vida humana y de la naturaleza a la generación de ganancias para unos pocos, del otro, la defensa de la vida a partir de la reproducción de las prácticas comunitarias de los pueblos mayas. En la defensa de la vida, señala Uc, la forma de vida comunitaria debe convertirse en organización y tejer redes que permitan el control sobre el territorio como primer paso para la construcción de una vida digna:

“cada quien sobre el altar de la comunidad convertida en asamblea ofrenda su palabra, se asegura el territorio por medio del acuerdo, el primer nudo es la palabra que se va formando en red; así mismo se asegura la educación, la vivienda, la justicia, la seguridad, la alimentación entre otros temas que se construyen como el desplante de una mejor calidad de vida. Organizarse es una tarea difícil pero necesaria para crear una al-

ternativa de resistencia en nuestras comunidades”.