

TREN MAIA

Capital contra la vida



Octubre 2024
4.000 exemplars



Un dels sis hotels que construeix la Secretaria de Defensa Nacional (Sedena) aprofitant el traçat del Tren Maia, a Calakmul (Campeche)
ELIAS SIEBENBORN

EL TREN MAIA DEIXA MARCA AL SUD DE MÈXIC

Eleuterio Gabón
Lola Cubells



El denominat Tren Maia ha estat presentat com el projecte emblema del govern del president mexicà Andrés Manuel López Obrador, el sexenni presidencial del qual acaba aquest any. Es tracta d'una infraestructura associada en un primer moment al turisme, que pretenia ser clau per modernitzar el sud-est del país. Tot i això, el tren, el traçat total del qual encara s'ha de concloure, no està exempt de polèmica i són moltes les organitzacions socials que s'han oposat des d'un principi a la seva construcció i posada en marxa.

La línia ferroviària travessa cinc estats mexicans: Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo i Yucatán, amb un recorregut total de 1.500 quilòmetres. Els tres darrers conformen el que geogràficament es coneix com a península de Yucatán. Aquesta regió té unes característiques que la fan particularment rica en matèria ambiental, i també com a territori amb elevada presència del poble maia.

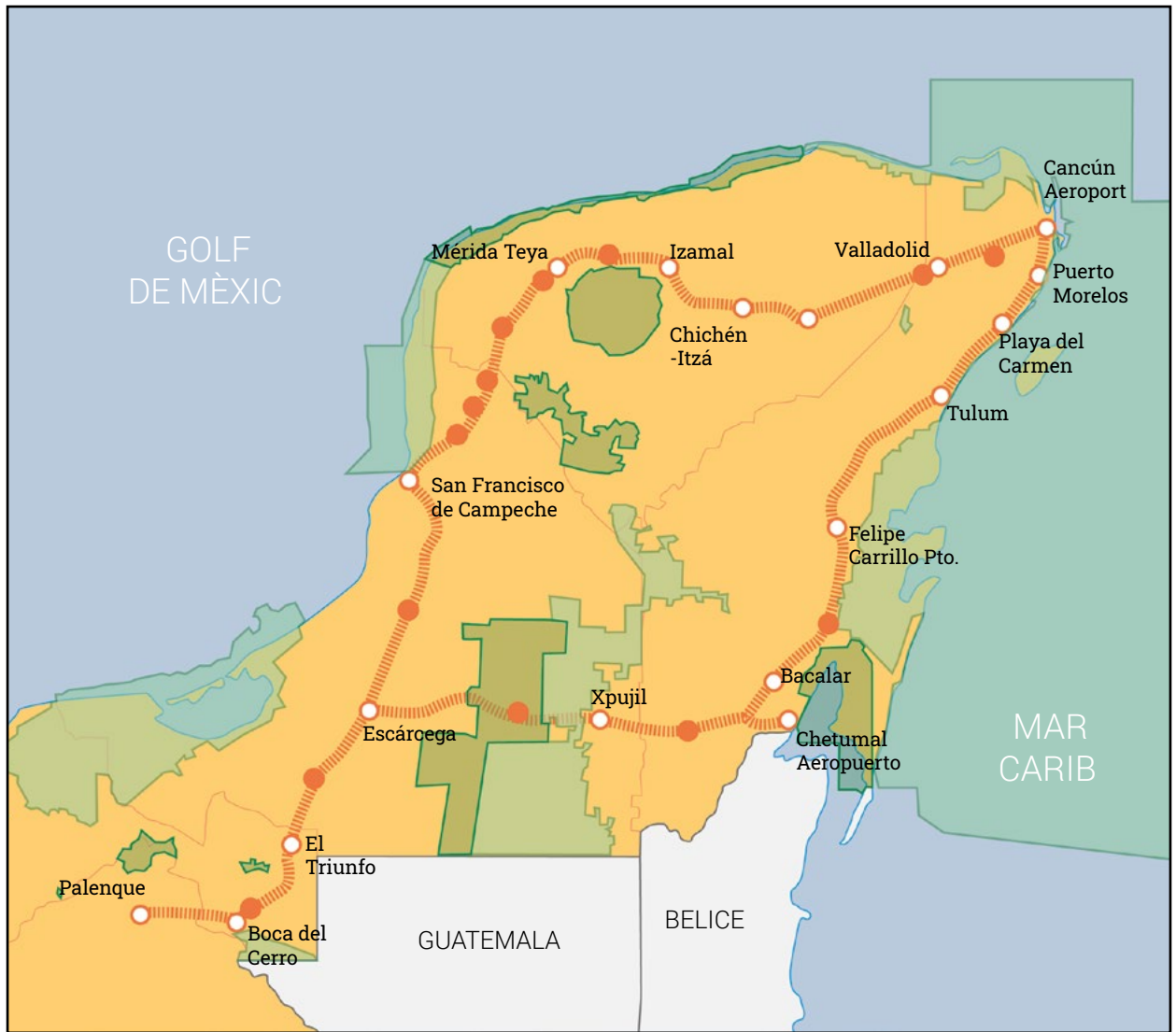
Segons explica Sara Cuervo, del Consell Civil Mexicà de Silvicultura Sustentable, “a Yucatán hi ha el 25% de les reserves d'aigua de tot el país. A més, la seva vegetació compon, juntament amb les de Belize i Guatemala, la selva maia, el massís forestal tropical més gran de tota Amèrica, després del de l'Amazones”. Parlem d'una de les zones amb més diversitat natural del planeta, i ara es preveu que, en els pròxims vint anys, hi puguin existir fins a deu ciutats noves associades a les estacions del recorregut ferroviari.

Es tracta també d'un territori que està majoritàriament en mans de comunitats originàries.

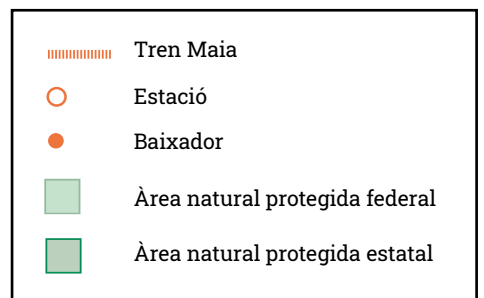
“A la península hi habiten una tercera part dels pobles indígenes de tot el país i el 63% de la terra és de propietat social”, apunta Cuervo. Els pobles maies tenen reconeguts els seus drets sobre el territori, tant a la Constitució mexicana com a escala internacional, però ara s'han vist amenaçats amb l'expropiació de terres per a la construcció del tren.

En paraules de Cuervo, el projecte del Tren Maia s'ha revelat com una part d'un procés molt més ampli: “Parlem d'un pla de reorganització territorial, on el sud-est mexicà apareix com una zona geopolíticament estratègica. En primer lloc, com a primera frontera de les migracions sud-americanes i centreamericanes cap a l'Amèrica del Nord. En segon lloc, com a punt clau del comerç internacional, perquè el projecte del tren enllaça amb altres megaprojectes importants. D'una banda, amb el Corredor Interoceànic, que connecta el mar Carib amb l'oceà Pacífic en una xarxa ferroviària de mercaderies. De l'altra, amb l'anomenat Pla Puebla-Panamà, una xarxa de proveïment industrial que recorre tota l'Amèrica Central fins a arribar al cor de Mèxic”.

Així mateix, la construcció del tren ha comptat amb la participació de capital estranger. Per mitjà del Fons Nacional de Foment al Turisme (Fonatur), el govern mexicà va adjudicar les empreses espanyoles Renfe i Enginyeria i Economia del Transport (Ineco) així com l'alemanya DB Engineering & Consulting, tasques de supervisió, assessorament i formació per un import global proper als 14 milions d'euros. ●



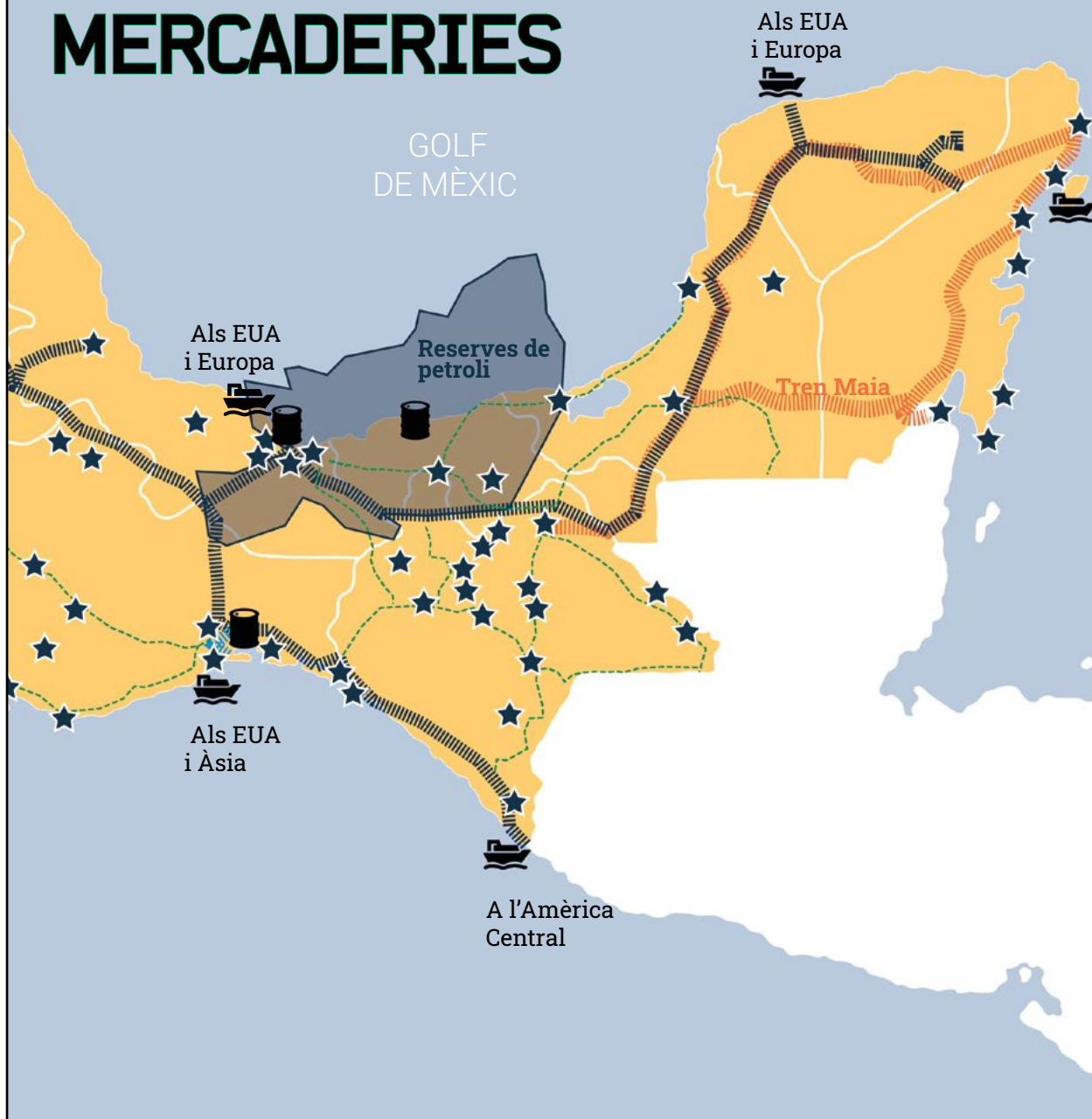
Cartografia de
GEOCOMUNES



EL TREN MAIA I LES ÀREES NATURALS PROTEGIDES

CONTROL TERRITORIAL PER A LA PRODUCCIÓ I TRÀNSIT DE MERCADERIES

- Tren Maia
- Tren de càrrega
- Ruta migratòria principal
- Base militar
- Refineria
- Port



Aldair Tuut, membre de l'Assemblea de defensores del poble maia Múuch' Xíinbal, i Ángel Sulub, delegat maia davant del Congrés Nacional Indígena (CNI) de Mèxic, són originaris dels estats de Quintana Roo i Campeche, respectivament. Hem parlat amb ells sobre el treball de les seves organitzacions en defensa del territori i de l'impacte que ha tingut el megaprojecte del Tren Maia a les seves comunitats.

Tuut, des del municipi de Bacalar, explica com funciona el col·lectiu Múuch' Xíinbal: “En primer lloc, cal dir que no ens acompanya ningú. Som nosaltres, com a pobles maies, cadascun des del seu lloc i defensant el seu territori, els qui prenem la decisió d'unir-nos en assemblea”, assenyala. “Vam veure que hi havia un atac constant des de diferents fronts -des d'immobiliàries, empreses edíliques, fotovoltaiques i de l'agroindústria- que venia d'anys enrere”. L'activista recorda com “amb el projecte del Tren Maia, tot això es va incrementar, i una de les respostes com a assemblea va ser distribuir informació clara i en la nostra llengua als *ejidos* [terres de gestió comunitària]. La informació és important perquè aquestes empreses arriben a les comunitats mentint, enganyen i expulsen la gent de les seves terres. Denunciem que això no seria possible sense el suport del govern municipal i federal”, rebla Tuut.

L'arribada del tren va suposar la culminació d'aquest procés d'assetjament a les comunitats, explica el membre de Múuch' Xíinbal, tot remarcant que el que ha passat a la seva regió pot servir com a exemple del que ocorre a tot Yucatán. “L'estratègia del govern ha consistit sempre en imposicions: als pobles no se'ls pregunta, se'ls força”, conclou. Segons el Conveni 169 de l'Organització Internacional del Treball (OIT) sobre els drets dels pobles originaris, els governs estan obligats a obtenir el consentiment d'aquests mitjançant una consulta prèvia, lliure i informada sobre tots aquells projectes que puguin afectar els seus territoris.

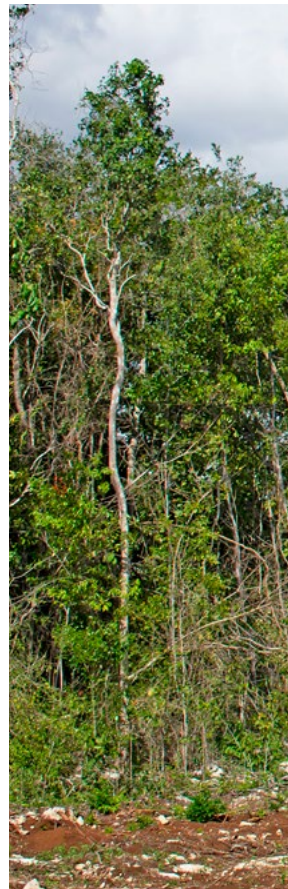
Consulta de freta

Tot i això, Tuut denuncia que “a Bacalar, la consulta va ser una burla. Es va dur a terme a posteriori, quan el president ja havia anunciat que es construiria el tren. No hi va haver informació adequada, i la que hi va haver no era en la nostra llengua. Tampoc no es va fer arribar a totes les comunitats. Simplement, es va dur a terme per complir amb un requisit, però la decisió estava presa per endavant”.

En tractar-se d'un projecte federal, la implantació del tren no ha permès cap negociació, segons l'activista: “Es presentaven a les comunitats dient que determinades terres havien estat assenyalades per a la construcció del tren. ▶

Les terres per on passa el traçat del Tren Maia han estat expropiades sense possibilitat de negociar

ORSETTA BELLANI



UN PROJECTE D'ESTAT QUE ENVESTEIX LES COMUNITATS ORIGINÀRIES

Eleuterio Gabón
Lola Cubells



► No hi havia alternativa: o els propietaris les venien al preu que se'ls ofería o, directament, eren expropiades. D'aquesta manera, milers d'hectàrees han passat de pertànyer als pobles a pertànyer al tren en un procés de despullament de terres", especifica. A més, destaca que "ara, és un tren militar. Aleshores, si ofereixes resistència, envien l'exèrcit. Arriba als territoris, pressiona i amenaça. Ja sabem com ha actuat històricament l'exèrcit en aquest país. Genera molta por entre la població".

En aquest sentit, Sulub explica com l'entrada de l'exèrcit al projecte del Tren Maia, l'any 2021, va capgirar la situació. "Hi va haver una transició del que era un projecte turístic impulsat pel Fons Nacional de Foment al Turisme (Fonatur) a traspassar-se completament a la Secretaria de la Defensa Nacional (Sedena). D'aquesta manera, l'exèrcit s'ha apoderat de la construcció, l'administració i també dels beneficis que ofereix el projecte del tren", detalla. Per al membre del Congrés Nacional Indígena (CNI), "el mal anomenat Tren Maia transcendeix l'àmbit del turisme i s'ha implementat en una zona geoestratègica, per això el govern ho va declarar projecte de seguretat nacional i el va deixar a càrrec dels militars. Durant el passat sexenni, l'exèrcit ha agafat cada vegada més protagonisme pel que fa a concessions del govern com és aquest cas".

Sulub aprofundeix en el fet que la presència militar ha creat un clima d'inseguretat i por entre la població. Alhora, han proliferat a la zona càrtels del crim organitzat, atrets per la inversió de capital i l'expansió de tota mena de negocis que comporta aquest model de desenvolupament. "Parlem d'una regió que, a diferència d'altres estats del país, sempre havia estat se-

gura i tranquil·la. La presència del crim organitzat es limitava a les zones turístiques com Cancún i Playa del Carmen -assevera Sulub. Això està canviant totalment. Ara veiem com als nostres territoris hi ha assassinats, desaparicions i execucions cada dia, cosa que no es veia abans. Així és com el suposat progrés ha portat també la inseguretat i la por".

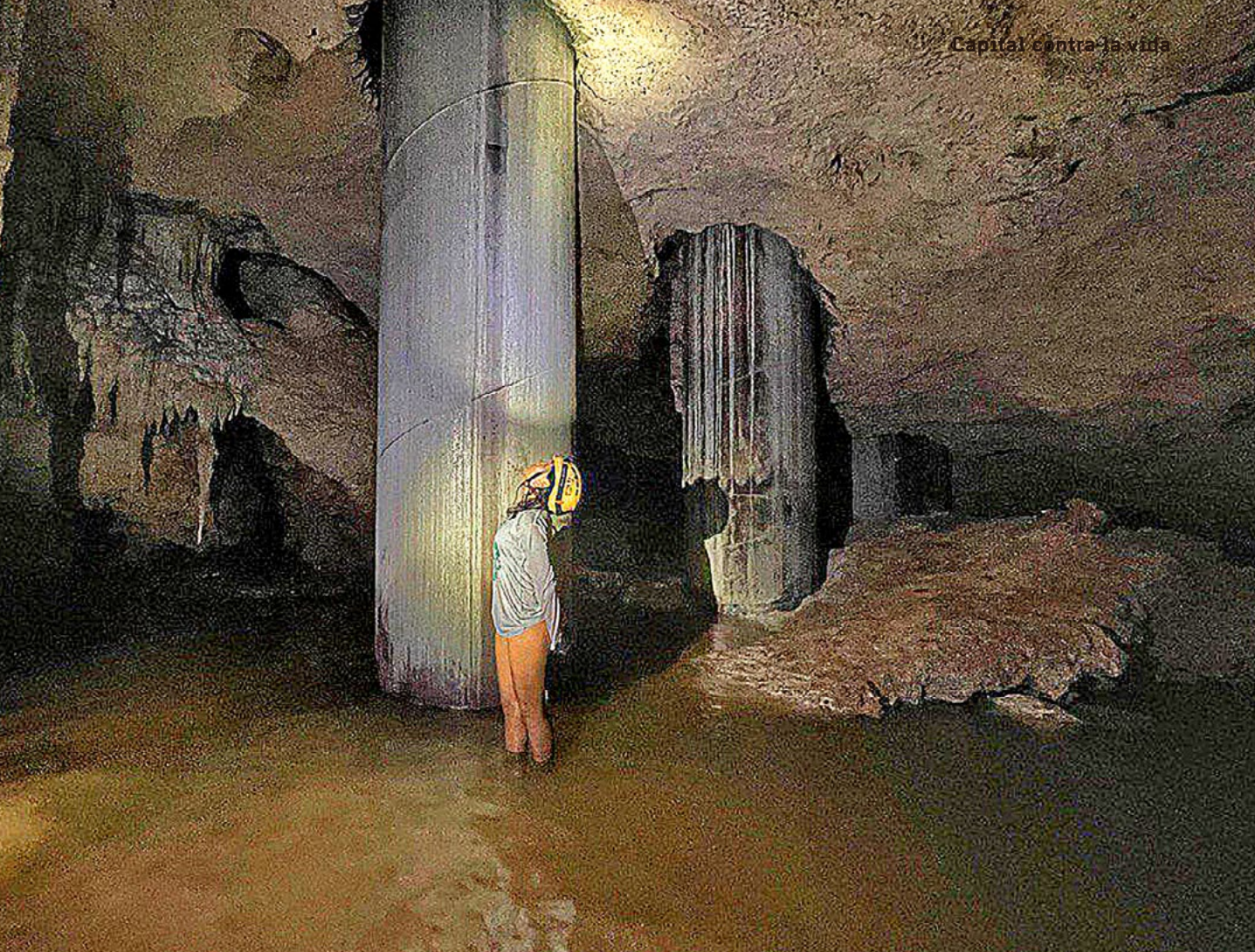
L'anàlisi de Sulub sobre tota aquesta nova situació que està patint la península de Yucatán és que el tren constitueix una punta de llança d'una política més àmplia que pretén un canvi radical a la regió. "En primer lloc, es busca la privatització de les terres *ejidals*, que a la península constitueixen al voltant del 60% del territori. Això ja ocorre, primer amb la construcció de les vies del tren i ara amb tots els negocis, processos d'urbanització i nous centres urbans que van aparellats a cadascuna de les estacions del recorregut".

D'aquesta manera i paral·lelament, es genera la desruralització del territori. "És un procés destinat a posar fi a la vida a les comunitats i conduir-les a l'anomenada vida civilitzada del progrés i el benestar", apunta el representant del CNI. "La realitat és que, on arriba la urbanitat, van desapareixent els pobles maies. Ho vam veure a Platja del Carme, a Bacalar, a Tulum. Desapareix el cultiu de la milpa i amb ella la ritualitat i la llengua. Desapareixen la cultura i la identitat dels pobles", afegeix.

Terres ofegades

A aquestes transformacions profundes s'hi oposa l'assemblea Múuch Xíinbal. En paraules del seu representant, Aldair Tuut, consideren que els pobles originaris tenen un dret ancestral sobre aquests territoris. "Nosaltres, ►





Un dels pilars que sustenten la infraestructura perfora una cova natural a l'estat de Quintana Roo
ANDRÉS MENDOZA

“Nosaltres, com a poble maia, vivim en aquestes terres des de fa milers d’anys, quan l’Estat mexicà no havia nascut. Tenim dret a decidir què ocorre al nostre territori”



Una acció de resistència civil pacífica contra els treballs de traçat del tren, l'agost de 2022
ELIAS SIEBENBORN

“Molta gent ha vist el projecte amb bons ulls perquè han promès progrés, hospitals, electricitat, escoles... Però ja n’haurien d’existir des de fa molt temps”

► com a poble maia, vivim en aquestes terres des de fa milers d’anys, quan l’Estat mexicà no havia nascut. Nosaltres ja estàvem aquí quan van dir que això és Mèxic. Tenim dret com a poble maia a decidir què ocorre al nostre territori, per això hi ha d’haver un respecte i un compliment de la legalitat internacional”.

Pel que fa a l’impacte concret que ja té el tren al territori Maia, Tuut explica que “es tracta d’una zona amb molts pantans, amb terrenys fàcilment permeables on s’acumula l’aigua de pluja i d’aquesta manera s’eviten inundacions. A la construcció han talat manglar, han tallat el riu, han contaminat l’aigua, amb la qual han emplenat aiguamolls i *cenotes* [com s’anomenen al Yucatán els aqüífers d’aigües minerals], estan fracturant cavernes molt importants. Són els pulmons també per a tots els éssers vius que habiten aquí i es veuen afectats. Estan destruint la selva”.

Vista des de dalt, la península de Yucatán és totalment verda, “perquè nosaltres hem respectat els *cenotes*, les llacunes, la selva, els turons i els animals; hem cuidat i respectat aquestes terres perquè les entenem com una part de nosaltres, de la nostra identitat. Tot el que habita aquí, tant els animals com les plantes, són com un germà, una mare, un pare o un familiar. On el govern només veu muntanya, nosaltres hi veiem tota la vida, tota la nostra cultura i la nostra llengua. Així és important per a nosaltres”.

Tota aquesta intervenció suposa, a la pràctica, el que les organitzacions socials han anomenat una “reorganització del territori”, cosa que té implicacions no només estructurals sinó també

culturals i socials. Per a Sulub, “la destrucció de la diversitat biològica va lligada a la destrucció identitària dels pobles maies. Fa molt de temps que els ulls del capital estan fixats en aquestes terres, perquè el sud-est mexicà és una zona estratègica, a escala nacional i per al comerç internacional. Per això la construcció del tren s’ha catalogat dins de la Seguretat Nacional del país, cosa que explica la presència de l’exèrcit de la qual parlàvem abans”.

La “quarta transformació”

El sexenni presidencial d’Andrés Manuel López Obrador, que ara conclou, s’ha presentat com el de l’anomenada “quarta transformació” de la història de Mèxic. Una transformació que ha tingut en la frase “primer els pobres” un dels seus lemes principals. En aquest sentit, l’anomenat Tren Maia es va presentar com un projecte per pagar un deute històric amb la regió més pobra de l’Estat mexicà.

Pel que fa a l’actuació del govern, Aldair Tuut afirma que “prometen progrés perquè aquí hi ha manca d’educació, d’habitatge, de feina i de sanitat, i s’aprofiten d’això. Hi ha gent que està esperançada perquè els diuen que els arribaran serveis bàsics com aigua, electricitat, hospitals, escoles... És per això que molta gent ha vist el projecte amb bons ulls, encara que aquests serveis ja haurien d’existir des de fa molt temps”, creu. A sobre, assenyala que “molta població maia es va veure obligada a lliurar aquestes terres i després no els ►

► han complert el que han promès. En realitat, es tractava de propaganda molt potent. Es pensen que aquí som pobres en el sentit que ells entenen la pobresa. El progrés del qual parlen no és tal. Abans, almenys, teníem la nostra terra per cultivar i teníem seguretat als nostres pobles”.

Segons Sulub, les promeses de “desenvolupar” la península venien de temps enrere, però no ha estat fins al darrer sexenni quan s’ha concretat la intervenció i s’ha fet efectiva la implantació del projecte. “Com diem, no és res nou. Els canvis per a la població i el territori a Yucatán es planegen des de fa molt de temps. En les polítiques públiques d’educació, s’orienta els estudiants cap al turisme o, més recentment, cap a l’especialització en carreres tècniques relacionades amb el manteniment ferroviari. Els joves de les comunitats maies empobrides veuen un futur aquí. I també, els programes d’ajuts socials d’AMLO [acròstic de López Obrador] han vingut a legitimar aquests projectes, que han guanyat suport entre una part de la població”, apunta aquest activista.

La batalla legal

Aldair Tuut concreta les dificultats que s’estan vivint a les comunitats i les estratègies que s’han

intentat dur a terme per defensar els territoris. “Estem passant per un moment complicat. L’Estat té estratègies per desarticular els moviments que defensen la terra. A més de la militar, una eina que resulta eficaç és la presència més gran dels partits polítics entre les comunitats. Amb aquestes estratègies aconsegueixen dividir la gent, trencar el teixit comunitari i la idea del bé comú. En molts casos han aconseguit robar el cor de gent que abans defensava la seva terra”. Alhora, apunta que, igualment, “l’arribada del narco ha aconseguit captar la gent jove, que hauria d’estar aprenent a defensar el seu territori, i ara estan defensant el seu càrtel, buscant el seu interès particular, creant enfrontament i divisió, acusant o assenyalant altres càrtels i, en definitiva, generant violència a les comunitats”.

L’opció jurídica ha estat una de les vies principals que les organitzacions han portat a terme per intentar aturar el projecte del Tren Maia. “Com a assemblea, hem plantejat diversos recursos d’empara i encara que no els rebutgen, tampoc no permeten que avancin. El govern federal ja va dir que es farà el tren. Per tant, els jutges estan coaccionats. Hi ha recursos que es van resoldre a favor de la població, com el que afectava el tram 5 del tren, però les han

“Hem plantejat diversos recursos d’empara i, encara que no els rebutgen, tampoc permeten que avancin. Els jutges estan coaccionats”





Part de la base de la via col·lapsada del tram 5 del Tren Maia
ELIAS SIEBENBORN

ignorat. Han vulnerat les seves pròpies lleis. Aleshores estan cometent delictes i qui ho fa és el mateix govern federal”, remarca el membre de Múuch’ Xiinbal.

En aquest apartat jurídic, Sulub coincideix amb la mateixa idea. “Es passen els casos dels uns als altres sense permetre avenços. Una estratègia habitual de l’Estat ha consistit a concentrar tots els sumaris relacionats amb el tren en un sol jutjat, a Mérida, cosa que satura i paralitza els recursos de protecció que hem interposat. Tot i que sabem que és molt difícil aturar-ho per la via judicial, continuem presentant recursos d’empara perquè, almenys, ens permet documentar tot el que està succeint al nostre territori”.

De cara a un futur pròxim, Sulub explica com “des de la caravana El sur resiste, vinculada al CNI, estem intentant enfortir els vincles entre cooperatives i organitzacions de tota la regió. Amb el nou govern hi ha que té esperances que

es pugui arribar a alguns acords, però també n’hi ha que ni es planteja aquesta opció”.

Per la seva banda, Aldair Tuut, encara que coincideix amb la intenció de continuar els processos de resistència, no deixa passar l’oportunitat de denunciar les dificultats que estan enfrontant amb la implantació del mal anomenat Tren Maia a la península de Yucatán: “Nosaltres, com a poble maia, hem denunciat el que està passant, hem escrit cartes, hem registrat tot el que està succeint, basant-nos en les lleis i recolzant-nos en la Constitució mexicana. Hem parlat amb les comunitats, amb científics, amb mitjans internacionals... És absurd que hàgim de demostrar-ho tot; que hàgim de registrar fins a la darrera pedra que mouen, els animals, la selva i l’aigua que ja van matar, o que hàgim de tastar totes les agressions perquè ens facin cas. Mentrestant, el govern federal només diu que no. Menteixen i ho manipulen tot. La paraula d’una sola persona no pot valdre més que la vida de tots nosaltres”. ●

UN ^{EDITORIAL}
PROJECTE
ETNOCIDA
I ECOCIDA

El mal anomenat Tren Maia ens mostra la contradicció irresoluble entre capital i vida. És un paradigma de la incompatibilitat dels projectes desenvolupistes amb el respecte als drets dels pobles originaris i de la natura, una guerra sense tancs contra el poble maia i la Mare Terra que tindrà conseqüències globals. La selva maia, la segona més gran després de l'Amazònia, ha patit la tala de 3,4 milions d'arbres (segons que admeten fonts governamentals) per obrir pas a les vies fèrries.

Aquest projecte de reordenació territorial està violant drets humans, drets del poble maia i de la natura, tal com han documentat sis relators de l'Organització de les Nacions Unides, així com el Tribunal Internacional dels Drets de la Natura celebrat a Valladolid (Yucatán) el març de 2023. En la seva sentència, aquest organisme considera provat que el Tren Maia representa un crim d'etnocidi (la destrucció de maneres de vida i de pensament) i d'ecocidi (la destrucció de la Mare Terra).

Com assenyalava Miriam Moreno, del col·lectiu SOS Cenotes, el model de despulament que representa Cancún, des dels anys noranta s'intensificarà a tota la península de Yucatán. Serà "una colonització en temps real". La vulneració de drets humans en l'execució del projecte afecta, segons aquesta activista, de forma especialment greu les dones, allunyades de les preses de decisió perquè els propietaris de la terra són els homes, i amb els riscos que representa per als seus cossos la militarització i l'augment de la presència del crim organitzat a tota la regió.

Per al poble maia, "tot allò que té ombra, té vida; tot allò que té vida, té esperit". La sagrada aigua (Kil'ich Ja') és crucial en la filosofia maia. Com ens explica l'investigador maia Manuel May, continuen presents les celebracions dedicades a Yúum Cháak (Senyor/a de la pluja) i a Tzukan (la serp emplomada) guardiana de coves i cenotes. Els éssers humans tenim un deure de cura amb la natura perquè ens dona la

vida, però també perquè com a éssers vius responem davant les agressions i el despulament que l'extractivisme neocolonial exerceixen sobre la seva pell. El canvi climàtic que pateix el planeta és un símptoma de les conseqüències que megaprojectes com el Tren Maia representen per a la nostra casa comuna.

Aquest no és un problema "mexicà", sinó que respon a una aliança del capital transnacional i governs còmplices, com l'espanyol, que proclama la defensa dels drets humans mentre propicia la participació de Renfe i altres empreses en aquest projecte La Natura, com afirma Moreno, "no oblida". Frenar el Tren Maia s'hauria de considerar una prioritat dins de la lluita pels drets de la natura, per un canvi paradigmàtic que posi la vida al centre. Acabar amb la selva maia representa alhora eliminar la cosmovisió maia, aquella que precisament ens mostra una manera de viure en harmonia amb la Mare Terra, tan urgent de replicar en aquests temps de col·lapse civilitzatori. ●

Tirada:

4.000 exemplars de distribució
gratuïta

Coordinació de continguts:

Carla Benito

Redacció:

Eleuterio Gabón
Lola Cubells

Edició:

Eloi Latorre

Correcció:

Miriam Tijani

Fotografia:

Victor Serri

Portada:

Irene Pérez

Infografies i maquetació:

Hugo Cornelles

Coordinació tècnica:

Míriam Blázquez

Un projecte impulsat per:

PERIFÈRIES

Organització de Solidaritat
Internacionalista

C/ Rubiols, 2. 46009 València
Tel: 963 29 39 04
607 349 680
periferies@periferies.org

Directa

La Directa SCCL

Riera d'Escuder, 38, nau 1,
planta 1
08028 Barcelona
Tel. 935 27 09 82
661 493 117
directa@directa.cat



Aquesta publicació ha estat realitzada amb el suport financer de la Generalitat Valenciana, el seu contingut és responsabilitat exclusiva de Perifèries del món i no reflecteix necessàriament l'opinió d'aquesta institució.

