

¿En qué consiste el megaproyecto del Tren Maya?

En la página oficial del gobierno federal se puede leer que el Tren Maya fortalecerá el ordenamiento territorial de la península de Yucatán y potenciará su industria turística. Ofrece conectar el mundo maya en cinco estados (Quintana Roo, Yucatán, Campeche, Chiapas y Tabasco) y facilitar la conectividad entre comunidades y mejorar la calidad de vida e impulsar la economía regional.

De acuerdo con la página oficial, son 4 los principales ejes del proyecto:

- Turistas/ pasajeros (Ayudará a liberar carga vehicular lo que reducirá emisiones contaminantes)
- Economía (El proyecto busca reactivar la economía regional)
- Vías férreas (Para minimizar el impacto ambiental y social, el 95% de la ruta pasará por infraestructura ya existente)
- Estaciones (las estaciones y paraderos crearán polos de desarrollo)

Según Uriel Blanco (2022) el principal tema de conflicto con el tren es el impacto ambiental: la destrucción de la selva, la afectación a los cenotes y la modificación de ecosistemas por los cambios de ruta del proyecto. Sin tener certeza de si a la fecha se ha presentado ya la Manifestación de Impacto Ambiental, está claro que una de las más insistentes demandas durante los primeros meses de iniciadas las obras es que no se había entregado tal documento el cual, de acuerdo con la legislación nacional, es condición insalvable para emprender una obra de esas características.

Con el correr del tiempo, otro motivo de confrontación con quienes ejecutan y respaldan el proyecto es la actitud con la que el gobierno federal ha actuado frente a las solicitudes de diálogo y la resistencia de las comunidades inconformes. Es aquí donde se acentúa la postura colonialista del actual gobierno.

¿Cómo es que el despojo opera en el caso del Tren Maya?

El despojo es la forma en que “la mafia del poder” -¡qué ironía!- opera la construcción del Tren Maya.

Hay varias formas que el despojo adopta en este caso. Una es mandar a “un licenciado” a avisar que la gente debe desalojar sus tierras (en algunos casos, con sus casas en ellas) porque por ahí pasará el tren. Sin conocimiento de sus derechos, sin asesoría, sin instancias de intermediación y abrumados por los aparatos del poder, las personas -no por casualidad, en su mayoría mujeres de ascendencia indígena maya- ceden fácil y rápidamente.

Otra, con cara legaloide se consume en las asambleas comunitarias en las que las autoridades federales (FONATUR) insisten en las bondades del desarrollo, niegan que haya motivos por los cuales temer incumplimiento en el pago, aseguran que todo es legal, combaten la resistencia con jerga ininteligible para personas que o no entienden del todo el español o carecen de conocimientos específicos para comprender las cláusulas de un

contrato y, como último recurso, apelan al enorme peso emotivo y simbólico que tiene López Obrador.

No todas las comunidades están aceptando prontamente; en otras, hay resistencia, desconfianza. La rebeldía se está combatiendo con intimidación como lo comparte Nicole Duarte (2023, 12 de mayo) quien cita a un activista de la caravana *El Sur resiste*: “visitamos varias comunidades que están sufriendo por los megaproyectos (...) es una lucha bastante amarga, porque el país está siendo totalmente militarizado por el Tren Maya. La presencia militar está aumentando enormemente”.

Pero la intimidación ha alcanzado a cristalizarse en represión, como lo patentiza el testimonio recogido por Duarte (2023, 12 de mayo) de alguno de los que bloquearon una parte de la carretera transistmica en rechazo al Corredor interoceánico: “En vez de enviarnos información, el gobierno envió 25 patrullas de la Policía Estatal del sur de México, a reprimir a la gente”.

Una forma más de despojo es la expropiación, recurso que aceleradamente están empleando las autoridades federales “por causa de utilidad pública”. La apropiación incluye las construcciones e instalaciones que se encuentren en los terrenos y, de acuerdo con el decreto que la oficializa “*la interposición de cualquier medio de defensa no suspende la ocupación señalada*” (Redacción, 2023, 12 de mayo).

Cabe agregar que esta misma actitud de “háganle como sea, el tren maya no se detendrá” se ve detrás de múltiples quejas de quienes obtienen amparos para detener las obras que son, en los hechos, desacatados. Es decir, las obras siguen, aunque haya órdenes judiciales de detenerlas, para ello, el gobierno se ha valido de medios como la reciente declaratoria de seguridad nacional para la construcción del Tren Maya, lo que intenta esquivar los varios amparos tramitados contra la obra (Blanco, 2022, 28 de julio).

¿Qué papel juega el racismo en el caso del Tren Maya?

Estas acciones bien valen el calificativo de “despojo” porque comparten con el extractivismo, como lo plantea Ramón Grosfoguel (2016), “una actitud de cosificación y destrucción producida en nuestra subjetividad y en las relaciones de poder por la civilización «capitalista/ patriarcal occidentalocéntrica/ cristianocéntrica moderna/colonial» frente al mundo de la vida humana y no-humana” (p. 126). Esto se percibe en el diálogo entre personal de FONATUR y los habitantes de un poblado de Kimbilá, según se ve en el reportaje de LATINUS, *Tren Maya: la nueva colonización*. Las autoridades federales tratan a los ejidatarios como “objetos por instrumentalizar, (susceptibles de) explotarlos para beneficio propio sin importar las consecuencias destructivas...” (Grosfoguel, 2016, p. 126), como “sujetos racializados en las “zonas del no-ser” del sistema-mundo” (Ibid, p 127).

Ramón Grosfoguel lo expone claramente: no hay mayor diferencia entre gobiernos de izquierda o de derecha, unos y otros se comportan frente a “la naturaleza” y frente al otro como si estos fueran solo medios, instrumentos, cosas. Los españoles -a quienes tanto criticó en los primeros años de su gobierno el jefe del ejecutivo- justificaron el avasallamiento de los indígenas con la excusa de la cristianización y la promesa de su incorporación a la civilización. El discurso de dominación y alienación del otro persiste en

la racionalización que defiende la devastación de la selva maya, las indemnizaciones irrisorias y el trato humillante: para el gobierno federal, son solo indígenas, pobres que verán el porvenir propio y el de sus hijos y sus nietos trabajando en Walmart o en Seven Eleven o en hoteles de lujo.

Duele la impotencia de escuchar a una antropóloga del INAH servir de títere del sistema, duele esta idiosincrasia tan extendida entre los mexicanos de menores ingresos que le permite a la cabeza de Gobierno Federal imponer sus deseos sobre la cosmogonía, la cultura, los bienes, el presente y futuro de millones de personas. Duele esta estructura de dominación que normaliza todo este tipo de abusos y genera anestesia colectiva de modo que no hay reacción pública generalizada. Duele.

REFERENCIAS

- Blanco, U. (2022, 28 de julio), ¿Qué es el Tren Maya de México, por qué es un proyecto polémico y qué conflicto hay con él?, CNN México. <https://cnnespanol.cnn.com/2022/07/28/tren-maya-mexico-que-es-por-que-polemico-conflictos-orix/#:~:text=La%20principal%20pol%C3%A9mica%20con%20el,cambios%20de%20ruta%20del%20proyecto>
- Duarte, N. (2023, 12 de mayo). “El sur resiste”: La caravana en contra de los megaproyectos en México. DW. ["El sur resiste": La caravana en contra de los megaproyectos en México | México en DW | DW | 12.05.2023](https://www.dw.com/es/el-sur-resiste-la-caravana-en-contra-de-los-megaproyectos-en-mexico/a-64111111)
- Grosfoguel, R. (2016), Del extractivismo económico” al “extractivismo epistémico” y “extractivismo ontológico”, Tabula Rasa. Colombia. No. 24: 123.143, ene-jun.
- LATINUS, (2021, 28 de agosto, Tren Maya: la nueva colonización (video). YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=oPeHyA2oaqg>
- Redacción, (2023, 12 de mayo). Expropián más terrenos para el Tren Maya en el tramo 6. Diario de Yucatán. <https://www.yucatan.com.mx/mexico/2023/5/12/expropan-mas-terrenos-para-el-tren-maya-en-el-tramo-404799.html>