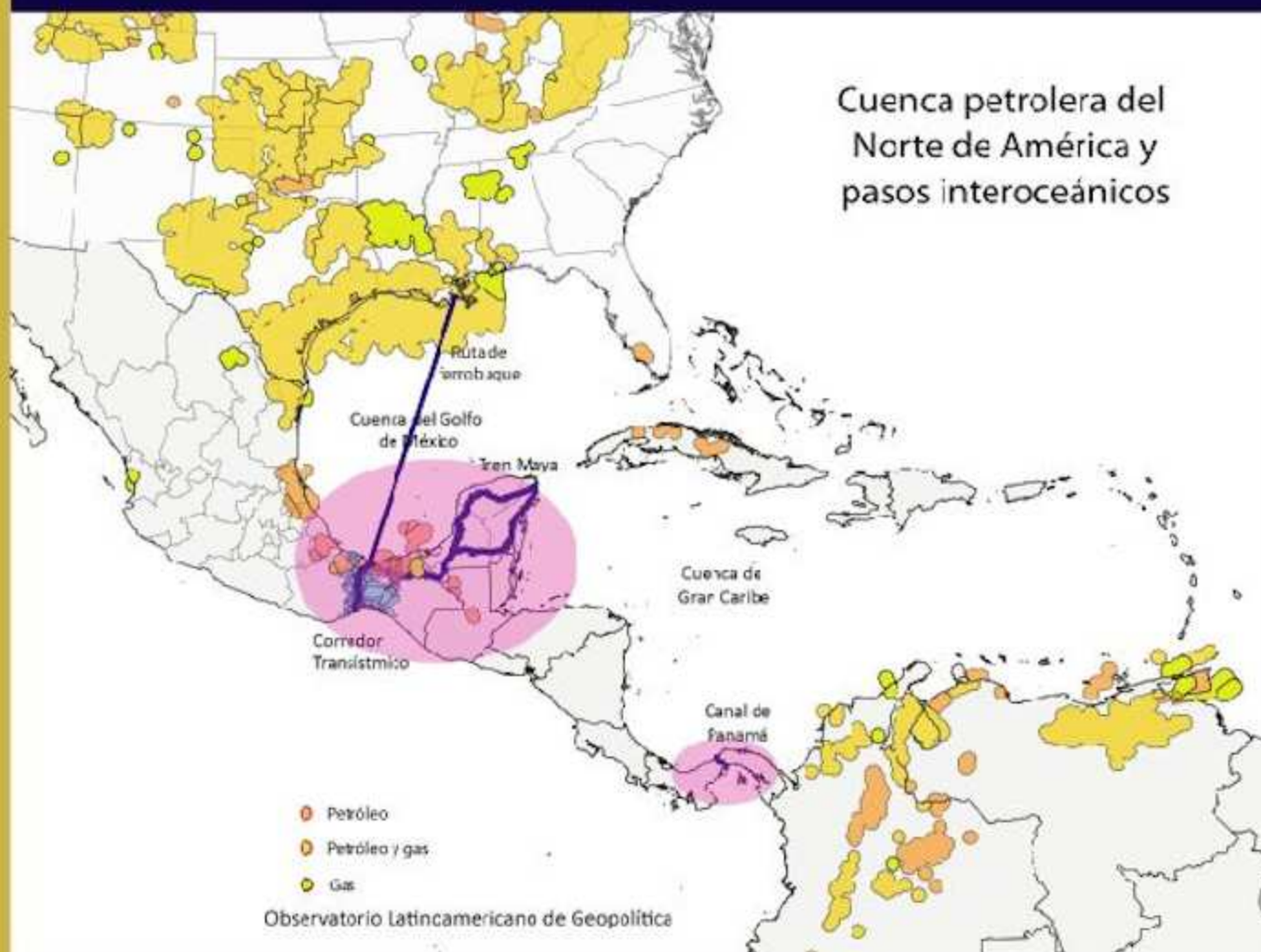


Panamá en Tehuantepec Colonización ferroviaria del sureste de México



547 feb - mar 2019
año 44, 2ª época
edición digital

Ilustración de portada:
Mapa, OLAG

Diseño editorial: **Verónica León**

**Publicación internacional de
análisis y opinión de la Agencia
Latinoamericana de Información**

ISSN No 1390-1230
Director: Osvaldo León

ALAI: Dirección postal
Casilla 17-12-877, Quito, Ecuador

Sede en Ecuador
Av. 12 de Octubre N18-24 y Patria,
Of. 503, Quito-Ecuador
Telf: (593-2) 2528716 - 2505074
Fax: (593-2) 2505073

URL: <http://alainet.org>

Redacción:
info@alainet.org

Publicidad:
alaiadmin@alainet.org

ALAI es una agencia informativa, sin
fines de lucro, constituida en 1976 en
la Provincia de Quebec, Canadá.

Las informaciones contenidas en esta
publicación pueden ser reproducidas a
condición de que se mencione
debidamente la fuente y se haga llegar
una copia a la Redacción.

Las opiniones vertidas en los artículos
firmados son de estricta
responsabilidad de sus autores y no
reflejan necesariamente el
pensamiento de ALAI.

A partir de 2020, la revista se publica
sólo en edición digital, de acceso
abierto en la página
www.alainet.org/es/info-revistas

AMERICA LATINA
en movimiento

Panamá en Tehuantepec Colonización ferroviaria del sureste de México

- 1 Geopolítica de los estrechos:
Canales, trenes y conexiones catastróficas
Ana Esther Ceceña
- 5 Corredor Interoceánico: proyecto clave
para el capital industrial fósil
El rompecabezas energético en México
Colectivo GeoComunes
- 9 El despojo financiero:
Los campesinos como "socios" del
Tren Maya
Violeta Núñez
- 13 Turismo colonizador:
La larga historia maya bajo amenaza
Ana Esther Ceceña y Alberto Hidalgo
- 17 (In) movilidades y megaproyectos:
El Tren Maya y las nuevas Fronteras del
Sur de México
Sergio Prieto
- 21 Mercantilización de la cultura:
Turismo y reordenamiento territorial
Giovanna Gasparello
- 24 Tren Maya: máquina imparable de
despojo empresarial
Sandy E. Ramírez Gutiérrez y
Josué G. Veiga

co-edición:



Coordinación de esta edición: Ana Esther Ceceña.
Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.
Esta investigación se realizó con el apoyo de la Dirección General del
Personal Académico de la Universidad Nacional Autónoma de México
en el marco del proyecto PAPIIT IG300318 y del programa PASPA
2018-2019

Geopolítica de los estrechos Canales, trenes y conexiones catastróficas

Ana Esther Ceceña

Grandes desafíos geopolíticos

Después de muchos años encerrada en sí misma, China hoy está en total expansión tirando cuerdas hacia todos los rincones del mundo y poniendo en dificultades al gran hegemon. No sólo ha invadido mercados de bienes de consumo masivo sino que disputa el liderazgo en áreas de tecnología de punta y desarrolla una inteligente estrategia de entrar *por abajo* para iniciar su marcha sentando cimientos. Una de sus cartas fuertes son las infraestructuras de comunicación, que se ofrecen con créditos más accesibles que los del arrogante líder mundial. China va con sus ferrocarriles o propuestas multimodales de conexión abriendo paso a sus inversiones y a su comercio. En 2017 estableció relaciones diplomáticas con Panamá, el país-canal más importante del mercado mundial, y en adelante Xi Jinping, Presidente chino, expresó la intención de “...consolidar Panamá como centro logístico en América” (Gandáségui, 2020).

Según relata Marco Gandáségui (2020), desde 2018 se han sucedido una tras otra las visitas de altos funcionarios estadounidenses para insistir en su rechazo a las relaciones de Panamá con China, al punto de que Pompeo mismo se ocupa del caso y no pierde ocasión para mostrar el enojo norteamericano de la intromisión de China en América, con tono, como suele ser, de amenaza a Panamá.

El cuidado del canal es una de las prioridades estratégicas de Estados Unidos en *su* continente. El volumen del comercio que pasa diariamente por Panamá en ruta a Europa, las dos costas de Estados Unidos y Canadá, Asia y el resto del mundo fue, en 2018, de 16.757 toneladas largas transportadas por 38 barcos de los que el 88 % fueron de gran calado. En total en 2018 pasaron por Panamá 255.049.145 toneladas largas y 13.795 embarcaciones, de manera que lo que está en juego económicamente es mucho. Cabe destacar que el 61% de esa carga fluye del Atlántico al Pacífico (calculado a partir de CESOP, 2019).

Un canal norteamericano

Después de Panamá, el istmo más interesante para la construcción de un canal es el del sureste de México, en Tehuantepec, *ahí donde la tierra da vuelta*. Ubicado dentro del territorio norteamericano, dentro del pretendido *homeland* que extiende hipotéticamente sus fronteras hasta colindar con Guatemala y Belice, el istmo de Tehuantepec, con 200 km de longitud, se ofrece como vía de comunicación ideal entre los dos grandes océanos, al abrigo y cuidado de

Ana Esther Ceceña es coordinadora del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica en el Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México y presidenta de la Agencia Latinoamericana de Información (ALAI).

los poderes del norte que, como en Panamá o más aún, se preocuparán por mantener la seguridad de ese valioso eslabón del mercado mundial.

En realidad, este territorio tiene la virtud de servir de conexión interna entre las cuencas del Gran Caribe y del Golfo de México, al conectarse el corredor transísmico con el sistema de puertos de la costa mexicana, desde Coatzacoalcos hasta Cancún, que se conectaría en tierra con el llamado Tren Maya.

Como no se ha proporcionado información por parte del gobierno de México, se ha tenido que trabajar elaborando hipótesis y escenarios sobre la base del conocimiento previo tanto de la región como de las estrategias de reordenamiento territorial y de control continental desplegadas por Estados Unidos, en su afán de entrar a la competencia mundial en condiciones de superioridad. No obstante, algunas declaraciones de los funcionarios a cargo de estos megaproyectos ratifican nuestra aproximación. Se trata de complementar a los puertos californianos que empiezan a estar saturados, habilitando también una ruta más expedita entre la cuenca del Pacífico y la costa este de Estados Unidos que contaría con la conexión por agua entre el puerto de Coatzacoalcos y el de Mobile, en Alabama (CGR, 2019).

Contando con el escudo natural formado por las islas del Caribe, en realidad se tendría una disponibilidad inigualable de hidrocarburos en una zona protegida, siempre que se logre doblar a Venezuela.

Mirados geográficamente en perspectiva continental, los proyectos Tren Maya y Tren Transísmico embonan perfectamente con los grandes proyectos de infraestructura lanzados en América del Sur (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA, ahora COSIPLAN) y en México-Centroamérica (Plan Puebla Panamá - Proyecto Mesoamérica), creando un entramado de rutas que conectaría al continente de punta a punta, llevando energía, riquezas y prosperidad a la potencia del norte.

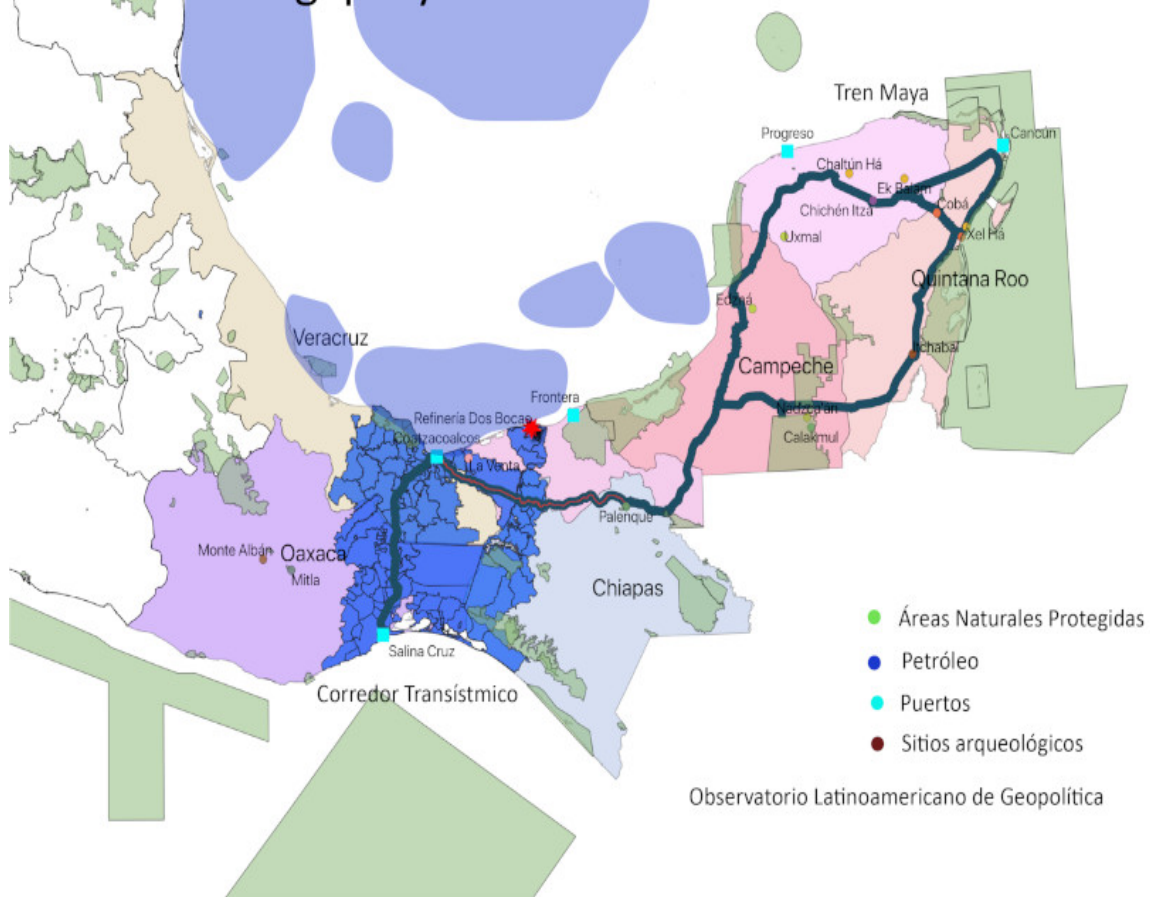
Modernización y progreso

Con todas las alertas ecológicas encendidas, con cientos de especies desaparecidas y una cada vez más acelerada tasa de extinción, con una mancha forestal que se encoge a gran velocidad, con yacimientos de agua muy disminuidos y contaminados en buena medida con agroquímicos y desechos industriales, los empresarios del mundo siguen promoviendo sus negocios depredadores como mineras, agronegocios, turismo, industrias de hidrocarburos, fracking o generación eléctrica, con sus consabidas carreteras en medio de selvas u otras vías de comunicación y traslado de mercancías de ese porte. Argumentando la importancia del crecimiento económico y de la generación de empleos, logran involucrar a gobiernos de todos los matices en proyectos de modernización, desarrollo y “bienestar social” que abundan en los mismos criterios de devastación rentable: devastación para el progreso.

En la región del sureste de México donde se proponen los megaproyectos del Tren Maya y del Tren Transísmico, es donde se encuentran las únicas selvas tropicales húmedas que quedan en el norte de América. Estas selvas, a través del corredor biológico mesoamericano, conectan con la selva amazónica formando un solo complejo biodiverso que puede ser dañado en cualquiera de sus partes. Tanto los incendios en la zona amazónica como las plantaciones de soya transgénica regada con agroquímicos de la península de Yucatán causan daños al complejo tropical americano en su conjunto, ya de suyo bastante fragilizado.

Dado el grado de alteración sufrido por las selvas mexicanas debido al avance ganadero, agrícola industrial y turístico y a la urbanización correlativa, así como por tratarse de un territorio de menor dimensión que el amazónico, es particularmente delicado constatar que los equili-

Megaproyectos del Sureste de México



brios ecológicos de la región han sido tensados al límite. Todavía es un espacio que alberga y propicia un elevado número de especies autóctonas (endémicas) aunque las ha ido perdiendo cada vez más rápido mientras más se reduce la mancha selvática y se deterioran sus condiciones. Sólo en las áreas naturales protegidas de Calakmul y Balam kú, se registra presencia de 558 especies de vertebrados de las cuales 38 son quirópteros (murciélagos) que conforman un nicho de destaque mundial por el número de individuos (3 millones) y de especies distintas (7 o más) reunidas en un mismo lugar; 350 especies de aves, de las cuales 7 son especies en peligro y 26 son especies amenazadas. Dentro de las especies protegidas, particularmente sensibles a los impactos de vías de comunicación, se encuentran los emblemáticos jaguar, puma, ocelote, tigrillo, tapir, mono araña, mono aullador, culebra caracolera, geco enano, geco cola de nabo y culebra labios blancos (Benitez, J. et al, en prensa). Los trenes, con todos los proyectos de urbanización, turismo y otros que les acompañan, provocarán efectos irreversibles en la disminución del número de individuos por especie, de las especies mismas. Los trenes, además de otras cosas, coartan los pasos naturales de las especies creando los efectos de barrera y de borde que les coartan la movilidad, el intercambio y les generan estrés. Con ello contribuyen decididamente al colapso ecológico en ciernes.

Soberanía

Megaproyectos de la dimensión de los propuestos y con las implicaciones geopolíticas que anuncian son un riesgo para la soberanía de la nación al ceder las decisiones y prácticas

territoriales a los grandes capitales o a los intereses estratégicos de la disputa hegemónica mundial.

Pero más que eso, son un riesgo para la preservación de la vida humana en general. La modernidad y su afán de “dominar a la naturaleza” bajo una perspectiva monoepistémica está perdiendo la batalla y provocando una catástrofe total. En vez de escuchar a los pueblos que llevan más de 500 años luchando contra este embate y que proponen otras formas de organización de la vida y de construcción de sus condiciones materiales, los emisarios del progreso insisten en sumarse, a estas alturas, a esa modernidad en crisis y acompañarla en su caída en vez de intentar otros caminos. Cuánto tendrá que destruirse todavía antes de que se entienda que modernidad y progreso, crecimiento y desarrollo son eufemismos que encubren saqueo y depredación.

Cuando Marcuse hablaba del hombre unidimensional nunca imaginó qué tan grave podía resultar la estrechez de horizontes.

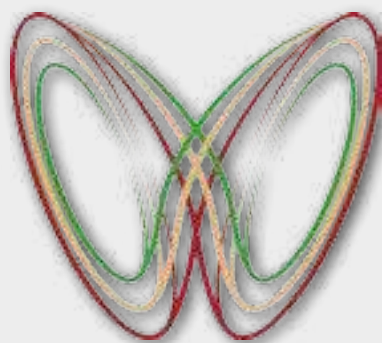
Fuentes citadas

Benítez J.A., et al (en prensa). *Impacto de la Vía Férrea y del Crecimiento Turístico Asociado al Tren Maya; medidas de mitigación y cambios al diseño para las reservas de Calakmul y Balam-kú.*

CESOP (2019). *El proyecto del tren transistmico.* México. CESOP-Cámara de Diputados.

CGRailway (2019). *Situación actual del ferrocarril.* 6 de septiembre de 2019 para la Asociación Mexicana de Ferrocarriles.

Gandáségui, Marco (2020). *EEUU veta relaciones entre Panamá y China.* Quito. Informativo ALAI.



OLAG

Observatorio Latinoamericano de Geopolítica - OLAG

Fundado en 2004 en Buenos Aires, Argentina, bajo el aval de CLACSO y trasladado en 2006 al Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, el Observatorio se ocupa del análisis geopolítico de la hegemonía mundial, de los límites sistémicos y de los procesos de bifurcación con profundidad histórica y con una producción cartográfica propia.

En el sitio geopolitica.iiec.unam.mx puede consultarse nuestra producción, mapas interactivos y fijos, y una amplia sistematización de documentos estratégicos. Asimismo, en el sitio let.iiec.unam.mx se puede consultar nuestro trabajo específico sobre empresas transnacionales.

facebook.com/olagmx

El Corredor Interoceánico: un proyecto clave para el capital industrial fósil

El rompecabezas energético en México

Colectivo GeoComunes

El proyecto *Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, anunciado durante la campaña presidencial de López Obrador (decretado en Junio de 2019 y del que se han presentado retazos de información a cuentagotas), ha sido promocionado básicamente como un corredor de transporte carretero y ferroviario que, además de unir el Golfo de México con el Océano Pacífico, pretende ser un medio para extender las zonas industriales del sur de Veracruz y Tabasco hacia el puerto de Salina Cruz en Oaxaca, promoviendo la instalación de nuevos parques industriales a lo largo de este eje inter-portuario. Sin embargo, una revisión más amplia del conjunto de proyectos en la región y de las actividades e infraestructuras ya existentes, nos permite identificar que en este proyecto la energía es una mercancía que juega un papel estratégico en la región y que, lejos de ser tomada como una mercancía más a ser transportada en dicho corredor, puede constituir el objeto alrededor del cual giran gran parte de los intereses de la clase capitalista en la región.

Al conocido intento de configurar este istmo como un corredor de mercancías entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, se suma el hecho de que esta es la región con mayor generación eléctrica eólica de México, además de colindar con la zona de mayor extracción y reservas probadas de hidrocarburos en el país, sin dejar de lado que también es el paso terrestre obligado de cualquier conexión entre el centro y norte del territorio nacional con la península de Yucatán y el istmo centroamericano. Estas características colocan al Istmo de Tehuantepec como un espacio de articulación entre diversas redes de producción, transporte y consumo de energía, y no solamente como un potencial corredor interoceánico. En particular el complejo industrial de energía fósil es ilustrativo del carácter estratégico de la región ya que el conjunto de mercancías de este tipo que ahí se producen o que por ahí transitan, podrían ampliar sus redes terrestres y marítimas de mediano y largo alcance intensificando la articulación de la región con los mercados de energía subcontinentales y mundiales.

Uno de los elementos que forman parte del *Corredor Interoceánico* es la ampliación de la red de ductos de transporte de hidrocarburos en la región, misma que actualmente está compuesta por ductos para transportar gas natural, gas LP, petróleo y petrolíferos.

Como parte de estos proyectos el primero que destaca es el llamado Gasoducto Jáltipan-Salina Cruz que se incluyó en el *Plan Quinquenal de Expansión del Sistema de Transporte y*

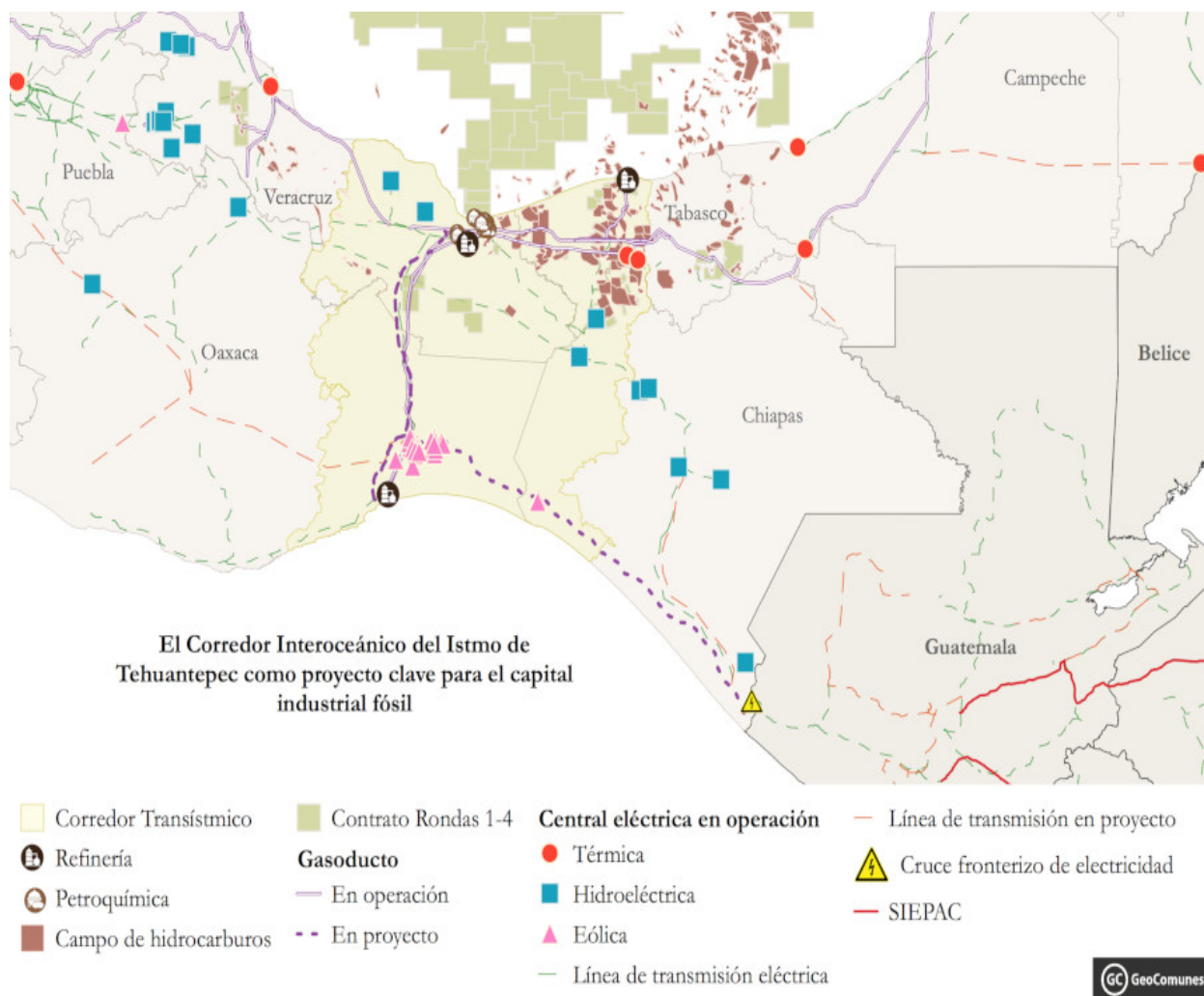
El Colectivo GeoComunes acompaña a los pueblos, comunidades, barrios, colonias u organizaciones de base que en la lucha por la defensa de los bienes comunes requieran de la producción de mapas para su análisis y difusión, con la finalidad de fortalecer desde abajo la organización colectiva. geocomunes.org

Almacenamiento Nacional Integrado de Gas Natural 2015-2019, publicado por la Secretaría de Energía (SENER) en 2015 como marco de las principales rutas de inversión en infraestructura que se presentaron después de la Reforma Energética del 2013. A la par de la presentación de esta obra con la se que pretende ampliar la capacidad de transporte de gas natural entre el norte del istmo y el puerto de Salina Cruz al sur del mismo, se hablaba también de otro proyecto que por medio de PEMEX se había venido impulsando desde el 2015: la construcción de dos ductos para el transporte de *gas natural* y de *gas lp* que, en su conjunto, se conocían como el *proyecto Cinturón Transoceánico*. Un proyecto en el cual el ducto para el transporte de gas natural está relacionado, según consta en documentos como la Manifestación de Impacto Ambiental, con la construcción de una terminal para exportación marítima de gas natural desde el puerto de Salina Cruz y de una conexión para un gasoducto que permita llevar gas natural hacia los países del norte de Centroamérica. Este último es el segundo proyecto que destaca en el conjunto de obras que durante la última década se han planeado en la región, mismo que en una de sus últimas versiones (incluida también en el Plan Quinquenal de 2015) se le conoció como *Gasoducto Salina Cruz-Tapachula*.

Así, el proyecto de llevar gas natural por vía terrestre desde el sur-sureste de México hacia el istmo centroamericano estaría compuesto por dos tramos, el primero que llevaría el hidrocarburo hasta la frontera México-Guatemala, y un segundo tramo que lo transportaría hasta Honduras y El Salvador, cruzando todo el territorio guatemalteco. Otra versión del primer tramo, además del mencionado *Gasoducto Salina Cruz-Tapachula*, lo presentó una filial de Pemex en 2015 con el nombre de *Proyecto Quetzal*. Sin referirse concretamente a estas dos versiones de la obra, en noviembre de 2018 la *Development Finance Corporation* (DFC, antes *Overseas Private Investment Corporation*, OPIC) de los Estados Unidos firmó una carta de intención para financiar a la empresa Rassini S.A.B. de C.V. en la construcción de un ducto en el sur del país para llevar gas natural hacia Chiapas; proyecto que estaría enmarcado dentro de la *Iniciativa para el Desarrollo de los Países Centroamericanos* impulsada por el nuevo gobierno de México con el acompañamiento de la CEPAL y el gobierno de los Estados Unidos, y que constituye una iniciativa que tiene como uno de sus ejes troncales de inversión la construcción de un ducto desde el sur-sureste mexicano para llevar gas natural hacia Guatemala, El Salvador y Honduras y que configuraría el segundo tramo de esta extensión de la red de gasoductos que se pretende iniciar desde el istmo de Tehuantepec.

De esta manera, la pretendida ampliación de la capacidad existente para el transporte de gas natural en el istmo que nuevamente aparece mencionada como parte de las futuras obras del *Corredor Interoceánico*, tiene estos antecedentes inmediatos que dan cuenta del alcance y sentido de dicha ampliación.

Algunos otros ductos u obras en la red de transporte de gas natural que no atraviesan el istmo, pero que están articuladas a esta red transísmica, son el ducto *Cuxtal Fase I*, la estación de compresión en Cempoala, Veracruz y el proyecto del gasoducto centroamericano. Las dos primeras obras, actualmente en construcción, son las últimas piezas faltantes para la conexión de la Red Nacional de Gasoductos (RNG) con el ducto *Mayakan*, existente desde inicios del siglo XXI. Con esto, esta articulación permitirá el transporte de gas natural desde la red de gasoductos de Estados Unidos hasta la península de Yucatán, ya que la RNG está conectada con los nuevos gasoductos que transportan este hidrocarburo desde los campos de *shale gas* en Estados Unidos, hacia el centro de México. Esta RNG también quedaría conectada con el gasoducto mencionado *Jáltipan-Salina Cruz* y con su extensión conocida como *Salina Cruz-Tapachula*, misma que se prolongaría hacia Centroamérica dándole forma a una red articulada de transporte terrestre de gas entre Estados Unidos, México y los países centroamericanos.



Otro tipo de proyecto relacionado a estos planes de extensión de la red de ductos en el sureste de México corresponde a la instalación de una terminal de licuefacción de Gas Natural Licuado a construirse en el puerto de Salina Cruz. En noviembre de 2014, unos pocos meses después de la publicación de las leyes secundarias de la Reforma Energética del 2013, un funcionario de Pemex presentó durante un evento en el estado de Texas, la intención de comenzar la búsqueda de socios estratégicos para desarrollar un proyecto de terminal de exportación de GNL, que formaría parte de una segunda fase del proyecto conocido como *Cinturón Transoceánico*. Un proyecto con el que se planeaba ampliar el transporte de energía con la intención de procesar y exportar hacia Asia y Oceanía el gas natural que se extrae en el Golfo de México. En Julio de 2019 el director de Operaciones de la hoy DFC de Estados Unidos, anunciaba la intención de financiar con 250 mdd la construcción de una planta de licuefacción de gas natural en el sur de México.

Como se ve, estos proyectos para el transporte de hidrocarburos buscan aprovechar la estratégica posición geográfica del istmo de Tehuantepec como un posible paso interoceánico y entre el subcontinente norteamericano y Centroamérica, pero también buscan aprovecharse de la cercanía con la zona de mayor producción de energía fósil en México. En su conjunto el sur del estado de Veracruz, el norte del estado de Chiapas, el estado de Tabasco y las aguas del sur del Golfo de México conforman el área de mayor extracción y reservas probadas de hidrocarburos en el país. Esta área, a la que se le conoce como *cuencas del sureste*, ha sido de donde mayor volumen de petróleo ha sido extraído en la historia del país, superando por mucho al resto de las provincias, incluyendo la Tampico-Misantla en donde históricamente

comenzó la extracción nacional de petróleo y que llegó a tener los pozos más productivos del mundo a inicios del siglo XX. De igual manera, en el caso del gas natural, las cuencas del sureste son las que han sostenido el grueso de la extracción histórica a escala nacional. Para el caso de la extracción, la SENER señala que en 2017 el 81.2% de la extracción de crudo en el país y el 56.9 % de la extracción de gas natural tuvo lugar en pozos ubicados en esta área, y es también ahí mismo donde se localiza el 75.6 % de las reservas probadas (1P) de hidrocarburos que se tienen cuantificadas. Sumada a esta existencia de recursos fósiles cercana al istmo, también existe la concentración de la transformación industrial de los mismos: para el 2017, el 30% de la producción de petrolíferos en el país tuvo lugar en la región, concentración que aumentará en los próximos años cuando inicie operaciones la séptima refinería del país en Dos Bocas, Tabasco que se comenzó a construir en 2019. Asimismo, también en el caso de la producción de la industria petroquímica, la región concentra la mayor proporción a escala nacional, al grado que para el 2017 llegó a representar el 92 % del total de los petroquímicos básicos producidos en el país.

Por último, si bien en este texto no se describen y analizan de manera particular, es importante no dejar de lado a las centrales de producción eléctrica y las redes para su transmisión regional que se encuentran articuladas al Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central (SIEPAC) y su Mercado Eléctrico Regional (MER). Recientemente comenzó la construcción de la interconexión de esta red del SIEPAC con el subcontinente sudamericano por medio de una línea de transmisión que cruzará la frontera Panamá-Colombia, y que se suma a la interconexión eléctrica ya existente entre México y Guatemala, con lo que se configurará un sistema integrado de transmisión eléctrica de escala continental. Además de esta red de transmisión articulada hacia el sur del continente, también existen proyectos para conectar con una nueva línea de transmisión el área sur del istmo de Tehuantepec con el centro de México; esta zona istmeña concentra el 90% de la generación de electricidad eólica del país y aún a pesar de la densidad de turbinas eólicas instaladas hasta el momento, sigue siendo un espacio de gran interés para empresas que buscan invertir en la construcción de nuevos parques eólicos de gran escala.

Es así que, si al conjunto de redes de transporte de hidrocarburos le sumamos la actual construcción de la planta refinadora ubicada en Dos Bocas en Tabasco, y la modernización de las refinerías de Salina Cruz y Minatitlán, la región ampliada del istmo de Tehuantepec se convertirá en la zona con mayor producción de petrolíferos del país, además de ya ser la de mayor producción petroquímica. El conjunto de estas industrias, agregadas a la generación eléctrica regional, colocan al istmo y sus alrededores como la zona de mayor producción y transformación de energía en México, que tiene por destino la exportación a otras regiones del país o al mercado mundial. De esta manera, además de ser el paso terrestre más corto en el territorio mexicano entre los dos más grandes océanos del planeta, es también un área que posee otras características que lo colocan en un lugar estratégico dentro de la geografía de la acumulación de capital en el subcontinente norteamericano.

El despojo financiero: Los campesinos como “socios” del Tren Maya

Violeta R. Núñez Rodríguez

El denominado “Proyecto de Desarrollo Tren Maya”, principal proyecto de infraestructura del actual gobierno federal mexicano (Presidencia de República, 2019), enuncia que por primera vez no se expropiarán tierras a los campesinos para llevar a cabo un proyecto de “desarrollo” como ha ocurrido en otros momentos de la historia, que no se edificarán los proyectos (presas, hidroeléctricas, mineras, carreteras, puentes, aeropuertos, entre otros) encima de la propiedad social. Al respecto, uno de los primeros documentos que presentaba el Tren Maya de manera muy general señala que “en el caso de las estaciones, los propietarios -individuales o comunitarios- podrán aportar los terrenos para convertirse en socios del desarrollo local” (FONATUR, 2019). Pero ¿por qué es importante esta afirmación?

De acuerdo con el Registro Agrario Nacional, en los estados donde se propone llevar a cabo el denominado *Proyecto de desarrollo Tren Maya*, en promedio el 52 por ciento de la propiedad de la tierra corresponde a propiedad social; aunque en algunos estados, como en Quintana Roo, esta propiedad asciende a más del 60 por ciento. Es decir, más de la mitad de la superficie no corresponde a propiedad privada, ni a propiedad pública, sino a un tipo de propiedad que emergió desde la época prehispánica y que en México se institucionalizó después de la Revolución Mexicana: los ejidos y comunidades agrarias (núcleos agrarios). Este régimen de propiedad, constituido por 5,375 ejidos, está conformado fundamentalmente por campesinos indígenas. En este sentido, no sólo estamos hablando de un régimen de propiedad, sino de un modo de vida, el modo de vida campesino, donde predomina la milpa de origen mesoamericana, “un sistema agrícola tradicional conformado por un policultivo... Su especie principal es el maíz, acompañada de diversas especies de frijol, calabazas, chiles, tomates, y muchos otros dependiendo de la región” según CONABIO. Algunas investigaciones refieren que se pueden encontrar hasta 50 especies diferentes, que son a la vez alimento y parte del modo de vida.

En la Península de Yucatán existen cosmovisiones particulares que provienen de 3.6 millones de indígenas de 23 pueblos originarios. Por esto, y no por casualidad, es que, en las regiones Península de Yucatán y Caribe Mexicano, existe una de las mayores riquezas biológicas del país y del mundo (25 Áreas Naturales Protegidas, que abarcan más de 8.6 millones de hectáreas), ya que estos pueblos a partir de sus cosmovisiones y cosmovivencias han mantenido una relación más armónica con la naturaleza de la cual forman parte y conciben como sujeto con vida y corazón.

Sobre esta propiedad, literalmente encima, se propone construir las estaciones del Tren Maya. Pero el proyecto del tren no sólo contempla las estaciones sino también la creación de nuevas

Violeta R. Núñez Rodríguez es profesora-investigadora del Departamento de Producción Económica de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco.

ciudades turísticas y para habitantes locales, polos de desarrollo y parques agroindustriales. En total se indica que son 22 estaciones y 18 polos de desarrollo. Esto implicará que sobre los ejidos se edificarán hoteles, restaurantes, boutiques, bares, centros de diversión turística, oficinas y viviendas.

Desde la perspectiva gubernamental se destaca que, por primera vez, no se expropiarán tierras a los ejidos. En el gobierno de la llamada Cuarta Transformación, se propone a los dueños de la propiedad social que no vendan sus tierras y que se incorporen como socios al denominado *Proyecto de desarrollo Tren Maya*. Al respecto, uno de los enlaces territoriales del Tren Maya, Pablo Careaga, representante de FONATUR, señala que les dicen a los ejidatarios: “Te proponemos una alternativa. Tu tierra apórtala al fideicomiso, FIBRA Tren Maya. ¿Qué te da a cambio el fideicomiso? Te da acciones de la empresa, te hace socio de la empresa. Igual que cualquier otro socio. La tierra será necesaria para los polos de desarrollo”. Dicho en otros términos, indica este funcionario, “...los ejidatarios aportan su capital en forma de tierra. La tierra será de los socios del proyecto, los dueños de la tierra y quienes metan dinero para desarrollar las ciudades”.

Así, la incorporación que se les propone es aportar sus tierras a un fideicomiso: “disposición por la cual el testador deja su hacienda o parte de ella encomendada a la buena fe de alguien para que, en caso y tiempo determinados, la transmita a otra persona o la invierta del modo que se le señala”. Es un fideicomiso inmerso en el mercado financiero, que para la inmensa mayoría de los mexicanos nos es ajeno, ya que sólo “35 de cada 10,000 mexicanos invierte en Bolsa, a diferencia de Estados Unidos donde 60 de cada 100 participa en este mercado” (El Economista, 2018).

La figura que se propone es el Fideicomiso de Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRAS), un instrumento financiero que cotizará como cualquier otra acción dentro de la Bolsa Mexicana de Valores (o en la Bolsa Institucional de Valores, nueva en México) en el mercado de capitales, donde se viven riesgos y procesos especulativos. De acuerdo con la Bolsa Mexicana de Valores “las FIBRAS son vehículos destinados al financiamiento para la adquisición y/o construcción de bienes inmuebles que tienen como fin su arrendamiento o la adquisición del derecho a recibir los ingresos provenientes del arrendamiento de dichos bienes”.

Así, para ser “socios” del Tren Maya lo primero que tienen que hacer los ejidatarios, según el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, es aportar su tierra al fideicomiso, bursatilizar su propiedad a través de la FIBRA Tren Maya que ha propuesto crear el gobierno federal. El fideicomiso se encargará de colocar los certificados bursátiles en el mercado de capitales mediante una casa de bolsa donde los inversionistas acudirán a comprarlos. Una vez que se generen rendimientos serán distribuidos entre los socios del fideicomiso. Al respecto, Pablo Careaga indica que “cualquiera puede ser socio del proyecto. Es una auténtica democratización del capital. La democracia permite que todo mundo tenga una voz y un voto en un proyecto. Dinero privado, para generar beneficios públicos”. Sin embargo, como veíamos, en México esta “democracia” no es para todos, sino para una minoría.

Este instrumento financiero, las FIBRAS, surge en Estados Unidos en la década de los años 60 del siglo XX (conocidas como Real Estate Investment Trust), aunque ya había antecedentes desde finales del siglo XIX, y tenía como objetivo ser “un vehículo de inversión inmobiliaria basado en la figura del fideicomiso con oferta pública” (RANKIA, 2020a). En México este instrumento apenas tiene 9 años de funcionamiento, por lo que existe relativamente poca experiencia. Las FIBRAS que cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores se encuentran en los sectores hotelero, habitacional, corporativo, escolar, construcción de bodegas y parques industriales. Una de sus características es que todas ellas se han hecho sobre propiedad privada.

En este sentido, parece que no existe experiencia en el mundo donde se proponga una FIBRA sobre propiedad social, que en México corresponde en parte a los ejidos. Al respecto, Humberto Calzada de la comunidad financiera Rankia México, indica que “con participación social, no existe una experiencia previa. Sí hay participación de la iniciativa privada e inversionistas en proyectos del gobierno, pero no de esta índole. Así que el gobierno mexicano innovaría a nivel mundial y a nivel latinoamericano, en bursatilización de tierras ejidales”. En este sentido un cuestionamiento es si para poder llevar a cabo el financiamiento inmobiliario en las estaciones, ciudades y polos de desarrollo, los ejidos tendrían que transitar primero al *dominio pleno*. Es decir, si deberían cambiar su régimen de propiedad social a privada, a fin de poder ser partícipes del fideicomiso. Este es uno de los grandes sueños del neoliberalismo: ¡privatizar la propiedad social!

De acuerdo con el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, entidad del gobierno federal responsable del *Proyecto de desarrollo Tren Maya*, los ejidatarios conservarán su propiedad social porque sólo aportarán sus tierras al fideicomiso y a cambio recibirán sus respectivos rendimientos de acuerdo con el funcionamiento, que he señalado, de la FIBRA. Sin embargo, recalco, sobre ellas se edificarán las construcciones necesarias para las estaciones, las ciudades, los polos de desarrollo y los parques industriales, por lo que no podrá ser posible dar marcha atrás. Es decir, una vez que la tierra se ha otorgado al fideicomiso no hay retorno, salvo que los ejidatarios compraran la totalidad de los certificados bursátiles. Además, la *Ley del Impuesto sobre la Renta* establece que estos fideicomisos son irrevocables.

Dado que los ejidatarios formarán parte de una sociedad por acciones, donde serán “socios”, quienes detenten el mayor número de acciones, por ejemplo los empresarios inmobiliarios, serán los que reciban la mayor parte de la rentabilidad. Es decir, los ejidatarios quienes sólo aportarán sus tierras recibirán (si es el caso) una menor proporción de la rentabilidad frente a quienes edificarán los bienes raíces, que tendrán un costo e inversión mucho mayor.

No obstante, la rentabilidad no está completamente garantizada. Un integrante de RANKIA México expresa que dado que las FIBRAS son un instrumento variable, siempre van a existir riesgos, ya que una de sus características es que es un instrumento híbrido: una parte es de renta fija y la otra de renta variable (aproximadamente el 70 por ciento). La definición de la renta variable indica que la rentabilidad no se conoce y no es segura: “se caracterizan por no garantizar ni la devolución del capital invertido ni la obtención de rendimientos”, por lo que “al invertir en renta variable corremos el riesgo de perder todo nuestro dinero” (RANKIAb). Es importante expresar que esta inversión está en función de la situación económica general, la cual en un futuro cercano no es muy alentadora para México: “desde el punto de vista de las corredurías a nivel internacional, Standard & Poor’s, Fitch, Moody’s, calificadoras, y los distintos bancos como J. P, Morgan, Goldman Sachs, hay un sentimiento negativo sobre la economía mexicana, y lo ha reflejado el mercado, porque la cancelación de un proyecto como el aeropuerto de Texcoco, generó desconfianza sobre todo en el inversionista nacional y extranjero. Desde ahí, la BMV no ha podido repuntar” (Calzada, 2020). Pero a esto hay que agregar que a “las nuevas emisiones de renta variable, no les ha ido muy bien”. En el caso particular de las FIBRAS han estado estancadas durante el último año y medio precisamente por el comportamiento de la economía mexicana y para 2020 el escenario no será muy distinto, previéndose un crecimiento menor al 1%. Esto se refuerza con la salida de México del top 10 de los países más atractivos para invertir. Entonces, en términos reales, los escenarios para la renta variable de este instrumento financiero no son buenos.

Así, la propuesta de las FIBRAS podría significar un proceso de despojo debido a que además de que los ejidatarios nunca podrán recuperar su tierra (si lo quisieran) porque sobre ella estarán

los proyectos inmobiliarios -y la ley así lo establece-, tampoco tienen garantizada la rentabilidad, por lo que quizá en un futuro no les quedaría más opción que de vender las acciones (certificados bursátiles) que reciban por sus tierras.

Frente a este planteamiento, una esperanza de otro escenario se deriva de que en la *Ley Agraria* (ley reglamentaria del artículo 27 constitucional, artículo que institucionalizó el proceso de reparto agrario en México) no existe ningún elemento que hable de que los ejidatarios puedan aportar sus tierras para una FIBRA. Sobre este asunto, el Procurador Agrario de la nación señala que “la ley establece que la aportación de tierras es para sociedades agrícolas, ganaderas o forestales y no podría ser para proyectos de desarrollo industrial y urbano, ya que la Ley no la prevé”. Sin embargo, sí es posible que los ejidatarios puedan transitar al dominio pleno y vender sus tierras por lo que todavía está en duda qué ocurrirá con la propiedad social de este México campesino indígena.

Fuentes de consulta citadas

Calzada, Humberto (2020). Entrevista a Humberto Calzada sobre los FIBRAS y la economía mexicana, integrante de RANKIA México.

El Economista (2018). “Sólo 35 de cada 10,000 mexicano invierten en Bolsa”, El Economista, México.

Fondo Nacional de Fomento al Turismo (2019). Tren Maya, FONATUR, México.

RANKIA (2020a). “Información de REITs”, disponible en <https://www.rankia.com/informacion/reits>. Consultado el 26 de enero de 2020.

RANKIA (2020b). “Información de renta variable”, disponible en <https://www.rankia.mx/informacion/renta-variable>. Consultado 1 febrero de 2020.



AMERICA LATINA
en movimiento

- > realidad regional actualizada diariamente
- > dinámicas sociales
- > noticias, opinión y análisis
- > más de mil documentos clasificados
- > búsquedas por tema, autor, fecha, país, palabra clave

www.alainet.org

Turismo colonizador

La larga historia maya bajo amenaza

Ana Esther Ceceña y Alberto Hidalgo

El turismo se ha convertido en una potente base de negocios. Los testimonios de tiempos pasados, que en otro momento tuvieron que ser destruidos o negados para dar paso a la modernidad capitalista con sus aires expansivos de desarrollo y progreso, hoy son espectaculares objetos de disfrute, admiración y rentabilidad. Lo mismo pasa con selvas o parajes naturales, desde exuberantes hasta desérticos, que se venden acompañados de imaginarios exóticos. Pues bien, el sureste de México es un paraje especialmente paradisiaco, rico en cultura y biodiversidad. No faltan monumentos mayas en medio de una selva tupida, ni jaguares o pájaros de múltiples colores. Los modernizadores contemporáneos han imaginado tropicalizar el progreso transmutando cada edificio prehispánico en algunas monedas de oro mediante un tren que irrumpa en la selva llevando cuantos más turistas sea posible a admirar semejantes riquezas. Para ello, como en Chichén Itzá, se habilitan los alrededores con restaurantes y hoteles, y posiblemente antros de venta de alcohol, droga y mujeres, como en todo centro turístico moderno. A veces esos restaurantes, como en Chichén Itzá, están tan cercanos a las pirámides que recuerdan la escena de los conquistadores construyendo catedrales sobre las ciudades indígenas.

La primera oleada colonizadora

Los territorios de lo que hoy es América fueron sometidos a una feroz guerra de conquista. Las estimaciones son difíciles de corroborar porque gran parte del testimonio sobre el pasado precolombino y sobre la propia guerra de conquista fue destruido deliberadamente, tratando de borrar la huella y quizá un posible dejo de culpa. Las evidencias de la enormidad de las civilizaciones que habitaban estas tierras, ampliamente descritas en las crónicas de los conquistadores, exigió un trabajo de negación sistemático. Exterminio, sí, pero también y particularmente un borramiento cultural extendido y profundo, que intentó desenraizar toda la historia anterior.

Los llamados indios, desde entonces, tenían que perder su grandeza para poder ser esclavizados, despojados, inferiorizados y despreciados; para justificar la conquista como misión de salvamento. Los saberes acumulados, las tecnologías propias, los modos de vida, la imbricación ecológica que se sustentaba sistémicamente en la Madre Tierra como base del universo cognitivo y del sentido de realidad, eran fuertes obstáculos frente a la grosera y urgente avidez de los conquistadores/colonizadores.

Ana Esther Ceceña es coordinadora del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica (OLAG) en el Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México y presidenta de la Agencia Latinoamericana de Información (ALAI).

Alberto Hidalgo es miembro OLAG. Estudiante de la licenciatura de Estudios Latinoamericanos e integrante del colectivo Cine Presente.

En el centro de México donde se calcula una población de 25 millones de personas antes de la entrada europea al continente, un año después apenas se acercaba a un millón. Ése fue el tamaño del exterminio que se fue repitiendo en los lugares más representativos de la fuerza societal prehispánica, como en la región andina. Los estudiosos del caso estiman que la merma poblacional del gran territorio continental fue de alrededor de 60 millones, acompañada de destrucción de edificios y utensilios diversos impregnados de historia y cultura.

Evangelización y vaciamiento

La primera colonización fue tan devastadora que sus propios emisarios trataron de ponerle límites. No obstante, lo hacían invocando la ductilidad de los indios para adoptar creencias y modos de vida inculcados por los europeos. Es decir, en la virtud estaba el daño. La evangelización fue un proyecto de disciplinamiento social mucho más ambicioso y efectivo que la propia destrucción física. Implicaba un vaciamiento cultural y la modificación o cancelación de los referentes de ubicación de tiempo, lugar y cosmovisiones. La dinámica social se transformó drásticamente mientras los criterios para entenderla o abordarla ya tampoco eran los mismos. Los religiosos se ocupaban de vaciar y rellenar las mentes, de imponer modos de relación subordinada (puesto que los indios eran por definición inferiores: subhumanos), de las tareas de contrainsurgencia y, sobre todo, de inocular en las poblaciones locales una visión del mundo que las condenaba a la sumisión y a la negación de sí mismas: eso fue la colonización.

En esa circunstancia, esconder o borrar todo vestigio, todo antecedente, toda costumbre era fundamental para desenraizar culturalmente a las poblaciones y para desconcertarlas y fragilizarlas. Ciudades y templos quedaron ocultos, ya sea porque los propios indios buscaban así su preservación, ya sea porque los invasores tapaban de ese modo la referencia a una historia que los minimizaba o por abandono. La historia se ocultó pero no fue borrada. Está inscrita en los monumentos y en las conciencias de los pueblos, pero el neoliberalismo y la avidez de negocios del capitalismo contemporáneo están haciendo su mayor esfuerzo por terminar de vaciar el pasado, transformando esos vestigios en objetos turísticos.

La evangelización del siglo XXI se llama *progreso y desarrollo*. Llega con monocultivos, agrotóxicos, mineras o industrias de otra gama, turismo y proyectos de infraestructura para la conexión al mercado mundial.

La colonización del siglo XXI

En el periodo reciente se ha llegado a identificar hasta 7.274 ubicaciones arqueológicas en toda la región comprendida hoy en el *Proyecto Tren Maya*. Solamente en la franja de 10 km a ambos lados de la vía se encuentran 1.288 de ellas, que son parte del atractivo de la ruta trazada.

Chichen Itzá, ciudad sagrada del posclásico maya en relación con la cultura tolteca, fue nombrada en 1988 patrimonio de la humanidad y maravilla del mundo moderno en 2007. Es una ciudad emblemática cultural y turística. En 2019 recibió 2.365.554 visitantes, de los cuáles el 55 % extranjeros. Esto da 6.480 personas diarias visitando el sitio y la pretensión es aumentar la cifra si el tren se echara a andar. Chichén Itzá y Tulum son las ciudades mayas de la zona más promocionadas. A Tulum llegan 1.996.554 visitantes, un promedio diario de 5.470, y Tulum está ubicado al borde del mar donde además los turistas pueden aprovechar las maravillosas playas caribeñas. Cabe mencionar el daño que polos de desarrollo turístico como Cancún han generado en la zona, aunque no fuera más que por la descarga de aguas negras en el mar.

Para que un proyecto como el del tren maya sea pertinente desde el punto de vista económico (rentable), requiere multiplicar y extender la actividad turística. En esa óptica, se está planeando abrir otros sitios arqueológicos equivalentes, de gran dimensión o densidad histórica, para agregarlos a la *oferta turística* que *desarrollará* la región. Tres de ellos son significativos para apreciar la dimensión devastadora de esta nueva oleada de vaciamiento cultural e incluso ecológico.

1. Chaltún Há es uno de estos sitios privilegiados, cercano a la ciudad virreinal de Izamal, hoy pueblo mágico, fundada en 1552. Las ciudades virreinales más tempranas decidieron su localización a partir de la importancia que tenían las precolombinas en el mismo lugar y, en este caso realmente modificó la dinámica local mediante el desarrollo de la producción henequenera (fibra natural) que duró hasta 1970. Rafael Burgos Villanueva, arqueólogo encargado de Chaltún Há, menciona que se trata de “...toda una ciudad prehispánica con enormes basamentos que muchas veces no se pueden apreciar a simple vista, se tiene que apreciar más desde el aire porque son estructuras gigantescas”; la pirámide de Kinich Kak Moo “es la estructura más grande y más voluminosa de Mesoamérica, estamos hablando de una ciudad muy importante de la época temprana”. Se trata de un sitio clave para entender y reconstruir la historia que no está completamente restaurado y sería riesgoso ponerlo a disposición del turismo.
2. En plena Riviera maya, al lado de la maravillosa laguna de Bacalar, se encuentra Ichkabal, ciudad del preclásico maya con más de 2.500 años de antigüedad. Según las investigaciones, ésta podría haber funcionado como el primer gran asentamiento y centro político de la región, así como el posible origen de uno de los linajes gobernantes más importantes del mundo maya: el de Los señores divinos de Kanal. Se calcula que abarca cerca de 30 km² y cuenta con seis grupos arquitectónicos con unos 15 edificios de arquitectura monumental. Dentro de éstos, tres pirámides sobrepasan los 46 metros de altura además de los edificios menores.

El ejido de Bacalar, donde se encuentra el conjunto, es de enorme importancia para el cuidado de la biodiversidad y se caracteriza por la existencia de una red hidrológica que, según el Programa de ordenamiento ecológico local del Municipio de Bacalar, emitido por el Gobierno del estado de Quintana Roo para 2011-2016, “...permite la interacción y la conectividad entre ecosistemas y especies terrestres con el sistema lagunar de Bacalar. Además la parte occidental de este ejido queda comprendido dentro del AICA denominada Corredor Calakmul Sian ka’an en la cual se registra al menos el 58% de las aves en Quintana Roo, y el 49% en la península de Yucatán”. Los ejidatarios se han opuesto a la mercantilización de Ichkabal y a la venta de las hectáreas en que se encuentra asentado.

Aún antes de la construcción del tren maya, los proyectos de reterritorialización han aumentado en gran cantidad la infraestructura turística, así como el avance sobre la reserva de Tulum y Sian Ka’an, poniendo en riesgo la zona selvática y la kilométrica red acuífera que se encuentran llenos de vestigios arqueológicos de gran peso histórico. Ejemplo de ello es el reciente descubrimiento en la cueva submarina de Chan Hol de tres esqueletos de entre 13 y 10 mil años de antigüedad, identificados por el investigador Wolfgang Stinnesbeck como uno de los tres más antiguos esqueletos paleoindios encontrados en el continente americano y, por sus elementos morfológicos, este descubrimiento, que queda en la ruta de los proyectos turísticos, abre la hipótesis de la convivencia temporal de dos diferentes poblaciones paleoindias coexistentes durante el pleistoceno tardío-holoceno temprano, de acuerdo con el mismo investigador. No se olvide que esta fue la región donde cayó el meteorito que terminó con la era de los dinosaurios en la Tierra.

3. Calakmul es uno de los sitios arqueológicos abiertos al público de mayor importancia. Con más de dos mil años de historia, está ubicado en la profundidad de la reserva de la biosfera del mismo nombre, integrante del corredor biológico mesoamericano que une las selvas tropicales del norte y del sur del continente a través del istmo centroamericano, y de enorme importancia por el tipo y la variedad de especies que alberga. En 2019 pasaron por Calakmul 48.086 visitantes pero el proyecto del tren maya pretende ampliarlos a tres millones. Semejante afluencia en un ecosistema ya fragilizado por el turismo actual tendría repercusiones ambientales gravísimas e irreversibles, además del daño al patrimonio cultural. En las inmediaciones de Calakmul, se proyecta abrir al público una ciudad prehispánica aledaña, Nadzca'an, apenas descubierta oficialmente a fines del siglo XX. Tantos miles de años guardando las evidencias del recorrido de la humanidad en estas tierras y hoy que por fin podría enriquecer la reconstrucción de las raíces culturales del pueblo maya, se quiere convertir en objeto del consumo turístico, quitándole toda su fuerza cultural y contribuyendo al borramiento de la memoria histórica en esta nueva fase de la colonización capitalista, que coloca a los pueblos mayas en la vitrina como objeto del pasado cuando se encuentran vivos y en resistencia frente a la amenaza de corrosión acelerada del neoliberalismo.

Si el mundo está preocupado por la catástrofe ambiental en curso y la sociedad se moviliza para detenerla, lo mismo pasa con la devastación cultural. Las raíces históricas de los pueblos de América y del mundo son mucho más largas y profundas que el capitalismo, pero la capacidad y velocidad desestructuradora y arrasadora que éste tiene amenaza con ganar la carrera.



www.alainet.org/es/dossier/china-eeuu

(In) movilidades y megaproyectos: El Tren Maya y las nuevas Fronteras del Sur de México

Sergio Prieto Díaz

En los últimos años, en la Frontera Sur de México vuelven a emerger procesos históricos con particularidades de relevancia. Bajo un aparentemente renovado paradigma de desarrollo, convergen en ella políticas públicas, iniciativas privadas e intereses internacionales, al tiempo que se refuerza su función de contención de migraciones que tienen su origen, de forma amplia, en regiones dependientes y subalternas de los sures globales. Presento aquí una panorámica sobre las relaciones entre procesos de reordenamiento territorial (particularmente el megaproyecto Tren Maya) con los procesos de (in) movilidad humana que atraviesan y configuran dicha frontera.

Un primer elemento a destacar es la transformación de las coyunturas territoriales fronterizas, y la emergencia de megaproyectos que aparentan ser novedosos pero siguen formando parte de la visión hegemónica del desarrollo periférico de las fronteras: el Plan Puebla-Panamá, el TLCAN y el T-MEC, las reformas estructurales, la renacionalización del ferrocarril Chiapas-Mayab, el Plan Frontera Sur, las Zonas Económicas Especiales (ZEE's), etc. conforman los engranajes de un proceso histórico de reordenamiento territorial que depende de la posibilidad de las poblaciones de permanecer y pertenecer, definiendo y limitando así los espacios posibles para su movilidad.

La segunda consideración refiere al complejo contexto migratorio de la región. La Frontera Sur se ha visto marcada por la presencia creciente de migrantes del Caribe, África y Asia, y especialmente por las Caravanas de migrantes centroamericanos. Esto ha provocado el tránsito de una política de contención basada en la seguridad nacional (característica de la política migratoria de gobiernos anteriores), a un corto periodo de aparente apertura en favor de los derechos humanos en los primeros meses del nuevo gobierno en 2019, y un drástico giro hacia la securitización con la recién creada Guardia Nacional. La militarización va más allá de la línea fronteriza, se auto-justifica bajo la doctrina de la Seguridad Humana, y ocurre en el marco de la geopolítica hemisférica de Estados Unidos que subordina la soberanía nacional mexicana externalizando su política migratoria mediante el programa *Remain in México*.

Al mismo tiempo, México ha tomado un inédito liderazgo en la esfera global, encabezando la ratificación del Pacto Mundial por la Migración de Marrakech a finales de 2018, y abanderando el Proyecto Integral para el Desarrollo del Sur de México y Centroamérica en 2019, presentado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Estas iniciativas plantean la necesidad de considerar los alcances y conflictos entre soberanías y hegemonías,

Sergio Prieto Díaz es migratólogo migrante, transdisciplinario, decolonial, latinoamericanista. Cátedra CONACYT, candidato a doctor en ciencias sociales y políticas (Univ. Iberoamericana), Magíster en Políticas de Migraciones Internacionales (Univ. Buenos Aires).

expresadas éstas en necesidades nacionales, contextos regionales, geopolíticas globales, y resistencias locales. Estas son las fronteras analíticas de un escenario donde los megaproyectos se justifican como políticas regionales frente a la migración forzada, aunque sin abordar sus raíces causales.

Fronteras, megaproyectos e (in) movilidades humanas

En primer lugar, es necesario destacar la relevancia de los territorios fronterizos (por su propia definición, los espacios “marginales” o en el margen de cada país/región), siempre conflictivos ya sea por la necesidad de sus estados de habitarlos y controlarlos, o por las apetencias de otros países sobre los mismos. Y las fronteras de México son espacios paradójicos y paradigmáticos de estos territorios en disputa: entre el “sueño norteamericano” y las “pesadillas centroamericanas” que el mismo provoca, está la “frontera-purgatorio” de México.

La frontera tradicional como espacio administrativo de soberanía y delimitación entre Estados-Nación se vuelve difusa en el contexto contemporáneo. Las negociaciones geopolíticas y las generosas facilidades a los megaproyectos del capitalismo global, producen redefiniciones acordes con sus necesidades y objetivos: del control estatal a la gestión transnacional privada. Esto impacta también a los movimientos poblacionales, pues la condición de posibilidad de estos megaproyectos radica en que desplacen a quienes viven y resisten ahí, y atraigan a quienes fueron desplazados de otros lugares y están en situación de vulnerabilidad y necesidad. Todo proyecto de reordenamiento territorial se asocia con al menos un proceso de redistribución poblacional, y la expansión del capitalismo a nuevos territorios es inconcebible sin la compañía de distintos procesos de expulsión de las personas que los habitan, y atracción de nuevas poblaciones.

En los países emisores de migración forzada del Sur Global (Libia, Siria, Afganistán, Somalia, y por supuesto la región centroamericana), las violencias derivadas de los conflictos por el control de los territorios y el extractivismo de sus recursos dinamitan la capacidad de permanecer a crecientes poblaciones humanas que, al mismo tiempo, ven limitadas las posibilidades de desplazamiento. De esta forma los megaproyectos fortalecen su función doble, como detonadores de la expulsión y al mismo tiempo “tapones migratorios” orientados al control, gestión e instrumentalización de dichas (in) movilidades. Frente al discurso institucional que adorna sus “cualidades” (“cortinas de desarrollo”, “espacios de prosperidad”...), en la práctica justifican, naturalizan, reproducen e instrumentalizan las causas estructurales de las migraciones forzadas.

En ese sentido, la noción de (in)movilidad refiere al amplio abanico de desplazamientos humanos que son provocados, incentivados, o controlados como consecuencia directa de la implantación de dichos megaproyectos. Entre las movilidades, podemos considerar el desplazamiento interno, la migración internacional (regional o global), el exilio, las diásporas, la movilidad pendular y transfronteriza, incluso el turismo. Respecto a las inmovilidades, estas pueden referir a la existencia de condiciones o estructuras que impiden a las personas salir de sus lugares de origen; cuando se establecen redes organizadas de secuestro/trata de personas (que pese a que desplazan a las personas, lo hacen en condiciones de limitación de su movilidad voluntaria), o cuando una vez iniciado un proceso migratorio, las personas se ven controladas y limitadas para continuar su viaje hacia el destino previsto (como ocurre hoy día, con especial relevancia, en Tapachula, Chiapas y de una forma más amplia, en la nueva Frontera Sur de México establecida al sur del Istmo de Tehuantepec). La idea/noción de (in) movilidad resalta entonces el carácter forzado que adquiere tanto el desplazamiento como la permanencia, así como una condición permanentemente temporal: ni la permanencia ni la movilidad parecen tener fin.



El Tren Maya: fronteras de la (in) movilidad

Los mapas han sido históricas herramientas al servicio de los poderes hegemónicos, destinadas a representar, definir, repartir e instrumentalizar territorios, fronteras nacionales, poblaciones y recursos. Y así definen quienes somos *nosotrxs*, y quienes *lxs otrxs*. La relevancia del mapa está en el poder y la utilidad geopolítica de quien lo realiza. Pero también en la forma en que se representan territorios: unos “civilizados” (edificios, figuras reales, pocos elementos de la naturaleza); el resto salvajes, verdes, plagados de animales fantásticos, sin personas. La relación histórica entre territorios, fronteras y mapas no es baladí: muchas de estas representaciones e imaginarios siguen vigentes sobre la Frontera Sur de México.

El Tren Maya es el proyecto estrella del nuevo gobierno mexicano. En un contexto interno definido por el desafío de encarar los grandes problemas nacionales, y un contexto regional condicionado fuertemente por los desvaríos del gobierno estadounidense, la simple idea de un megaproyecto que aún no cuenta con proyecto ejecutivo está impactando y transformando los territorios donde presuntamente se construirá. Más allá de sus alcances o consecuencias potenciales, interesa fijarse en el mapa oficial que representa el “deseado” trazado del tren, un proyecto visionario para un territorio idílico (ver el Mapa Oficial del Tren Maya). Pero más importante aún que lo que muestra, es lo que oculta. Más allá de lo que representan, importa destacar cómo lo hacen y por qué. Lo que sucede hoy en esta región no tiene que ver sólo con un Tren que tendrá un nombre pegadizo, un mapa atractivo, y poco de Maya.

El verdadero proyecto es más interesante. El Programa Integral para el Desarrollo del Sur de México y Centro América propone un profundo reordenamiento territorial compuesto por 5 grandes megaproyectos para conectar la región centroamericana. A este proyecto regional se suman el Tren Maya, Sembrando Vida, la refinería de Dos Bocas, Tabasco, y el Corredor Transístmico... Y no son los únicos: granjas porcícolas y de pollos, proyectos energéticos, complejos turísticos. Por tanto, un mapa de la Península de Yucatán debería reflejar la complejidad e interacción entre los distintos megaproyectos y conflictos que lo acompañan. El reto

pendiente está en lograr visualizar la articulación entre estos proyectos de reordenamiento territorial, y los procesos de redistribución poblacional que provocan, afectan e incorporan.

Conclusiones: transformar el territorio a través de las (in) movilidades

La frontera tradicional como espacio administrativo de soberanía y delimitación entre Estados-Nación se vuelve difusa en el contexto contemporáneo. Las negociaciones geopolíticas y las generosas facilidades a los megaproyectos del capitalismo global producen redefiniciones acordes con sus necesidades y objetivos, y tienen importancia crítica sobre los movimientos poblacionales, pues la condición de posibilidad de estos megaproyectos radica en que desplacen a quienes viven y resisten ahí, y atraigan e instrumentalicen a quienes fueron desplazados.

La multiplicación de megaproyectos en las regiones fronterizas entre México y Centro América plantea escenarios, retos y conflictos múltiples vinculados a procesos de (in) movilidad y migración ya presentes, en mayor o menor medida, en la Frontera Sur:

- Desplazamiento de poblaciones originarias residentes hacia mercados laborales precarizados del turismo en Cancún y la Riviera Maya.
- Retención y empleo precarizado de poblaciones indocumentadas del Sur global.
- Expansión de colonias agropecuarias menonitas, intensivas en tecnología y agrotóxicos.
- Nuevas poblaciones migrantes altamente especializadas (nacionales y globales), atraídas o vinculadas a los megaproyectos.
- Militarización del control migratorio en la Frontera Sur mediante el despliegue de la Guardia Nacional, con soldados procedentes de distintas regiones del país.
- Especulación, despojo y privilegio turístico: geriátrico, de fiesta, Escalera Náutica, de lujo...

Lo que ocurre hoy día en la Frontera Sur de México es una muestra relevante de problemáticas globales en las que los países históricamente dependientes siguen subordinados y sirviendo a los intereses geopolíticos de las grandes potencias hegemónicas (nacionales o mercantiles), así como de las estructuras multinacionales que las amparan. Las Naciones Unidas, la Organización Internacional para las Migraciones, la Conferencia Económica para América Latina, insisten en un “derecho a migrar” de forma “legal, ordenada y segura”. Esta retórica defiende una lógica funcional a la ocupación del territorio, la multiplicación de proyectos neoextractivos, y la generalización de mercados laborales precarizados específicamente orientados a población migrante. Frente a este discurso, una verdadera política de combate a las causas de la migración tendría que garantizar el “derecho a permanecer”, “seguro, tranquilo y feliz” donde se elija, no dónde se empuje. La defensa del territorio frente al neoliberalismo se convierte así en la primera línea de defensa frente a los procesos de (in) movilidad forzada.

Para ejemplificar la trascendencia histórica de los megaproyectos ferroviarios en la ocupación y reordenamiento de territorios, la producción de (in) movilidades, la definición de fronteras (físicas y simbólicas), y de forma más amplia, como vehículo no sólo de personas o mercancías, sino de visiones ideológicas o cosmológicas, sugiero recuperar el cuadro de John Gast, “American Progress” (1872). (Autry Museum of the American West, Los Angeles, California).

Parafraseando a un clásico, la historia se repite primero como descubrimiento, luego como encubrimiento, después como colonización, y finalmente como colonialidad. Las perspectivas sobre las (in) movilidades que estos proyectos provoquen, dependerán en gran medida del lado en que cada quien esté, y hacia donde vaya o le empujen.

Mercantilización de la cultura: Turismo y reordenamiento territorial

Giovanna Gasparello

El megaproyecto denominado Tren Maya prevé la construcción de una línea férrea de más de 1400 km a través de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, en el Sureste de México, para transporte de carga y pasajeros. Según documentos y declaraciones oficiales, dicha línea potenciará el transporte, principalmente de gasolina y productos que se consumen en la zona turística llamada Riviera Maya en el norte de Quintana Roo; detonará el desarrollo turístico facilitando el acceso a zonas poco conectadas (como Calakmul) y potenciando la conexión entre distintos polos de atracción turística de masa (Cancún, Chichén Itzá) con otros en vía de desarrollo (Palenque, Bacalar, Valladolid).

Enfatizaré dos riesgos de este megaproyecto: el primero, ligado a la intención de reordenamiento territorial, esto es, intervenir en el territorio y la sociedad para “reordenarlos” en función de un hipotético “desarrollo” centrado en el impulso al turismo en zonas actualmente marginales en la industria turística. El segundo riesgo reside en la mercantilización de la cultura, funcional a la creación de productos y experiencias de diversión. La relación estrecha entre territorio y cultura que caracteriza cualquier grupo social es doblemente trastocada, y los posibles impactos en los pueblos indígenas mayas han motivado su tajante oposición al megaproyecto así planteado.

Este proyecto, más allá de ser un servicio de transporte férreo y corredor turístico, contempla reordenar la península e integrar otras regiones a partir del impulso de la industria energética, la agroindustria y el desarrollo tecnológico, principalmente en función de la industria turística. Prevé la creación de dieciocho núcleos urbanos o villas turísticas de hasta mil hectáreas, ya sea como “nuevos centros de población” o como ampliación de aquellos ya existentes, bajo la égida del organismo de las Naciones Unidas ONU-Hábitat, pero aún sin que se conozcan los planes urbanísticos.

Junto con la construcción de la vía férrea en sí, cada estación prevé una “zona de desarrollo” ubicada, en muchos casos, entre la estación y el núcleo urbano ya existente. El impulso a la urbanización y al consumo de suelo implica un grave riesgo, ya que la planeación urbanística es muy carente en México, y los asentamientos urbanos espontáneos se convierten en cinturones de marginación y precariedad social, más que en “zonas de desarrollo”. El involucramiento de la agencia ONU-Hábitat, que asesoraría a FONATUR en este eje del proyecto, no alcanza a tranquilizar a quienes hemos visto fracasar, a lo largo de décadas recientes, proyectos de urbanización y ordenamiento territorial acompañados por insignes agencias de la ONU y el Banco Interamericano de Desarrollo. Desde los Centros Integralmente Planeados

Giovanna Gasparello trabaja en la Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México.

(CIP) construidos por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) a partir de los años setenta como ciudades turísticas, hasta las Ciudades Rurales Sustentables erigidas en Chiapas, las intervenciones territoriales se han concretado en despojo de tierras y cultura, desvío de fondos públicos y lavado de dinero de proveniencia ilícita.

La relación entre el territorio y la sociedad que lo vive y lo aprovecha es constitutiva de la cultura y de sus manifestaciones. El origen de la palabra, del pensamiento, de las artes y de la cultura de los pueblos mayas es el territorio en el cual viven. El cambio de uso del suelo (a raíz de la venta o la expropiación) genera desplazamiento; esto provoca un cambio en las actividades productivas, de reproducción material y social; y esto a su vez provoca un cambio en la cultura y en la forma de vivir.

El reordenamiento territorial apunta a un reordenamiento social, en el cual las actividades productivas tradicionales, la estrecha relación cultural y simbólica entre territorio, cosmovisión y sociedad y el patrón de asentamiento disperso, típico de la población indígena y campesina, se transformarán a raíz de la construcción de los nuevos centros de población. Cabe señalar que ecosistemas delicados y de elevada biodiversidad habitados históricamente por pueblos indígenas se han conservado justo por este patrón de asentamiento que implica un bajo impacto antrópico en el hábitat natural, y por ende resulta el modo de vida más sostenible.

Por el contrario, el discurso oficial plantea que “o entramos o se acaba la selva” (R. Jiménez Pons, entrevista, *EjeCentral*, 17 de junio 2019), esto es, la necesidad de “intervención” institucional en el territorio frente a la afectación ambiental generada por las actividades agrícolas de subsistencia: una vez más, se desconoce la cultura indígena y se criminaliza la pobreza. El “ordenamiento territorial” del megaproyecto Tren Maya parte de una anacrónica utopía urbana: las ciudades serían “modelo de civilización para integrar y facilitar el acceso a muchos beneficios” (R. Jiménez Pons, entrevista, en *Proceso* 2251, 22 de diciembre 2019, p. 17). Esta visión supone necesidad de intervención.

Para el contexto que estamos analizando, es emblemático el caso de Cancún, desarrollo turístico impulsado desde FONATUR, como Centro Integralmente Planeado. Observando la situación de la ciudad y de su entorno cuarenta años después, es inevitable preguntarse dónde quedó la supuesta planeación. La urbe en constante crecimiento -tanto en la cementificación costera como en la expansión de las periferias marginadas- es un sistema que gira alrededor de la exclusión e incluso de la segregación, esto es, lo opuesto de la integración y de la supuesta “derrama de desarrollo” que la riqueza y el privilegio de los exitosos empresarios provocaría, según el discurso oficial, en el conjunto de la población. La trayectoria de Cancún y la zona denominada Riviera Maya muestra que el crecimiento de la industria turística se acompaña de un incremento de la incidencia delictiva. Entre los indicadores que muestran el incremento de la violencia ligada a la criminalidad organizada, los homicidios dolosos son tal vez el dato más contundente. La ciudad de Cancún en 2019 presentó una tasa de homicidios dolosos de 45.5 por 100.000 habitantes, mientras en Playa del Carmen -o *Playa del Crimen*, como es conocida por los lugareños- la misma tasa llega a 83.1 en 2019, casi tres veces la media nacional. La urbanización y la terciarización implican el decrecimiento de las actividades productivas agrícolas y tradicionales, y su pérdida de sentido y de interés principalmente para la población más joven. La denigración del trabajo campesino, que se basa en las promesas de prosperidad ofrecidas por el empleo en los servicios turísticos, es un proceso que redundará en la pérdida de conocimientos y saberes tradicionales, territorialmente arraigados, y finalmente en el despojo cultural y epistémico que es evidente en el medio rural actual.

La relación entre el territorio y la sociedad que lo vive y lo aprovecha es constitutiva de la cultura y de sus manifestaciones. El origen de la palabra, del pensamiento, de las artes, de la cultura de los pueblos mayas es el territorio en el cual viven, y las actividades que en él se desarrollan. Los documentos promocionales del Tren Maya se basan todos en la mercantilización de la cultura de los pueblos mayas como un motor del desarrollo de la industria turística. Desde el principio de la década de los noventa los gobiernos de turno han centrado la promoción del turismo en el ofrecimiento del producto cultural transnacional *Mundo Maya*, que derivó en las denominaciones territoriales Riviera Maya, Ruta Maya, etc.

La mercantilización de las manifestaciones culturales vivas conlleva la folklorización y el vaciamiento de significados y saberes tradicionales, prácticas rituales, producción artística, memoria histórica y sitios sagrados. La apropiación externa de prácticas y de conocimientos genera un paulatino distanciamiento y sentimiento de enajenación por parte de quienes fueron sus creadores y protagonistas, que dejan de considerarlas como parte sustancial de su forma de vida. Vaciadas del significado real, las manifestaciones culturales se vuelven representación y ficción, entretenimiento folk y experiencias exóticas: productos para el consumo turístico.

Aportaré algunos ejemplos. Desde principio de los años noventa, el Banco Mundial propició la industria turística en la región del Caribe, identificando como atractivos la diversidad bio-cultural y la civilización maya prehispánica con su “misterioso” declino: nace así el programa transnacional *Mundo Maya*. Pocos años después se crea el parque “ecoturístico” de X-caret en Quintana Roo, en las tierras de la resistencia cruz’ob, que despojó a los indígenas de sus tierras, de sus costas para la pesca y de sus sitios sagrados: la antigua ciudad y zona arqueológica de Polé se quedó al interior del centro de diversiones exclusivo y es visitada como “atracción”. El parque incluye, como otra atracción, un “pueblo maya”, en el cual el turista puede “integrarse a la vida diaria de una comunidad prehispánica” y, al sonido de los “tambores ancestrales”, participar en las **Danzas Prehispánicas**. El Festival Internacional de la Cultura Maya, en Mérida, se apropia del término “maya” para caracterizar un festival cultural para público masivo, aderezado con la escenificación de supuestos rituales y títulos de eventos que remiten a la cultura de los mayas prehispánicos. De reciente creación, el “producto turístico” Ruta de la Guerra de Castas se apropia de la memoria de la lucha de los pueblos mayas en contra del sistema de dominación social, que implicó el enfrentamiento directo con el Estado mexicano que lo perpetuaba. Un siglo después, la insurgencia y la lucha armada también son ofrecidas en el mercado turístico.



Tren Maya: máquina imparable de despojo empresarial

Sandy E. Ramírez Gutiérrez y Josué G. Veiga

El Tren Maya (TM) es uno de los proyectos de infraestructura emblemáticos de la administración de Andrés Manuel López Obrador, presidente electo en 2018. El *Plan Nacional de Desarrollo 2018-2024* reconoce al TM como el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo. Adentrarnos detenidamente en su estudio nos da elementos para señalar algunas de las contradicciones y continuidades de la llamada *Cuarta Transformación* con respecto al “viejo” régimen neoliberal del cual se busca diferenciar.

El proyecto está siendo impulsado por una narrativa de revivir la promesa del *progreso* jamás cumplido en la región sur-sureste del país. Se asume que existe un problema de “atraso” en la región y que su única salida es la construcción de grandes obras de infraestructura que conecten sus riquezas con los flujos comerciales del mercado mundial. Así, se ha anunciado al TM “como una oportunidad de abatir la pobreza y generar desarrollo regional y sustentabilidad” en base a una “nueva visión de turismo sustentable, enfocado a un desarrollo sostenible, integral, cultural y social, teniendo en el centro del proyecto a las personas”.

Con esto, lo que se evade es el cuestionamiento de fondo sobre el hecho de que muchas de las problemáticas que se viven en la región no se deben a la “falta” o al “poco desarrollo” existente, sino más bien al modelo de “desarrollo” que ha sido implementando desde hace más de 500 años: un modelo extremadamente polarizado de concentración de riquezas, extracción y explotación de recursos destinados al exterior, con una fuerte exclusión social, acoso y saqueo de los territorios y rechazo de las formas de vida. Lo que habría que criticar no es la falta de desarrollo sino la lógica de éste.

Habría que aclarar algunos puntos...

En primer lugar, no es solo un tren

El proyecto del TM implica la imposición de un *amplio complejo de ordenamiento territorial* de todo lo existente en la región: re-localización de los asentamientos en torno a las necesidades de los nuevos centros urbanos, ampliación de las plantas industriales, explotación de las reservas de agua y otras riquezas naturales, expansión de las zonas turísticas y otras atracciones *disneylandizadas* al servicio del mercado mundial.

Sandy E. Ramírez Gutiérrez es doctorante del Posgrado de Estudios Latinoamericanos e integrante del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica (OLAG) y del Laboratorio de Estudios sobre Empresas Transnacionales, en el IIEc, UNAM. sanerag@gmail.com

Josué G. Veiga es maestrante del Posgrado de Estudios Latinoamericanos e integrante de OLAG y del Laboratorio de Estudios de Empresas Transnacionales, en el IIEc, UNAM. josuegave@hotmail.com

La gran infraestructura proyectada supuestamente facilitará la movilidad de cargamento (petróleo, minerales, ensamblados) a lo largo de toda la península y en conexión interoceánica y vía terrestre hacia el centro-norte del país. Abrirá rutas y enclaves comerciales que profundizarán la conexión con el principal socio comercial, Estados Unidos, y con la región asiática. Su efecto de arrastre podrá desencadenar en la expansión económica de otros sectores que han adquirido mayor relevancia en los últimos años: turismo, industria inmobiliaria, agroindustria y energía.

En el mediano y largo plazo, la viabilidad económica provendrá de los ingresos del transporte de carga. Actualmente, el tránsito de carga en la región se realiza mediante vehículos de autotransporte; con la nueva infraestructura se espera que gran parte de la carga migre al ferrocarril por ventajas competitivas en los trayectos de largas distancias. Se estima que la demanda inicial parta de 2.4 millones de toneladas por año y logre alcanzar los 10 millones de toneladas, con las consecuencias que eso tendrá en el ambiente.

Durante decenios, en Campeche, Tabasco, Yucatán y Chiapas se configuró una estructura productiva basada en la extracción de petróleo, maderas preciosas, café y fibras naturales. Más recientemente, la superficie agrícola de la península yucateca fue destinada a otros productos como palma africana, soya y carne de cerdo, actividades que requieren enormes superficies de terreno libre y consumen una gran cantidad de agua.

Por ejemplo, entre las empresas que presumiblemente serán beneficiarias del tren, el tercer ingenio azucarero del país, San Rafael de Pucté, se localiza en Yucatán. Con una capacidad de molienda mayor a dos millones de toneladas de caña de azúcar en un periodo de zafra, este ingenio puede consumir casi 40 mil metros cúbicos de agua al día. Flores y Deniau señalan que este ingenio tiene la concesión sobre 6 pozos de agua subterránea cuya capacidad equivale a 57% del total del volumen concesionado para uso industrial en Umán, municipio donde se encuentra. Del mismo modo, en Campeche, Chiapas y Yucatán se ha fomentado el cultivo de palma en gran escala con un enorme consumo de agua. En Campeche, tres empresas consumen alrededor de 14.5 millones de metros cúbicos de agua: Palma Real, Consorcio Agrícola de Oleicos y Frutoka (Flores, Deniau y Prieto, 2019). Además, se ha detectado la presencia de empresas como Agroimsa, Oleopalma, Propalma, Aceitera chiapaneca la palma y Procesadora de aceite de palma en Chiapas y Aceitera del Golfo e Industria Patrona en Yucatán. Entre las empresas porcícolas, resalta Kekén, el mayor productor de carne de cerdo del país y el principal exportador a Japón y Corea del Sur.

El complejo turístico también implica una fuerte presión sobre las riquezas naturales y culturales de la península yucateca. En lo referente al turismo en la península, está concentrado en cadenas hoteleras de capitales de origen español (Grupos RIU, Barceló, Meliá, Iberostar, Oasis, H10 y Princess), estadounidense (Grupos Royal Resorts, Hyatt y Hilton Resort) y algunas firmas nacionales como Grupo Posadas, Palace Holding, AM Resorts y Grupo Xcaret. En el desarrollo habitacional “solo diez empresas [nacionales] concentran el 34% del negocio inmobiliario” (Flores, Deniau y Prieto, 2019: 22) donde destacan el Grupo Sadasi, CORPOVAEL, Grupo Vivo, Casas ARA, Cocoma, Inmobiliaria VINTE, Conjunto Parnelli, Grupo BMV (Casas Javer), Empresa ICA e Industrias Curator.

Al mismo tiempo podrían abrirse nuevos mercados e industrias para aprovechar las condiciones naturales de la región (petróleo, inmensa biodiversidad, etc.) y los bajos costos del nuevo transporte, así como la mano de obra barata. Finalmente, no debe perderse de vista que la península de Yucatán pertenece a la región denominada “Gran Caribe” caracterizándose por las interconexiones con el mercado mundial (mediante diferentes vías de comunicación, corredores multimodales y conexiones interoceánicas) (Ceceña, 2019). El tren es solo el pre-

texto, es la punta de lanza, que abrirá camino a nuevos negocios que antes estaban limitados o que se veían en impedimentos por el artículo 27° sobre la propiedad de la tierra ejidal.

En segundo lugar, no es social ni ecológicamente sustentable

La implementación del proyecto conlleva una profunda reestructuración, relocalización y rearticulación de los socio-ecosistemas determinados por las múltiples interacciones entre los elementos y dimensiones que conforman las prácticas culturales materiales y los procesos geofísicos del territorio. La Península de Yucatán forma parte del Corredor Biológico Mesoamericano que pertenece a la denominada Amazonia mesoamericana, cuya contribución al clima del hemisferio norte es fundamental. La construcción pone en riesgo el hábitat de una zona megadiversa: tan solo la ruta del tren atravesará por 15 Áreas Naturales Protegidas destacando la Reserva de la Biosfera de Calakmul (Campeche), reconocida como Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO y segunda reserva más grande del continente americano, sólo después de la Amazonia brasileña.

La operación del tren generará mayor presión sobre la naturaleza debido a la urbanización y a su uso como contenedor de mayores desechos y contaminación. Uno de los temas más delicados es la alteración del ecosistema de la península como regulador del clima (local, regional e incluso global).

Hacer que un proyecto con estas especificaciones sea económicamente rentable mediante los ingresos del turismo, implica que sea un *turismo de masas* para alcanzar a cubrir los enormes costos del TM. El estudio costo beneficio elaborado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (2020) calcula que 42% de los beneficios del desarrollo del TM serán por derrama turística. Esto significa que se pretende que aumente la demanda de transporte (hasta 100,100 pasajeros al día) y que se incrementen los complejos turísticos disponibles para el turismo nacional y extranjero. Aunque Quintana Roo ya tiene la mayor infraestructura hotelera, se plantea que siga aumentando y llevar ese modelo a ciudades como Mérida en Yucatán. El desarrollo “incluyente” que impulsa el TM se orienta al trabajo asalariado precario de las maquiladoras, manufacturas y al turismo de masas. Un turismo caracterizado por transformaciones drásticas de los paisajes, el avance de una urbanización desordenada, contaminación y depredación sin contemplaciones de ecosistemas y regiones muy amplias. Además, se prevé un aumento exponencial de la violencia directa y estructural junto con un incremento en la concentración de riqueza y desigualdad social.

En tercer lugar, no es maya, es un proyecto neoliberal

El TM despoja y se apropia de significados e imaginarios colectivos de la cultura maya para trastocarlos y venderlos como marca de un proyecto nacionalista. Homogeneiza a todos los pueblos y con ello oculta el caleidoscopio de diversidades culturales y naturales que cohabitan la península. Además, las intenciones de abrir el sureste mexicano mediante grandes obras de infraestructura no es producto de la genialidad del actual gobierno. El TM sintetiza la renovación de viejos programas de ordenamiento territorial de gobiernos anteriores. La mayoría de ellos fracasaron o se llevaron a cabo parcialmente, pero la visión de “integrar” o abrir la región sur-sureste al mercado mundial ha sido un deseo constante. Los riesgos del TM son muy altos. El TM presenta varios rasgos de continuidad con una visión de mundo, de negocios y de intereses completamente neoliberales: una baja presencia del Estado en la inversión, aumento de la privatización incentivando la participación de grandes empresas locales y extranjeras un profundo impulso de expropiación nunca antes visto en el sur-sureste (de derechos, de territorios, de saberes), ruptura de lazos sociales, identidades culturales y prácticas económi-

cas. El riesgo que se corre es demasiado alto y se debe reflexionar si lo que se desea es fortalecer el derecho de la libre autogestión para que las comunidades locales decidan las rutas y los caminos de su propio porvenir o bien imponer, desde una visión paternalista de Estado, un proyecto externo a las necesidades de las comunidades locales que además redistribuirá las riquezas de la región para fortalecer la concentración de los grandes intereses privados.

Reflexiones finales

El proyecto del TM está diseñado para transportar personas (turistas y pasajeros locales) y cargamento (energéticos, comestibles, construcción y otros); pero también moverá intereses de muy diversa índole: políticos, económicos, financieros y geopolíticos. Su construcción implicará un reordenamiento territorial en función de las necesidades del mercado mundial, el fortalecimiento de crecientes intereses económicos locales y la llegada de capitales foráneos. Se facilitará la conexión, la extracción y explotación de recursos para otros, mientras las necesidades locales quedarán subordinadas y relegadas a un segundo plano. Lejos de promover un crecimiento económico menos desigual -sin contar todas las afectaciones ambientales, culturales, arqueológicas que el proyecto conlleva- el proyecto del TM profundizará las asimetrías económicas y el patrón de polarización de exclusión y concentración entre grandes empresas (agroindustria, extracción de petróleo o minerales y complejos turísticos) poniendo en riesgo la diversidad cultural y ecológica de la región.

El TM no es sólo una obra de gran infraestructura, es la materialización y territorialización de una visión de mundo y un modo de vida impulsado por los intereses que lo componen. En pocas palabras, el Tren Maya *ni es maya, ni es solo un tren, ni es social ni ecológicamente sustentable*, es la continuación por otros medios, del proyecto neoliberal del mercado mundial.

Referencias

- Ceceña, A. (2019), "Megaproyectos para el mercado mundial", *Avances de investigación. Tren Maya*, Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, IIEC-UNAM, México, <http://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2019-12/OLAG-2019-TrenMaya-Avancesdeinvestigacio%CC%81n.pdf>
- Flores, A., Deniau, Y., Prieto, S. (2019), *El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán*, GeoComunes, http://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya.pdf
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público [2020], *Análisis Costo Beneficio. Versión pública*, México, disponible en Animal Político: <https://www.animalpolitico.com/wp-content/uploads/2020/01/version-P%C3%BAblica-ACB-Tren-Maya-08012020-VFI-vF-4.pdf>



https://www.alainet.org/sites/default/files/alem_544.pdf