

1.- En una cuartilla explica en qué consiste el megaproyecto, a quiénes afecta, cuál es la situación actual en la resistencia popular a éste y qué logros y retos presenta.

El proyecto del Tren Maya es clasificada como una “megaobra” del gobierno federal que, según lo describe el sitio oficial “conectará el mundo maya en cinco estados del sureste mexicano, lo cual permitirá reducir los tiempos y costos del transporte de mercancías, pasajeros y turistas dentro de la península. Se construirán aproximadamente 1,525 km de vías férreas que atravesarán los estados de Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo beneficiando el desarrollo en la región y en la calidad de vida de los habitantes” (Gobierno de México, 2023).

Este proyecto supera una inversión de 230 mil millones de pesos, aunque la cifra está en constante actualización y se ha documentado por diversas fuentes el aumento en 2022 de hasta 185% más de lo presupuestado originalmente para este periodo (Animal Político, 2023).

Entre los principales problemas que se han exhibido son la falta de transparencia en el proceso de construcción la obra debido al blindaje que el gobierno federal le brindó al catalogarla (sin motivo justificado) como tema de seguridad nacional. Esto, además, le preserva de las demandas que pueden frenar su avance, lo que se traduce en la indefensión de las comunidades locales, de los ecosistemas de la península y del patrimonio cultural de la zona.

Cabe resaltar la oposición que se organiza por parte de la caravana “El Sur Resiste” agrupa a 38 pueblos originarios y que busca exhibir y frenar la devastación que genera el tren Maya, como documenta Animal Político (2023): “En Felipe Carrillo Puerto, en el estado de Quintana Roo, los integrantes de la caravana constataron cómo una amplia extensión de la selva maya ha sido transformada en una zona desnuda de árboles. Esos terrenos “donde antes caminaba el jaguar y el venado”, ahora darán paso a las vías del llamado Tren Maya”.

El periódico El País (2023) documenta cómo el colectivo Sélvame del Tren, formado por organizaciones y comunidades afectadas por la construcción del Tren Maya, ha denunciado la devastación de los ecosistemas en toda la península de Yucatán a medida que avanzan las obras. No solo en las selvas o los cenotes, también en los ecosistemas marinos y los manglares. Así lo señala también la investigadora Giovanna Gasparello, coordinadora del libro territorios mayas en el paso del tren. Riesgos previsibles y posturas independientes sobre el Tren Maya (Bajo Tierra Ediciones, 2023):

“Es preocupante que algunos cenotes estén siendo rellenados con cemento y cascajo para que el tren pueda pasar, además, se invade en ciertas zonas con pilotes para soporte de las

estructuras, uno de los capítulos del libro analiza el daño a los cenotes y hace una reflexión de la fragilidad del suelo en la zona”, expresa.

2.- A partir de lo que hemos visto en las últimas dos sesiones, en máximo otras dos cuartillas, explica cómo la noción de geografía racializada, el extractivismo y/o el despojo operan en el caso elegido. Puedes aplicar los tres conceptos en tu análisis o sólo dos o uno de ellos, según lo que consideres más adecuado.

Considero que aplican las tres categorías en este caso. Para iniciar, el tema de concebir a la península de Yucatán como un lugar turístico es un fenómeno que da cuenta de una geografía racializada. Esto es así porque, en gran medida, el atractivo central es el entorno natural y el patrimonio de la cultura maya. La riqueza medioambiental es vista como un sitio capitalizable, como un objeto de consumo y de explotación. Es objeto del que se abusa sin ningún respeto por las comunidades autóctonas.

Por otro lado, la misma idea concebir a las geografías mayas como un gran territorio que guarda vestigios dignos de admirarse y no como una civilización viva es de por sí una imposición. Esta lógica colonial es la que opera detrás de los designios impostergables de la voluntad gubernamental que idea, planea y ejecuta una ruta de construcción del tren sin consultarle a nadie, como si se tratara de territorios en blanco, sin personas y sin otros seres vivos.

En cuanto al extractivismo, el proyecto del Tren Maya no representa un hecho aislado, sino un importante eslabón de una cadena de explotación del territorio y sus ecosistemas, como documenta Greenpeace en el posicionamiento del foro “Desarrollo comunitario, Biodiversidad y Derechos Humanos en la Península de Yucatán”:

“La península de Yucatán enfrenta una grave crisis ambiental generada por megaproyectos extractivistas como las fábricas de cerdos, el despojo, el modelo inmobiliario, la agroindustria y los monocultivos, parques eólicos y solares, los proyectos turísticos el gran ecocidio generado con el proyecto del Tren maya. Estos proyectos además impactan los modos de vida tradicionales y la riqueza biocultural de los pueblos originarios que habitan en la península de Yucatán, rompiendo nuestro tejido social.” (Greenpeace, 2022)

El tren tiene una finalidad no solamente turística, sino de carga de mercancías, por lo que su lógica es la misma del desarrollismo neoliberal impuesto desde épocas porfiristas, como se comenta en boca de los mismos pobladores en el videoreportaje de Latinus. Incluso, esta realidad se puede categorizar como “extrahección”, que se define “cuando el proceso extractivista envuelve violación e derechos y violencia contra los seres humanos que habitan en las comunidades afectadas. Se «arranca» los recursos naturales imponiéndose con violencia, quebrándose el marco de derechos, y violándose los derechos humanos y de la naturaleza” (Grosfoguel, 2016).

Esta dinámica particular solamente se puede explicar por el hecho de que la extracción de los recursos se da efectivamente en una zona donde existe una geografía racializada: las poblaciones originarias sufren las barreras lingüísticas, económicas, educativas que les impiden oponerse a los proyectos o ser considerados como iguales al momento del encuentro con los explotadores.

El despojo es evidente en los casos documentados por los colectivos y periodistas: pérdida de hogares afectados por la maquinaria de trabajo, abuso por pagos miserables de sus hectáreas de terreno, destrucción de sus fuentes de trabajo con el programa “Sembrando vida”, entre otros atropellos. En el imaginario de la conquista colonial los terrenos deben de estar despoblados, desmontados para lucir limpios y susceptibles de ser resignificados y explotados por el turismo y el comercio.

La noción de “progreso” ha sido una justificación utilizada en el curso de la historia para expoliar a las comunidades. Las “víctimas colaterales” de este llamado proceso “civilizatorio” nunca figuran como sujetos dignos a ser considerados, no tienen voz ni voto. Se sacrifica el trabajo digno por la eficiencia y el rédito, el valor simbólico por el mercantil y la vida comunitaria por la frivolidad turística.

3.- Qué papel crees que ha jugado el racismo en el caso y cómo se relaciona con los conceptos que aplicaste en el análisis del punto anterior

El racismo juega un papel central en este caso porque el desarrollo del Tren Maya pasa por zonas donde habitan comunidades mayoritariamente indígenas, quienes son invisibilizadas, despojadas e ignoradas por las decisiones del poder central. Detrás de esta lógica de imposición y violencia se oculta un proceso de perfilamiento racial de las poblaciones originarias como individuos manipulables, empobrecidos e ignorantes como una consecuencia de su pertenencia a un grupo indígena. Su lengua es despreciada, pues no hay interés por parte de la autoridad para el entendimiento mutuo. Los testimonios de las entrevistas dan cuenta de abusos que se derivan de la falta de interés por su condición social y lingüística.

Considero que la noción de “geografía racializada” es muy útil para entender cómo se estructura la lógica neoliberal del sometimiento de los pobladores y sus territorios para la explotación del mercado hegemónico.