

APRENDIENDO A SOÑAR APRENDEREMOS A LUCHAR

Soñando despiertos caminando dormidos, con el viento cantando en nuestros oídos, con la marea va danzando nuestro espíritu, nuestro espíritu iluminado el camino sin camino elevando nuestra voz con guitarras, caracoles y tambores, exigiendo respeto, elevando nuestras voces por nuestros derechos, LIBERTAD DE EXPRESIÓN acompañando a nuestras abuelas y abuelos en esta lucha, lucha por madre tierra por la defensa del territorio donde nacimos, donde vivimos, donde exigimos respeto a la vida, respeto a nuestra comida, a nuestro maíz, lucha por nuestros niños y niñas por este presente, donde decimos:

YA BASTA de tantos conceptos de nacionalismo porque aquí todos somos hijos e hijas de la tierra, nadie es extranjero y aquí estamos dispuestos a defendernos en conjunto, en comunidad, como lo hacen las hormigas en defensa de la vida. No se detengan, sigan. Sin importar de donde seas ésta es nuestra lucha en la entrada y en la salida, la lucha es de todos y todas. El Estado y las autoridades tienen la obligación de proteger y defender los derechos de los habitantes de su nación. Estos están garantizados por la Constitución. La ley básica de cada república debe garantizar los instrumentos y mecanismos de control, que deben desarrollarse mediante una legislación específica para hacer efectivo el ejercicio de estos derechos.

Se hace necesario reafirmar en absoluto el respeto a los derechos humanos, es un llamado a todos los procuradores de los derechos humanos a que cumplan su verdadera función efectivamente protectora de los mencionados derechos.

NATURALEZA E INTEGRACIÓN Conectando nuevamente con la gran familia que somos, alejando así ese pensamiento divisorio del patriarcado o nacionalismo, los conceptos de realidad, modernidad, transformación o evolución. Reconocemos puntualmente nuestra posición, nuestra misión, y propósito de estar aquí en el planeta tierra y es el de PROTEJERLA LA VIDA. Reconociendo las leyes de MADRE NATURALEZA por un mejor MAÑANA para nuestros hijos e hijas, por el respeto a nuestra Dignidad, integridad, sabemos que existen leyes, convenios, tratados, disposiciones y recomendaciones para la defensa y divulgación, promoción y vigencia sobre nuestros derechos fundamentales. Respeto a nuestra forma de vida, forma de pensar y nuestras prácticas de cosmovisión espiritual geopolíticas y convivencia pacifica, por eso somos Invencibles, como nuestros ancestros ante tus ojos Invisibles, ante tus sentidos Tangibles, ante tus intereses de supuesto desarrollo tecnológico industrial Ininteligible.

EL PODER DE UN ABRAZO VERDADERAMNETE HUMANO NOS HARÁ LIBRES, EN LA VERDAERA UNIÓN DE NUESTRAS PALABRAS ESTÁ LA FUERZA QUE CAMBIARÁ EL MUNDO

SALUD PARA LUCHAR, LIBERTAD PARA ORGANIZARSE, LUCHA HASTA EL FINAL!

Artwork y texto: APORTE MOVIMIENTO RAIZ Reevolcion Artisitica Integral de la Zona

Tren Maya Made in Germany

La 'Deutsche Bahn' y el tren de la destrucción



contacto: recherche-ag@riseup.net Julio 2021

"Podemos ponerle mil nombres al proyecto, todos ellos se acercarán más a la verdad que `Tren Maya´"

Dr. Sergio Prieto Díaz

Según los discursos oficiales, los proyectos de infraestructura significan progreso y desarrollo. De este modo, el proyecto de ferrocarril y autopista "Tren Maya" parece sólo a primera vista un proyecto inofensivo del gobierno mexicano: En una distancia de más de 1.500 kilómetros, la nueva ruta va a conectar cinco estados federales. Lxs políticxs y las empresas prometen puestos de trabajo, un aumento del turismo e incluso, el camino hacia la modernidad.

La realidad es diferente. Este megaproyecto significa la destrucción de las últimas selvas del sur de México, la violación a los derechos de la población indígena, el acaparamiento injusto de tierras y desplazamientos, así como una militarización adicional en una de las regiones más conflictivas del país. A cambio unxs pocxs esperan obtener grandes ganancias y por eso siguen llevando a cabo, sin interrupción, el proyecto del "Tren Maya". Capital alemán y empresas alemanas también participan en la planificación, construcción y la puesta en marcha del "Tren Maya".

La siguiente investigación se da a partir del viaje de lxs zapatistas por Europa y después de una descripción de las consecuencias del proyecto, se muestra la participación de DB Consulting & Engineering, el interés de SIEMENS y TÜV Rheinland y la conexión con las empresas de la industria de las armas alemanas. Al final hay una presentación de la resistencia contra el proyecto y una entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz, que lleva años observando el proyecto sobre el terreno y examinando en particular su dimensión geopolítica. Él enfatiza: "El mayor error es ver el "Tren Maya" sólo como un tren".

La investigación completa, las traducciones y otros materiales están disponibles en cualquier momento en: https://www.ya-basta-netz.org/tren-maya-made-in-germany-espanol/



"Continuaron las amenazas y el hostigamiento contra personas que defendían los derechos humanos y, según datos de organizaciones de la sociedad civil, 24 personas defensoras fueron asesinadas. Los defensores de los derechos ambientales y de los pueblos indígenas manifestaron su preocupación por el megaproyecto conocido como Tren Maya. El presidente reaccionó acusándolos públicamente de ser "falsos ambientalistas". Seis relatores especiales de la ONU enviaron una carta al gobierno expresando una serie de motivos de preocupación sobre el proyecto del Tren Maya, algunos de ellos relacionados con el derecho de los pueblos indígenas a la tierra y a la salud, y también con las posibles consecuencias medioambientales del proyecto."

Amnistía Internacional¹

"El proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia "

Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ONU-DH)²

"Además, con frecuencia, (las consultas) son llevados a cabo en contextos de amenazas, criminalización y hostigamiento, perjudicando su carácter libre"

Comité contra de la Discriminación de la ONU³

"Para el neoliberalismo el único criterio es maximizar la ganancia de los inversionistas en el menor tiempo posible, pero sin considerar la participación integral de los ejidos y comunidades indígenas mayas que son los dueños de la tierra."

Pedro Uc Be, Poeta y Defensor del territorio maya⁴

"No más permisos para empresas extractivistas, que contaminen el medio ambiente, la biodiversidad, y afectan la salud de las comunidades mayas "

Greenpeace, Viridiana Lázaro Lembrino⁵

"[…] Estudios concluyen que el Tren Maya propiciará la degradación, deforestación y fragmentación de veintitrés Áreas Naturales Protegidas, entre las cuales se encuentran Áreas Naturales Protegidas de Quintana Roo como Yum Balam, Manglares de Nichupté, Uaymil y las Reservas de la Biosfera de Sian Ka'an y Calakmul, ambas patrimonio de la Humanidad […]"

Greenpeace⁶

¹ Amnesty International, México 2020: https://www.amnesty.org/es/countries/americas/mexico/report-mexico/. accedido por última vez el 06.08.2021.

² Vereinte Nationen (UN) Mexiko: "El proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia: ONU-DH", https://www.onu.org.mx/el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia-onu-dh/, accedido por última vez el 06.08.2021.

^{3 &}quot;Consulta de Tren Maya no respeta convenio que protege a indígenas: ONU", in: Expansión Política (30.08.2021), https://politica. expansion.mx/mexico/2019/08/30/onu-alerta-serios-vacios-en-consultas-pueblos-indigenas, accedido por última vez el 06.08.2021.

⁴ Mateo Peraza: Pedro Uc Be, poeta y defensor del territorio may, https://www.tierraadentro.cultura.gob.mx/pedro-uc-be-poesia-en-defensa-del-territorio/, accedido por última vez el 06.08.2021.

⁵ Greenpeace Mexiko: "Organizaciones y ciudadanos rechazan el Tren Maya con una carta a AMLO", https://www.greenpeace.org/mexico/blog/8524/organizaciones-y-ciudadanos-rechazan-el-tren-maya-con-una-carta-a-amlo/, accedido por última vez el 06.08.2021.

^{6 &}quot;Greenpeace México hace un llamado a reflexionar sobre el voto. Pide analizar las propuestas sobre proyectos ambientales, in: La Jornada (26.04.2021), https://www.lajornadamaya.mx/yucatan/170783/greenpeace-mexico-hace-un-llamado-a-reflexionar-sobre-el-voto, [eigene Übersetzung], accedido por última vez el 06.08.2021.

#LaGiraZapatistaVa #NetzderRebellion #RechercheAG #NoAlTrenMaya

El movimiento zapatista conformado por lxs rebeldes indígenas de Chiapas, en el sur de México, comenzaron a organizarse silenciosamente en 1983 para emprender una revuelta contra el neoliberalismo, el capitalismo y el racismo en 1994. Desde entonces, se han organizado según sus propias reglas, independientemente del Estado. Llevan 500 años resistiendo al colonialismo, 27 años resistiendo a la guerra de baja intensidad contra ellxs, a nivel militar, psicológico, económico, administrativo y mediático. Mil veces se les ha declarado muertxs, pero al día de hoy siguen vivxs y rebeldes. Dentro de sus estructuras autónomas, organizan ellxs mismxs todos los ámbitos de la vida según los principios democráticos de base. Al mismo tiempo, las luchas de las mujeres desempeñan ahí un papel central. Una y otra vez, han dado el impulso en todo el mundo a la creación de redes y a la conexión de las luchas desde la izquierda y desde abajo. Empezando por los encuentros de todo México en la zona rebelde y los "Encuentros Intergalácticos", que fueron una importante señal de salida para el movimiento en contra de la globalización y la formación de estructuras como People's Global Action o indymedia. En 2001, con una gira de la delegación por México movilizaron a millones de personas. En los últimos años, han invitado a encuentros internacionales de mujeres y han transmitido sus experiencias de autogestión a miles de personas de todo el mundo en la "escuelita zapatista". Su movimiento ha seguido creciendo, han ampliado su autonomía, han sembrado las semillas de la rebelión en todo México y se han conectado estrechamente con todos los pueblos originarios en resistencia de México a través del Congreso Nacional Indígena (CNI).

En el año 2021, saldrán por primera vez de México e iniciarán un viaje por los cinco continentes. "Somos zapatistas, portadores del virus de la resistencia y la rebeldía. Como tal, viajaremos a los 5 continentes." En el verano del 2021, una delegación de zapatistas -la mayoría de ellas compañeras- llegará a Europa. Todavía no sabemos cuándo, en qué rutas, con qué barcos, con qué dinero. Pero sabemos: En este continente del que ha emanado tanta destrucción y aniquilación - y sigue emanando, en este continente en el que vivimos- queremos darles la bienvenida. De una manera que haga justicia a la persistente rebeldía por la vida con la que lxs zapatistas nos han enseñado a tantxs, una y otra vez, que rendirse no es una opción. De esta manera queremos construir relaciones rebeldes entre nosotrxs. Queremos conectar a lxs zapatistas con todas las resistencias y rebeldías que existen en este continente. Con las resistencias y rebeliones que luchan por la vida y contra la destrucción, por la igualdad entre las personas, contra la opresión y la exclusión. Por eso nos queremos conectar con ustedes, para establecer relaciones con la gente que está luchando, desde la izquierda y desde abajo. Y con esto queremos decir que emprendamos una relación real entre nosotros, porque eso es verdaderamente revolucionario en este mundo frío, individualizado y distanciado. Esta tarea es grande y, sin embargo, es sólo un pequeño paso en el camino que tenemos por delante. Te invitamos a participar con lo que se te ocurra. ¿Qué temas y luchas son tan importantes para ti que las mantienes a pesar de COVID19? Pon tus temas en relación con este viaje, porque lxs zapatistas vienen a librar con nosotrxs las luchas que son demasiado importantes para que una pandemia las detenga.

De: "Los zapatistas recorren Europa", en el sitio web de la Red de Solidaridad y Rebeldía Ya Basta, https://www.ya-basta-netz.org/die-zapatistas-in-europa/

Contenido

1.	El tren de la destrucción	
	1.1 Generalidades	p. 8
	1.2 Destrucción del medio ambiente	p.10
	1.3 Desprecio por los derechos de los indígenas y amenazas a los activistas	p.12
	1.4 Militarización y migración	p.14
	1.5. Urbanización y apertura al capital (global)	p.15
	1.6 Género	p.16
	1.7 Tráfico de drogas y animales	p.17
	1.8 Deutsche Bahn, SIEMENS, TÜV Rheinland	p.17
2.	DB Consulting & Engineering – El operador en la sombra	
	2.1 La imagen verde de Deutsche Bahn	p.18
	2.2 Participación de DB Consulting & Engineering en el Tren Maya	p.20
	2.3 DB como factor de inmovilidad	p.26
	2.5 Por cierto I: El Convenio 169 de la OIT; Por cierto II: DB en Alemania	p.27
3.	SIEMENS Mobility – SIEMENS Mobility - Sería un privilegio formar parte del Tren Maya	
	3.1 Interés de SIEMENS en el proyecto Tren Maya	p.29
	3.2 SIEMENS en México	p.30
4.	TÜV Rheinland – Certificados de miseria	
	4.1 Interés de TÜV Rheinland en el proyecto Tren	p.31
	4.2 TÜV en el mundo: Brasil y Bangladesh	p.32
5.	El tren de la esperanza - La resistencia	
	5.1 Diferentes formas de resistencia al Tren Maya	p.35
	5.2 Resistencia al proyecto de autopista	p.36
6.	La industria de armamento alemana y el Tren Maya	p.39
7.	El Convenio 169 de la OIT	p.42
8.	Entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz de la Universidad de Campeche	p.44
9.	Fuentes y referencias	p.5 7
10.	Índice de imágenes, fotos y gráficos	p.64

Parte 1: "Tren de la destrucción"



Foto 1: La destrucción de la selva le abre el camino al Tren Maya - solo para el "tramo 1" se van a talar 800 hectáreas.

Parte 1.1.: Generalidades

El llamado "Tren Maya" es un proyecto de infraestructura propuesto por el gobierno de México, autodenominado "de izquierda" y ahora "liberal", que cubrirá un tramo de 1.500 kilómetros desde Palenque hasta Cancún, conectando los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Se supone que impulsará la economía (local) y el turismo y costará unos 150.000 millones de pesos (más de 6.000 millones de euros), que se cubrirán con inversiones públicas y privadas.¹

Foto 2: Los 8 tramos en construcción. El "Tramo Selva 1" comienza en Chiapas (cerca de Palenque)



Foto 3:
El ejército mexicano gestionará el megaproyecto y
recibirá una gran parte de las ganancias. "El dueño
del Tren Maya será el ejército y las ganancias serán
para las fuerzas armadas" asegura también la
autoridad turística responsable FONATUR. La
foto muestra al presidente Andrés Manuel López
Obrador (breve y posteriormente AMLO) (atrás)
firmando el decreto que les otorga a los militares la
administración del "tren" (en septiembre de 2020).



Y el tren no viene solo: otro proyecto de autopista lo acompaña en el estado de Chiapas. La serpiente de asfalto entre Cancún y Mérida se va a prolongar en el transcurso de las obras del Tren Maya y atravesará la selva junto con la línea de tren.²

El mismo heco de que la empresa estatal que maneja este y otros megaproyectos esté bajo la dirección del ejército mexicano sugiere otros motivos inquientantes detrás del Tren Maya. "Constanza Lambertucci, del diario español El País, señala que el presidente de México ha involucrado cada vez más a las fuerzas armadas en los principales proyectos del gobierno desde que asumió el cargo en 2018." Hay varios indicios de que el ejército mexicano coopera con el crimen organizado en varios niveles y es (co)responsable de innumerables violaciones de los derechos humanos.⁵

Se puede encontrar información más detallada al respecto en la parte 6 de este texto, "La industria de armamento alemana y el Tren Maya".



Foto 4: El mapa está tomado de Le Monde Diplomatique.⁶ Los aeropuertos previstos también estarán bajo el control del ejército.⁷

En el sureste del país, la línea de tren se está construyendo a través de ecosistemas únicos, protegidos y de territorios indígenas. Mientras el gobierno central promete progreso y puestos de trabajo, los habitantes de las comunidades donde se planifican los rieles sienten que no les escuchan. Como se indica en este informe, los problemas de robo de tierras, escasez de agua, delincuencia y degradación medioambiental se verán agravados por el proyecto en la región.

Parte 1.2: Destrucción del medio ambiente



Foto 5: Instalaciones de engorde en la península de Yucatán

Hay varias reservas naturales en la península de Yucatán, entre ellas Balam Kin y Balam Kú (Campeche); el Parque Natural de Palenque (Chiapas) o Yum Balam, Manglares de Nichupté y Uaymil (Quintana Roo). Según la responsable de cambio climático y agricultura de Greenpeace en México, Viridiana Lázaro Lembrino, la península de Yucatán está sometida a una presión muy grande por diversos proyectos en la zona, como granjas porcinas, eólicas, solares y ahora, además, el Tren Maya.

En conjunto, estos proyectos tienen varios impactos en el ecosistema y en la población local.⁹ Para reducir o evitar el impacto negativo al medio ambiente de los proyectos de infraestructura, en México existen varios mecanismos. Entre ellos se encuentra el mandato de una evaluación de impacto ambiental (Manifestación de Impacto Ambiental, MIA). Sólo después de que se haya presentado dicho estudio se puede iniciar una construcción. En el caso del Tren Maya, la empresa turística FONATUR encargó una MIA del proyecto de construcción excluyendo a la población indígena.

Esto es muy cuestionado por la población local. "Las organizaciones indígenas se quejan de que no tuvieron acceso a los estudios ambientales del megaproyecto y, por tanto, se violó su derecho a la información. También denuncian que no se les incluyó en la evaluación de impacto ambiental. Esto también viola sus derechos". ¹⁰ Además, la MIA menciona que en el transcurso del Tren Maya habrá obras de construcción en las reservas naturales, lo cual no está permitido. El suelo de esta región es en parte muy poroso. Se compone principalmente de piedra caliza, lo que favorece la filtración de los contaminantes. También hay un sistema de cenotes único en esta región, que consiste en cuevas y ríos subterráneos. En la actualidad, estos cuerpos subterráneos forman la mayor reserva de agua dulce de México. ¹¹

"En primer lugar se desconoce o no existe documentación profunda de cómo está estructurada la red de ríos subterráneos y de todo el sistema hídrico debajo de la superficie de la península", dice Octavio Rosas Landa, de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). En la actualidad, sólo se tiene conocimiento de entre el 10 y el 15 % de los sistemas subterráneos.

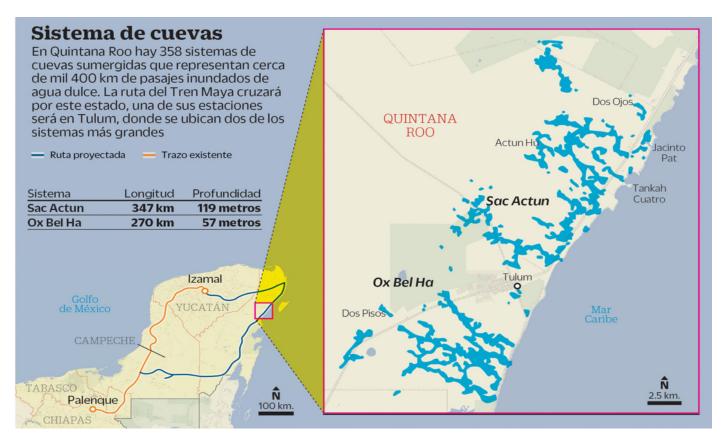


Foto 6: "Cenotes en Quintana Roo"

"Se debe asumir que a mayor urbanización y construcción de vías de comunicación en zonas kársticas, ¹² mayor será el riesgo de colapso", se indica en el apéndice del documento de investigación sobre los cenotes. ¹³ Este suelo kárstico pone en duda el proyecto de infraestructura.

Sólo en el estado de Quinatana Roo hay 358 sistemas de cuevas submarinas que contienen casi 1.400 kilómetros de pasajes con agua dulce. La ruta del Tren Maya pasará por este estado, y una de sus paradas será en Tulum, donde se encuentran dos de los mayores yacimientos. Además de destruir biosistemas únicos y especies en peligro de extinción en estas cuevas, la construcción agravará la escasez de agua al poner en peligro los sistemas subacuáticos, al tiempo que creará riesgos de seguridad a lo largo de la ruta cuando se construya un tren y una autopista sobre estas cuevas, muchas de las cuales siguen sin descubrirse: El "sistema de cenotes" asegura la salida de agua dulce hacia la costa, lo que es fundamental para la existencia de los manglares. Estos, a su vez, mantienen un equilibrio ecológico muy importante en la costa: Además de regular de forma natural los nutrientes, estos manglares sirven de protección contra los huracanes. Debido al gran impacto en el complejo y sensible ecosistema, la construcción del Tren Maya también reducirá la protección contra tormentas e inundaciones en una de las regiones del mundo más afectadas por las tormentas tropicales. Los cenotes son esenciales para la supervivencia de los manglares, los manglares para el arrecife de coral...¹⁴ Todo está vinculado a un gran sistema: selva, manglares, laguna de arrecife, arrecife de coral. Todo está conectado y lo más probable es que se vea afectado negativamente por el Tren Maya.

La construcción del Tren Maya en la superficie sobre el "sistema de cenotes" subterráneo implica no sólo que los accidentes durante la construcción y la puesta en marcha son difíciles de prevenir, sino también que la construcción tendrá un impacto en las masas de agua de la región.

Las consecuencias concretas incluyen la contaminación del agua y una amenaza de escasez de agua, - principalmente también debido a la deforestación:

En diciembre de 2020, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) aprobó el impacto ambiental de la Fase 1 del proyecto Tren Maya. Esto también permite la deforestación de 800 hectáreas de selva.¹⁵

Los impactos ambientales también se abordarán en las próximas partes 2-8.

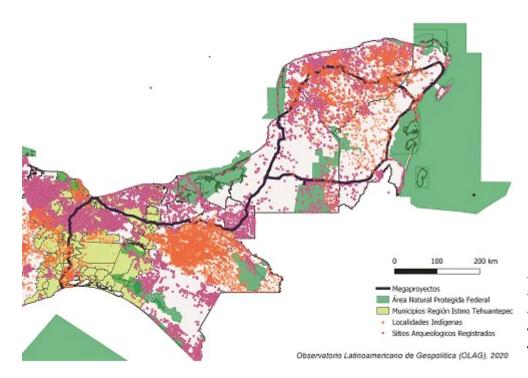


Foto 7: Los puntos naranjas muestran las comunidades indígenas a lo largo de la ruta del Tren Maya; en rosa los sitios arqueológicos.

Parte 1.3.: Menosprecio de los derechos de lxs indígenas y amenazas a lxs activistas

En la zona donde se construirá el Tren Maya viven aproximadamente 1.080.410 indígenas de los grupos Mayas, Ch'oles, Tzeltales, Chontales, Tzoziles y de otros grupos indígenas. El proyecto de infraestructura pasará cerca de territorios autónomos zapatistas, y además de afectar territorios ocupados por el Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) en Chiapas, el proyecto también afecta a zonas del estado de Oaxaca donde el Ejército Popular Revolucionario (EPR) sigue presente. Tanto la población indígena como lxs zapatistas y pequeñxs agricultorxs de la región se ven afectadxs negativamente por el proyecto de infraestructura del Tren Maya.

La "consulta popular", que se llevó a cabo solamente después de las críticas, contó con la participación de muy pocxs pobladorxs. El Comité de las Naciones Unidas contra la Discriminación Racial (CERD) consideró que la consulta ignoraba los acuerdos sobre derechos indígenas: "En sus observaciones finales a los informes presentados por México—enviadas el jueves— el Comité acusó que, en la mayoría de los casos, los procesos de consultas en comunidades indígenas no se realizaron de manera previa, no tomaron en cuenta los usos y costumbres, y tampoco se proporcionó información clara, precisa y culturalmente adecuada. Además, con frecuencia, estas consultas fueron llevadas a cabo en contextos de amenazas, criminalización y hostigamiento, perjudicando su carácter libre", alertó. Robin Canul, fotoperiodista y reportero de Yucatán, llega a la misma conclusión y habla de intimidación y desinformación. 18





Foto 9, 10: Pedro Uc Be

Especialmente en Chiapas, los grupos indígenas exigieron una consulta¹⁹ – el hecho de que ésta finalmente sólo se llevó a cabo bajo las mencionadas deficiencias y violaciones de los derechos indígenas es sólo la punta del iceberg: Especialmente en las regiones donde se exigió a gritos la consulta, ésta prácticamente no se ha llevado a cabo hasta el día de hoy: "De las 79 casillas que se instalaron en el estado solo una estuvo en el municipio Palenque y se localizó en la cabecera municipal, lejos de los lugares por los que [las líneas férreas del tren Maya] transitarán" denuncia Ángeles Mariscal.²⁰

Pedro Uc Be es un defensor de los derechos territoriales mayas, escritor, poeta, traductor y profesor que hace campaña por la preservación de la cultura maya y el derecho a la tierra. Como miembro de la Asamblea de Defensores* del Territorio Maya de Múuch' Xíinbal y del Congreso Nacional Indígena (CNI), ha trabajado por la protección de las tierras de los pueblos mayas, criticando al Tren Maya en este contexto.

El 16 de diciembre de 2019, el defensor de los derechos humanos Pedro Uc Be recibió posteriormente un mensaje de WhatsApp con amenazas de muerte dirigidas a él y a su familia. El mismo mensaje fue enviado también a sus dos hijos y a su ex pareja. Se les dijo que tenían 48 horas para abandonar su comunidad para evitar ser asesinados (Fuente: Front Line Defenders).²¹

Al mismo tiempo, valientes activistas* siguen resistiendo el proyecto y rechazan las Consultas por considerarlas inadecuadas. Mientras el gobierno de AMLO destaca la supuesta inclusión de lxs indígenas en los "megaproyectos", más de 8 líderes y lideresas* comunitarias* han sido asesinadas en el actual mandato presidencial en el marco de la resistencia a esos mismos proyectos:

Samir Flores Soberanes en Amilcingo, Morelos; Julián Cortés Flores en San Luis Acatlán, Guerrero; Ignacio Pérez Girón en Aldama, Chiapas; José Lucio Bartolo Faustino, Modesto Verales Sebastián, Bartolo Hilario Morales, e Isaías Xanteco Ahuejote, todxs miembros* del Congreso Nacional Indígena (CNI); Juan Monroy y José Luis Rosales en Jalisco, y Feliciano Corona Cirino de María Ostula, Michoacán - "Nuestros compañerxs fueron asesinadxs por oponerse a la guerra con la que el mal gobierno pretende hacerse de nuestras tierras, montes y aguas, para consolidar el despojo que amenaza nuestra existencia como pueblos originarios", declaró el CNI en su cuarta asamblea nacional en diciembre de 2019—y continuó:

"El mal gobierno federal simula consultar a los pueblos, suplanta nuestra voluntad colectiva ignorando y ofendiendo nuestras formas de organización y toma de decisiones, como es el vulgar engaño a lo que llamó "Consulta", cuyo objetivo no es otro que imponer por la fuerza el mal llamado Tren Maya, que entrega los territorios indígenas al gran capital industrial y turístico [...]. "22"





Fotos 10, 11: Resistencia Zapatista: "No al tren maya y a los proyectos de destrucción!"²³

Parte 1.4. Militarización y migración

El enfoque cada vez más agresivo del gobierno mexicano hacia lxs refugiadxs de toda Centroamérica también puede vincularse ciertamente al megaproyecto: "Si se ponen en el mapa los diversos megaproyectos y proyectos de infraestructura, se puede ver que son bloques de construcción para una 'barrera de migrantes' diseñada para servir a los intereses geopolíticos de Estados Unidos", dice el Dr. Sergio Prieto Díaz, profesor del Colegio de la Frontera Sur de la universidad de Campeche" [Compare: Parte 8: Nuestra "Entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz"].²⁴







Fotos: 12,13,14: Unidades del Ejército Mexicano (izquierda), Guardia Nacional (centro) y Policía Militar (derecha) en la región fronteriza.

Durante el mandato de AMLO, el gobierno mexicano, también bajo presión del gobierno estadounidense, ordenó el envío de miles de soldados del ejército y de la Guardia Nacional, algunos de ellos fuertemente armados, a la frontera sur entre México y Guatemala "con el fin de bloquear el paso de migrantes centroamericanxs para frenar la crisis fronteriza en Estados Unidos."²⁵ El hecho de que las fuerzas armadas mexicanas se hagan cargo de la administración y los beneficios del "turístico" Tren Maya provoca que personas como Sergio Díaz se escandalicen y preocupen por una escalada violenta de la ya insostenible situación en cuanto a los derechos humanos en la frontera sur del país. Los intereses geopolíticos de Estados Unidos quedaron definitivamente claros después del "acuerdo" entre México y Estados Unidos bajo el mandato del ex presidente estadounidense Donald Trump: Después de que la política de Estados Unidos pusiera como condición una política migratoria más estricta de México para retener los aranceles punitivos,²⁶ el gobierno mexicano envió 6.000 guardias nacionales a la frontera con Guatemala en un primer paso,²⁷, recientemente un soldado mexicano le disparó a un guatemalteco sin provocación previa.²⁸

La nueva administración estadounidense continua con la misma política que tiene como objetivo detener a lxs migrantes que ya están en el sur de México. (Consulte las partes 2-7 para más información).



Foto 15 : AMLO (izquierda) y Trump (derecha) durante la primera visita del presidente mexicano a la Casa Blanca. Fue el primer viaje de AMLO al extranjero como presidente.

1.5. Urbanización y apertura al capital mundial

A los presidentes mexicanos les gusta inmortalizarse en megaproyectos. AMLO subraya reiteradamente que el proyecto es para el "desarrollo" de la región, "de la manera más equitativa para la población local."²⁹ Esta afirmación genera la duda de qué se entiende por "desarrollo", ya que la población indígena y no se beneficiará de la construcción del tren. El turismo beneficiaría a las grandes empresas, no a la población local. Esto se evidencia al observar uno de los primeros megaproyectos presidenciales históricos: En los años noventa fue en Cancún, en el estado de Yucatán, en donde los complejos hoteleros con todo incluido surgieron a toda velocidad. El lado negativo de esos complejos turísticos se convierte ahora también en una amenaza a lo largo de la ruta del Tren Maya: "Para muchas personas de los pueblos y comunidades más pequeñas a los alrededores de Cancún, ese nombre [hoy] representa la desigualdad, la explotación, el colapso medioambiental y—debido a la creciente militarización del tráfico de drogas—la violencia estatal y paramilitar. En 2019, hubo un promedio de un asesinato por día en Cancún. Sólo en enero de 2020, más de 50 personas fueron asesinadas".³⁰

Al igual que Cancún, el Tren Maya se presenta ahora como pionero de un modo de vida "moderno": el megaproyecto abrirá paso a partes de México que están habitadas pero que aún no han sido del todo incorporadas al marco estatal de México.³¹ Esta apertura de las zonas al capital internacional y a los inversores nacionales de todas las regiones de México da lugar a una gran variedad de procesos de transformación [Comparación: Parte 8: Nuestra "Entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz"].









Arriba: Foto 16: Cancún, en el extremo norte de Yucatán, hace 50 años (izquierda) Foto 17: ... y hoy (derecha.) Abajo: Foto 18: Cancún, en el extremo norte de Yucatán, hace 50 años (izquierda) Foto 19: ... y hoy (derecha.)

Por ejemplo, en diciembre de 2020, AMLO expresó su objetivo de iniciar un proceso de "ordenamiento territorial". Lxs funcionarixs del gobierno lo apoyan y quieren que surjan centros urbanos a partir de las estaciones del Tren Maya. En este contexto, los derechos de uso de la tierra de la población local podrían modificarse. Las mismas reacciones de las organizaciones indígenas contra el proyecto se basan en el impacto de los llamados polos de desarrollo en su cultura y sus territorios.³²

En este encuentro entre acaparamiento de tierras, inversión privada y urbanización, queda claro cómo estos proyectos de infraestructura sirven para permitir el acceso del capital a los territorios en primer lugar.

Por ejemplo, el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible (CCMSS) criticó el proyecto del gobierno federal por promover un esquema que favorece a las poblaciones urbanas e ignora las realidades y los derechos de las comunidades indígenas:

"Con este proyecto el Estado busca la llegada de grandes inversiones a la región, bajo el supuesto de que el empleo asalariado es la mejor forma de atacar la pobreza y la marginalidad. El porcentaje de población con empleo asalariado se incrementaría notablemente, como ha sucedido antes, sin embargo, esta apuesta se sustenta en un proceso de desposesión y despojo de las tierras de las comunidades, generando las condiciones para acentuar un modelo que concentra la riqueza y permite a grandes empresas y corporaciones financieras, la agroindustria, el turismo y el sector inmobiliario acumular capital y perpetuar su dominio. Todo ello en la Península de Yucatán, donde el 46.9 por ciento de la población se identifica a sí misma como maya", apuntó el CCMSS.³³

Este proceso ha sido descrito y conceptualizado por D. Harvey bajo el término "acumulación por desposesión". El término se basa en prácticas capitalistas como la privatización de la tierra, el desplazamiento de las poblaciones campesinas y la conversión de diversos tipos de propiedad de carácter colectivo en derechos de propiedad privada.³⁴

En el proceso, el gobierno de México habla del Tren Maya como un catalizador del "desarrollo" y promete a la población local más puestos de trabajo, especialmente en la industria del turismo y la construcción. Sin embargo, desde que se inició la construcción de los tramos del Tren Maya, varios grupos de trabajadorxs han denunciado que no están recibiendo sus salarios, o sólo una parte de lo prometido.

Por ejemplo, en agosto de 2020, miembrxs de la empresa constructora Ferrocarrileros del Istmo de Tehuantepec (FIT) y de la Sección 32 del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) revelaron que la empresa Escalante y Gordillo pretende recortar sus salarios en un 30% en la construcción de la línea ferroviaria. A pesar de las críticas e irregularidades, el presidente AMLO indicó en abril de 2021 que planea incluir a migrantes* como trabajadorxs adicionales en el Tren maya, una farsa si se considera que el proyecto de infraestructura también funge como "barrera" para la migración hacia el norte. También surge la duda de cómo el gobierno mexicano garantizará que se respeten los derechos de lxs migrantes* a pesar de sus necesidades económicas. Debido a su particular situación de vulnerabilidad en un país extranjero, las poblaciones migrantes tienen menos posibilidades de reclamar sus derechos laborales.³⁵

1.6. Género

El proyecto también afecta a la relación entre hombres y mujeres. Para entender cómo el impacto de Tren Maya será diferente para hombres y mujeres, es importante conocer el contexto local. Nos limitamos aquí a la situación de la población que vive de la agricultura de subsistencia (incluidas las actividades agrícolas de autoabastecimiento) en tierras de propiedad colectiva. La pérdida de estas tierras tiene diferentes implicaciones de género, siendo más probable que las mujeres se vean directamente afectadas por la pérdida de leña, agua y plantas medicinales, mientras que hombres y mujeres pueden verse afectados principalmente por la pérdida de tierras de pastoreo. Hoy en día, las mujeres de muchas comunidades rurales de todo el mundo siguen teniendo la responsabilidad de reproducir la mano de obra, producir el sustento diario y, en cierta medida, mantener el ecosistema y ciertas especies de animales y plantas que sustentan la agricultura, la ganadería y la producción forestal. A pesar de la importancia de las mujeres en el mantenimiento de las bases comunitarias que hacen posible la vida, la mayoría de las mujeres no son legalmente propietarias de la tierra y no forman parte oficial de la mano de obra. Tentra en la mayoría de las mujeres no son legalmente propietarias de la tierra y no forman parte oficial de la mano de obra.

La invasión de las zonas agrícolas, permitida y facilitada por la construcción del Tren Maya, da lugar a más conflictos agrarios, ya que el acceso a la tierra se hace más difícil y, al mismo tiempo, más hombres se incorporan al trabajo asalariado.³⁸ Así, las mujeres tienen que invertir más tiempo en actividades que antes compartían con los hombres. Una vez que se retiran dos manos de la familia, la comida de la familia ya no está asegurada.

Las mujeres suelen ser las que se encargan de las tareas más reproductivas (agricultura, niñxs, búsqueda de agua, etc.). A menudo es el hombre el que inicia el trabajo asalariado y, por lo tanto, obtiene un ingreso - si, a diferencia de lo mencionado anteriormente, el salario es realmente pagado. Esto crea un nuevo ingreso para la familia, que a menudo puede utilizarse para comprar sólo los alimentos más necesarios, que a menudo las familias cultivaban previamente. Ahora bien, también puede ser que el hombre se gaste el dinero en otras cosas, por ejemplo, en alcohol.

Con la percepción de un salario en la familia, suelen surgir dependencias que antes no existían y que colocan a la mujer en una posición que la desfavorece.³⁹

1.7. Tráfico de drogas y animales

La zona donde se construirá el tren Maya es utilizada por los cárteles de la droga para aterrizar aviones cargados de cocaína, armas y dinero. Los cárteles de la droga, como los Zetas, el Cártel del Golfo y el Cártel de Jalisco-Nueva Generación (CJNG), están constantemente presentes y hay conflictos permanentes. El Tren Maya es un proyecto de infraestructura para la movilidad de las personas y el transporte de mercancías legales. Sin embargo, se ha demostrado que las infraestructuras para los productos legales también benefician a los sectores ilegales. En este caso, lo más probable es que así sea, por lo que aumentará el comercio de drogas y animales ilegales, y al mismo tiempo la delincuencia: si la población local pierde las tierras de propiedad colectiva debido al acaparamiento de tierras, y por tanto desaparecen sus anteriores posibilidades de trabajo y abastecimiento, es probable que aumente la participación en actividades delictivas. Éstas se convierten en la única forma de ganarse la vida. A menudo se llega a criminalizar a las personas que hacen parte de estos procesos de transformación.⁴⁰

Las cadenas de mercado legales pueden proporcionar una estructura para la cadena ilegal; es por eso que, por ejemplo, la afluencia de productos ilegales relacionados al jaguar puede ser un efecto secundario de la cooperación económica entre China y los países de América Central y del Sur. La pobreza y los altos niveles de corrupción en los países de origen pueden tentar u obligar a la población local a participar en actividades ilegales y contribuir al crecimiento de este mercado.⁴¹

1.8. Deutsche Bahn, SIEMENS, TÜV-Rheinland

El nuevo proyecto emblemático y neoliberal del gobierno mexicano es apoyado y financiado por empresas de todo el mundo. Empresas privadas y estatales de Alemania también han mostrado gran interés en invertir en el proyecto, adjudicando los primeros contratos y firmando acuerdos.

En el siguiente informe, después de esta 1.) descripción de los aspectos negativos del proyecto, presentaremos la 2.) participación de empresas y capitales alemanes para concluir con la 3.) resistencia contra el proyecto.

Parte 2: DB Consulting & Engineering - El "operador en la sombra"



Foto 20: Una imagen típica en los diarios y revistas en línea de México: AMLO, un tren DB ICE y la ruta planeada del "tren Maya", en un collage.

2.1. La imagen verde de la Deutschen Bahn

"Nos apasiona dar forma al ferrocarril para el mundo de mañana".

Así lo indica la página web oficial de DB Engineering & Consulting GmbH. 42 Pero, ¿cómo debería ser este mundo del mañana? Tiene que ser "justo", "social", afirma también la empresa alemana, y no debe tratarse sólo de beneficios: "Durante años, DB ha participado en proyectos sociales en Alemania y en todo el mundo. Como empresa de movilidad y logística activa en todo el mundo [...] siente y vive una responsabilidad especial por el desarrollo de la sociedad en su conjunto. Basándose en la convicción de que el éxito no puede medirse únicamente en términos económicos, DB utiliza sus competencias para estar a la altura de esta responsabilidad. 43 A DB le gusta destacar dos cosas de cara al exterior: en primer lugar, la protección del clima y del medio ambiente -el director general de DB, Dr. Richard Lutz, asegura: "Asumimos la responsabilidad y hacemos que los medios de transporte más respetuosos con el clima [...] sean aún más ecológicos y atractivos. 44



Foto 21: "Siempre a la vista. El medio ambiente". (DB).

En segundo lugar, esta "responsabilidad" debe "sentirse" a nivel mundial, ya que las actividades sociales de DB no se limitan a Alemania: "desde las prácticas de ecología en Australia, pasando por el apoyo a escolares en Suecia, Sudáfrica y Estados Unidos, hasta las campañas de plantación en Singapur. ⁴⁹⁵

México falta en la lista de este compromiso ilimitado. Para completar la lista, agregamos: la empresa también "vive" su responsabilidad con las personas y la naturaleza en el futuro paraíso vacacional de Yucatán y en la selva de Chiapas.

Son Os

Aunque la consulta a las comunidades indígenas se ha realizado de forma inadecuada, igual que la evaluación de impacto ambiental [consulte parte 1], la construcción del Tren Maya parece ser ya un hecho definitivo. El presidente de México, AMLO, se mostró igual de confiado y honesto en septiembre de 2019 cuando anunció en Campeche: "Llueve, truene o relampaguee se va a construir el Tren Maya, lo quieran o no lo quieran."

También en Campeche, el doctor Sergio Prieto Díaz, opositor declarado al proyecto, investiga y señala: "La construcción del Tren Maya parece un hecho. Lo que decidan los pueblos indígenas no importará. No hubo debate previo sobre el proyecto y sus impactos. La consulta con los pueblos indígenas debe incluir todo un proceso de diálogo intercultural que permita acuerdos y consensos para ejercer el derecho a la libre autodeterminación." [Consulte: Parte 8: Nuestra "entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz"].

Lo que parece aún más preocupante es la militarización simultánea que sigue impulsando el proyecto en el sur del país: El ejército va a gestionar el megaproyecto. El temor a una mayor presencia de las fuerzas armadas es especialmente palpable en las zonas zapatistas de Chiapas, donde el gobierno lleva décadas aplicando una estrategia de guerra de "baja intensidad". Sin embargo, en las últimas semanas y meses se han registrado nuevos ataques de grupos paramilitares en la región, con las fuerzas armadas del Estado quedándose de brazos cruzados: El 8 de mayo de este año, por ejemplo, Pedro Lunez Peréz fue asesinado a tiros por paramilitares en la comunidad de Coco, municipio de Aldama, Chiapas, "mientras la Guardia Nacional y la policía estatal se encontraban cerca de la comunidad de Coco."⁴⁷ El temor a una mayor presencia militar y a la violencia armada es sólo una de las razones detrás de la oposición generalizada al proyecto.



Foto 22: Otro collage de portales de noticias de México muestra al presidente mexicano con militares de alto rango - y un tren ICE de Deutsche Bahn.⁴⁸

2.2. Participación de

DB Consulting & Engineering en el Tren Maya

El hecho de que el optimismo del presidente mexicano parezca no tener fisuras puede deberse también a las promesas de DB Engineering & Consulting GmbH. La participación de la empresa alemana en el Tren Maya proporciona legitimidad a los planes del gobierno, especialmente en su propio país, y al mismo tiempo difama como "opositores al progreso y al desarrollo" a las personas que se oponen al proyecto por diversas razones. Hace poco se celebró la participación de Deutsche Bahn como signo del carácter progresista del proyecto en una conferencia sobre los programas del "Bienestar" en el proyecto del Tren Maya: "actualmente Conalep hizo un convenio con nuestro operador sombra, es una empresa del estado alemán, es Deutsche Bahn, la operadora de trenes alemana, que nos está asesorando y se llama "operador sombra" porque nos está apoyando con aspectos de operación precisamente para ir generando ya cuadros profesionales de otro nivel", dijo Rogelio Jiménez Pons, director general de la autoridad turística FONATUR en la rueda de prensa correspondiente.⁴⁹ Al cambio de eso, DB alaba la "profsionalización del "sector de transporte" mexicano.⁵⁰



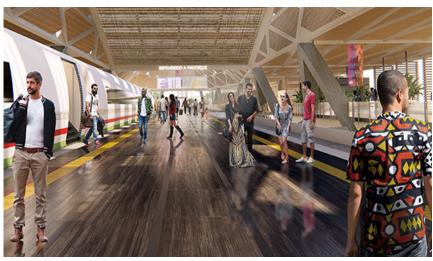


Foto 23, foto 24: En este "anuncio" del proyecto, el gobierno mexicano presenta su "visión" del Tren Maya: las estaciones y los trenes serán "modernos" y del más alto nivel técnico. Al mismo tiempo, es precisamente la implicación de la empresa alemana DB en México lo que citan lxs partidarixs del proyecto como "prueba" de su "progresismo" y, en consecuencia, los opositores al proyecto son criminalizados como "opositores al progreso".

Foto 25 (abajo): La visión del "Tren Maya": Lxs mayas como "historia" del pasado siguen siendo sólo un motivo fotográfico para lxs turistas. Atrás queda el "futuro moderno" futurista.



En el proyecto del Tren Maya, DB Engineering & Consulting -la empresa internacional de ingeniería y consultoría de Deutsche Bahn, que ofrece servicios de consultoría, planificación y ejecución de proyectos de infraestructura en todo el mundo- también actúa como "operador en la sombra" más allá de la cooperación con Conalep. El contrato de "operador en la sombra" del Tren Maya se adjudicó a un consorcio de tres empresas: Las empresas estatales españolas Renfe Operadora e Ingeniería y Economía del Transporte (Ineco) y la empresa alemana DB Engineering and Consulting GmbH.⁵¹

El término "operador en la sombra" cumple con lo que promete: al investigar el término, uno se encuentra principalmente con informes sobre grandes contratos de Deutsche Bahn en países con gobiernos especialmente cuestionables en cuanto al respeto de los derechos humanos, como Qatar, donde DB está planeando una red ferroviaria completa, ⁵² los Emiratos Árabes Unidos, China, Brasil o Colombia. ⁵³



Foto 26: El folleto de DB Consulting and Engineering anuncia su "compromiso" en todo el mundo (incluyendo Arabia Saudí).

El contrato como "operador en la sombra" tiene una validez inicial de tres años, a partir de 2020. El consorcio de las tres empresas recibirá inicialmente 13,5 millones de euros para acompañar el desarrollo del Tren Maya. "[Los tres grupos van a] actuar como operadores en la sombra del Fondo Nacional de Desarrollo Turístico (FONATUR) -la autoridad contratante-, tal y como anunció el Ministerio español de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el viernes", escribe el mayor diario español, El Pais ,⁵⁴ y continúa: "Las tareas de este contrato incluyen el asesoramiento sobre la futura explotación y la supervisión de la fabricación, entrega y puesta en marcha del material rodante y otros sistemas del proyecto hasta el inicio de la fase de pruebas comerciales". Renfe, al igual que DB, también actúa como "operador en la sombra" en otros contextos como en Arabia Saudí. La fusión de sólo estas tres empresas (DB, Renfe e Ineco) no es nueva. ⁵⁵



Foto 27:

"Pulgares arriba" para Renfe,
Ineco y DB: una vez más, su
fusión ganó el contrato para
un controvertido proyecto de
mega-infraestructura. La foto
fue publicada por Ineco bajo el
anuncio: "Un consorcio formado
por Renfe, Ineco y la empresa
alemana DB se ha adjudicado
un contrato para el proyecto del
Tren Maya en México", enero de

El 5 de mayo de 2021, Eva-Maria Schreiber, miembro del Partido de la Izquierda en el congreso alemán, formuló una pregunta parlamentaria sobre la participación de Deutsche Bahn Engineering & Consulting en el proyecto del Tren Maya. Anteriormente, DB no había respondido a una pregunta de un periodista, que entonces se puso en contacto con la diputada. La respuesta de la Secretaría de Estado del Parlamento, Enak Ferlemann, confirma la participación segura: "De acuerdo con la información proporcionada por Deutsche Bahn AG (DB AG), FONATUR (Fondo Nacional de Fomento al Turismo) de la Secretaría de Turismo de México ha encargado a DB Engineering & Consulting GmbH el asesoramiento en las decisiones operativas ferroviarias dentro del proyecto "Tren Maya". [...] El contrato se firmó el 1 de diciembre de 2020 y se extiende hasta diciembre de 2023, con un valor contractual de 8,6 millones de euros [...]. "58

De los 13,5 millones para todo el consorcio formado por tres empresas, DB Engineering and Consulting, con los 8,6 millones de euros indicados por la Secretaría de Estado del Parlamento, recibe así el 63 por ciento del importe total del contrato y, por tanto, la mayor parte.

El hecho de que la diputada Schreiber pregunte específicamente por Deutsche Bahn Engineering & Consulting, así como por otras instituciones estatales alemanas o empresas de propiedad federal,⁵⁹ subraya un punto crucial: DB Engineering & Consulting es propiedad de la República Federal de Alemania. Esto juega un papel importante en nuestra evaluación de la participación (consulte: "A propósito I: El Convenio 169 de la OIT").

A diferencia de las empresas españolas dentro del consorcio, DB al menos se toma en serio el término "sombra" y apenas escribe una palabra en sus propias páginas -a diferencia de Renfe e Ineco⁶⁰ - sobre su participación en el Tren Maya. Una mirada más atenta a las páginas de la propia empresa muestra que el Tren Maya es sólo una de las innumerables participaciones como "operador en la sombra" en México (por ejemplo en Monterrey) y en toda América Latina.⁶¹

El silencio sobre la implicación puede tener que ver con el hecho de que las consecuencias medioambientales y las violaciones de los derechos humanos del proyecto no encajan en absoluto con la imagen verde, respetuosa con el medio ambiente y con las personas que DB enfatiza en Alemania.

La magnitud de la destrucción del medio ambiente apenas puede ilustrarse debido a su enorme extensión. Sólo los ejemplos de algunas partes de la ruta dan una idea de lo que está provocando la destrucción de las últimas selvas intactas del sur del país: "El Tren Maya amenaza con acabar la Reserva Ecológica de Cuxtal, que alberga 474 especies de plantas, 472 tipos de invertebrados y 17 de reptiles de alto valor medicinal y cultural para grupos indígenas en Yucatán, advierten académicxs e investigadorxs que han estudiado los impactos negativos de la megaobra", informa Gloria Leticia Díaz, entre otros. El jaguar, probablemente el habitante más conocido de la selva de Chiapas, es sólo una de las innumerables especies animales y vegetales en peligro de extinción de la región que desaparecerían definitivamente si el proyecto se hiciera realidad. En la actualidad, sólo viven 4.000 jaguares en todo México, y el hábitat de 2.000 de estos animales está ahora directamente amenazado por el Tren Maya.

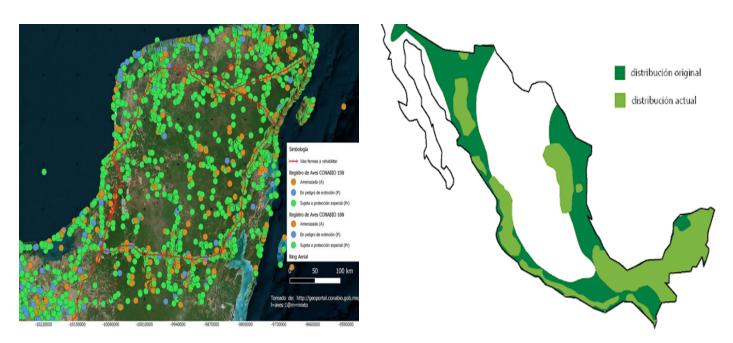
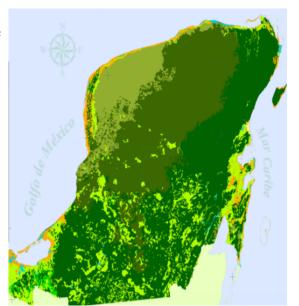


Foto 28 (izquierda): Distribución de especies de aves en peligro de extinción en parte del recorrido del Tren Maya. Foto 29 (derecha): Hábitat original (verde oscuro) y actual (verde claro) del jaguar en México.

"Estamos hablando de una construcción en las zonas más ricas en diversidad biológica y cultural del país, en donde existen manglares, cenotes, selvas, entre otros ecosistemas en donde habitan grandes cantidades de flora y fauna. En estos lugares hay especies en riesgo como el jaguar, el pecarí, los monos araña y aulladores, cocodrilos, tortugas marinas, colibríes, guacamayos, loros y hasta tiburones [...] hay muchos ejemplos de cómo las zonas turísticas después de un tiempo se convierten en centros de urbanización, y esto lo que provoca es que las especies queden de alguna manera acorraladas y tengan que buscar otros espacios para sobrevivir", subraya Andrea Ugarte Vázquez, fundadora del proyecto "Siempre Animal". Ella afirma que "esta iniciativa de infraestructura más que de preservación del patrimonio cultural, se trata de un objetivo meramente económico."65

Foto 30 (izquierda): Vegetación de Yucatán en 1981;

Foto 31 (derecha): Vegetación y uso del suelo de Yucatán en 2000.



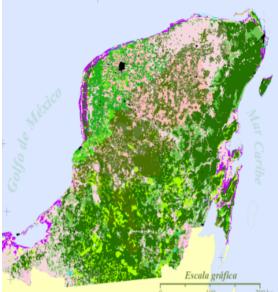




Foto 32: Collage corporativo sobre el programa climático de DB. 66



Foto 33: Excavadora en medio de la selva tropical en la línea del Tren Maya.⁶⁷



Foto 34: En la primera fase de construcción se eliminarán más de 11 millones de árboles. Antes de que se conocieran estas cifras, el presidente mexicano había pedido permiso a la "Madre Tierra" en una ceremonia maya y aseguró que la biodiversidad de la región no se vería perjudicada por el proyecto de construcción. "Mintieron." 88

En los 13 años transcurridos entre 2004 y 2017, una de las últimas grandes selvas tropicales del continente (la Selva Maya que se extiende por el sur de México, Belice y Guatemala) ya perdió 546 mil hectáreas (el equivalente a 700.000 campos de fútbol). Ahora esta enorme deforestación amenaza con aumentar aún más rápido debido a proyectos como el Tren Maya o Sembrando Vida [Consulte parte 8: "nuestra entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz"], dice el WWF.⁶⁹



Foto 35: Collage de nuestra autoría

Sólo en las tres primeras fases de construcción, la obra también pone en peligro más de 7.300 monumentos y lugares sagrados de los pueblos indígenas. Otro problema es la amenaza que supone el proyecto de infraestructura para los recursos hídricos subterráneos. Como informa The Nation, "El problema aquí en Calakmul", nos dijo Ernesto Martínez, "es que no hay agua". Además de la biosfera, la comunidad de Calakmul alberga a unas 28.000 personas pertenecientes a varios grupos indígenas como los Mayas, Tzeltales y Choles. Llevan más de una década pidiendo a los gobiernos respectivos que encuentren una solución a la sequía provocada por el cambio climático. "¿Y ahora quieren traer a 8.000 turistas al día?", preguntó incrédulo Martínez, tratando de no reírse."

Tales afirmaciones implican un riesgo. Según el informe de la ONG Front Line Defenders, el año pasado fueron asesinadxs en México 23 defensorxs de los derechos humanos y de la tierra. Esto hace que México sea actualmente el cuarto país más peligroso para lxs activistas* medioambientales y de derechos humanos. En diciembre, un activista maya que criticó el Tren Maya y su proceso de consulta denunció haber recibido una amenaza de muerte.⁷²

La retórica del gobierno también fomenta un clima de agresión contra lxs defensorxs de los derechos humanos. Amnistía Internacional afirma en su informe sobre la situación de los derechos humanos en México 2020:

"Lxs defensorxs de los derechos humanos siguieron siendo atacados y acosados. Según las organizaciones de la sociedad civil, 24 de ellxs fueron asesinadxs. Lxs defensorxs de los derechos humanos que trabajan en cuestiones medioambientales y de derechos humanos de los pueblos indígenas expresaron su preocupación por el proyecto a gran escala del Tren Maya. El presidente respondió a sus objeciones acusándoles de ser "falsxs ecologistas". Seis relatores especiales de la ONU, en una carta conjunta al gobierno, plantearon una serie de preocupaciones sobre el proyecto del Tren Maya, incluyendo los derechos de los pueblos indígenas a su tierra y a la salud, y los posibles impactos negativos sobre el medio ambiente" 3

Y mientras en México la pandemia de COVID-19 estaba completamente fuera de control, comparable a la de Brasil, "llama la atención que, a pesar de la pandemia, la Secretaría de Salud tuvo un presupuesto 1476 mdp menor al que se había aprobado en el PEF (-1.1 %), mientras que, por ejemplo, la Secretaría de Turismo pasó de 5207 mdp a 23 572 mdp —un incremento de 452 % explicado por el Tren Maya.", explica Leonardo Núnez González.⁷⁴

2.3. La DB como factor de inmovilidad

Con todas estas violaciones de los derechos humanos documentadas, no es de extrañar que incluso el argumento comparativamente inofensivo de que el tren facilitará la movilidad de lxs habitantes de la región sea insostenible: "Lo más probable es que todos los trayectos en tren cuesten más que los anteriores billetes de autobús entre los mismos lugares."⁷⁵

Por el contrario, el proveedor de servicios de movilidad DB actúa aquí más bien como un factor de inmovilidad, ya que el proyecto tiene también la función de frenar la migración hacia el norte y los Estados Unidos, dice Dr. Díaz:

"Hay que tener en cuenta que esta región es uno de los mayores corredores migratorios del mundo hacia Estados Unidos. Así que la función descrita de la frontera como control migratorio es estratégicamente importante - pero no sólo para México, sino especialmente para los Estados Unidos de América [...]. En estos megaproyectos de infraestructura, los respectivos actores económicos compran sus doce, treinta o cien hectáreas, o lo que puedan pagar. Luego tienen pura libertad para hacer lo que quieran con esa tierra. Lo primero que hacen es construir muros. No es tanto que los muros protejan a los que están dentro, sino que se restringe la movilidad de los que están fuera. Imagina un ferrocarril protegido por muros en un pasillo estrecho: Eso no es básicamente un proyecto de infraestructura, es básicamente un muro. Lo llaman proyecto de infraestructura, lo llaman tren Maya, de facto es un muro" [Consulte la entrevista completa, parte 7].

La invitación del presidente estadounidense Biden a México también puede entenderse en este sentido: La Opinión cita al presidente mexicano: "Lo invité [al presidente Joe Biden] a México porque en el tema del desarrollo, para atender el fenómeno migratorio, le hablé de los procesos de desarrollo que crean nuevos empleos [...] y le hablé del Tren Maya [...] "- y apenas la vicepresidenta estadounidense dejó claro en su primer viaje al extranjero a Centroamérica que la política migratoria represiva de "ley y orden" de EU no cambiaría después de Trump: "Do not come. Do not come. The United States will continue to enforce our laws and secure our borders. [...] If you come to our border, you will be turned back[,] "dijo en junio de 2021.77



Foto 36: El ex presidente estadounidense Trump "pide" firmar un acuerdo sobre la migración de Centroamérica y México, aquí con el ministro del Interior de Guatemala (izquierda).



Foto 37: AMLO y el nuevo presidente de Estados Unidos, Biden, mantienen una videoconferencia conjunta sobre la situación migratoria en la frontera sur.

2.4.1. Por cierto I: Convenio 169 de la OIT

Después de más de 30 años, el gobierno alemán ha ratificado el Convenio 169 de la OIT (Organización Internacional del Trabajo), cuyo objetivo es proteger los derechos de los pueblos y comunidades indígenas.⁷⁸

En el megaproyecto del Tren Maya, las opiniones y los derechos de las comunidades indígenas que viven a lo largo del megaproyecto previsto fueron sistemáticamente ignorados y violados. El compromiso de Deutsche Bahn está, pues, en contradicción con la política del Gobierno alemán. Deutsche Bahn AG es una empresa federal alemana. Esto significa que es propiedad al cien por ciento de la República Federal de Alemania. Si una empresa de la República Federal está involucrada en el proyecto, esto demuestra que viola los derechos de los pueblos indígenas y pone a la ratificación del acuerdo como una farsa. [Para más información sobre el convenio 169 de la OIT, la ratificación alemana del convenio y las posibles consecuencias para el proyecto del Tren Maya, véase la parte 7].

Aquí también, llama la atención que el Ministerio de Transportes español al menos menciona abiertamente la participación de empresas españolas en el proyecto,⁷⁹ mientras que la búsqueda de "Tren Maya" o "Maya Zug" en el Ministerio alemán arroja "sin entradas".

2.4.2. Por cierto II: ¿Y en Alemania?

Incluso en Alemania, la Deutsche Bahn sólo hace honor a su "imagen verde" a primera vista: Mientras muchas personas piden, con razón, que se cambie la infraestructura del automóvil y de la carretera por la del ferrocarril, hay que tener en cuenta de dónde saca la Deutsche Bahn la electricidad que necesita para sus trenes supuestamente ecológicos: Una cuarta parte de toda la energía de tracción alemana es suministrada por la central de carbón Datteln IV.⁸⁰

Datteln IV entró en funcionamiento a pesar de la decisión política de salir del uso de energía de carbón, sin la aprobación del tribunal y, al parecer, "[la] central eléctrica [...] sólo se construyó en tal tamaño porque Deutsche Bahn se comprometió en un contrato a largo plazo a comprar esta enorme cantidad de electricidad."82 De hecho, es probable que DB siga extrayendo electricidad de la central de Uniper hasta los años treinta y más. Si los trenes de DB -ahora decorados con una franja verde en lugar de roja- consumen oficialmente electricidad verde, al menos hasta cierto punto, esto está regulado por los certificados, que no son más que otro ámbito de un greenwashing de DB: "Los certificados funcionan así: El ferrocarril consume electricidad fósil pero adquiere el derecho a reclamarla en su balance como electricidad verde. Por lo que, el balance eléctrico de otro consumidor se deteriora. Por lo tanto, la electricidad verde sólo se desplaza en la balanza, pero la cuota regenerativa del consumo de electricidad en Alemania no aumenta por ello. "83 Aquí se abren los abismos neocoloniales del "capitalismo verde": Alemania propaga la protección del clima y la neutralidad del CO2 y apuesta repetidamente en el ferrocarril. Pero los ferrocarriles obtienen la mayor parte de su electricidad del carbón dañino para el clima, que ya no se extrae en la Alemania "sostenible", sino en el Sur global:

"La explotación de Datteln IV es irresponsable no sólo porque agrava aún más la crisis climática: La hulla que se quema allí tiene sangre. Como en Alemania no se extrae más hulla desde el 2018, debido a las enormes consecuencias medioambientales y a los elevados costos de indemnización, se importa, principalmente de Rusia y Colombia. De este modo, la industria alemana externaliza las consecuencias a otras regiones del mundo. El carbón de sangre forma parte de una continuidad colonial y hace visible el modo de vida imperial en el Norte Global. En Colombia, las minas a cielo abierto destruyen enormes extensiones de tierra y la población local es desplazada por la fuerza. En la región del César se sabe que hay unidades paramilitares desplegadas alrededor de las minas a cielo abierto. Cientos de personas han sido desplazadas, muchas incluso asesinadas. Lxs activistas medioambientales y de derechos humanos también están siendo atacadxs en el Kusbass ruso."84

Las poblaciones locales y lxs activistas de países como Colombia pagan con sus vidas la mentira de la protección climática alemana. Así que esto es lo que se pretende con la estrategia Carril Fuerte. La ampliación de la red ferroviaria también está en boca de todxs en el actual año electoral de 2021. Y si bien es cierto que los proyectos de autopistas no tienen futuro en medio de la catástrofe climática y que hay que acabar con los vuelos de corta distancia: En el sistema del capitalismo desenfrenado, el ferrocarril también significa principalmente destrucción.

DeCOALonize Europe ha resumido información detallada sobre el **carbón de sangre** en el libro "Burning Seasons", haga clic aquí para obtener el PDF: https://decoalonize-europe.net/wp-content/uploads/2019/09/Still-Burning.pdf





Foto 38:La mina de carbón del Cerrejón en Colombia. La minería se desarrolla en una superficie de 69.000 hectáreas. 85



Foto 39: "El protector del clima más rápido de Alemania". DB consume electricidad verde solamente en el papel y adquiere los certificados correspondientes.

Parte 3: SIEMENS Mobility - "Sería un privilegio formar parte del Tren Maya"



Foto 40:
"Tenemos mucho interés en ser parte del Tren Maya"
- Director Regional para México, Latinoamérica y El Caribe de SIEMENS, Juan Ignacio Díaz.

3.1. Das Interesse von SIEMENS am Tren Maya Projekt

SIEMENS ofreció ya en 2018 una participación en el proyecto del Tren Maya, desde la generación y transmisión de energía, electrificación, señalización y automatización hasta los propios trenes. Tansportation. (Desde la adquisición de Bombardier, Alstom, propietaria de la empresa berlinesa Bombardier Transportation. (Desde la adquisición de Bombardier, Alstom también tiene su sede en Alemania; antes ya se encontraban grandes plantas del grupo en Alemania, incluida la mayor planta de toda la corporación en Salzgitter). (Se Junto con una empresa estadounidense y otra mexicana, Alstom se hará cargo del tramo entre Cancún e Izamal. Además, el gigante francés recibió recientemente un pedido para fabricar 42 primeros trenes para el Tren Maya. A su vez, estas empresas fueron en parte responsables por la construcción evidentemente defectuosa de la línea 12 del metro en la Ciudad de México, en la que un puente se derrumbó el 03.05.2021, matando a 26 personas e hiriendo a 79.91

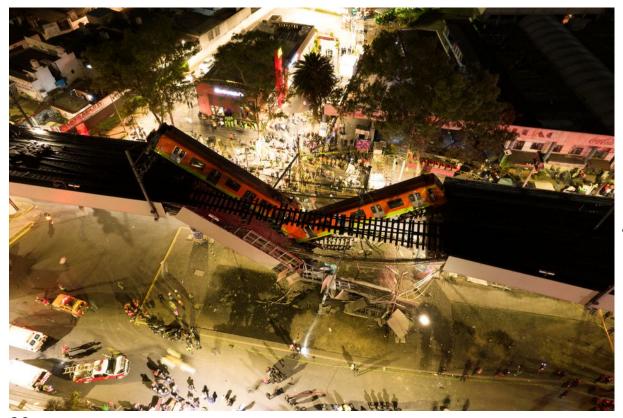


Foto 41 : La Línea 12 colapsada en Ciudad de México. Más de 20 personas murieron..

3.2. SIEMENS en México

El interés de SIEMENS también sirvió al gobierno en 2018 para enfatizar la supuesta "progresividad" del proyecto; en lugares tan lejanos como la vecina Guatemala, los periódicos interpretaron la posible participación de empresas alemanas como un "paso a la modernidad": "[El] Tren maya podría ser el primer tren inteligente en Latinoamérica por interés de empresa alemana", titulaba el mayor periódico de Guatemala, Prensa Libre, en diciembre de 2018: "El consorcio alemán está interesado en participar en este proyecto que podría suponer la puesta en marcha de uno de los trenes más modernos y tecnológicamente avanzados de América Latina."92

En este caso, el entusiasmo por parte del gobierno mexicano no parece sorprendente, ya que el director general de SIEMENS para México, América Central y el Caribe, Juan Ignacio Díaz, anunció grandes cosas: "Gran parte de la red ferroviaria en Europa es de SIEMENS. Podemos participar en toda la cadena [del Tren Maya], desde la generación de energía, transmisión, electrificación de vías y señalización, hasta la parte física de los trenes, automatización y digitalización", destacó el director.⁹³

El deseo de formar parte del proyecto parece ser enorme por parte de SIEMENS. Aunque hasta ahora, a diferencia de DB Consulting and Engineering, no se ha oído hablar de un acuerdo claro de participación, SIEMENS destaca el interés y afirma haber invertido ya dos millones de dólares al año en la "investigación" para nuevos y grandes proyectos de infraestructura.⁹⁴

A pesar de todas las críticas y problemas del proyecto, el patrocinador regional SIEMENS México dice: "para la empresa sería un "privilegio" participar en la construcción [del Tren Maya]."95

Desde las primeras muestras de interés en 2018, no se escuchó nada sobre la participación de SIEMENS en el megaproyecto en los años siguientes hasta 2020 - no se percibió claramente ni un rechazo, ni un compromiso con la empresa por parte del gobierno.

Ahora está claro: el interés continúa en 2021 - y a pesar de las primeras adjudicaciones para la empresa francesa Alstom. En marzo de 2021, varias revistas de negocios mexicanas, entre ellas El Economista, publicaron artículos en línea en los que se informaba de cambios en el proceso de licitación por parte de la autoridad turística responsable FONATUR. Varias empresas internacionales, aparentemente ávidas de conseguir más contratos para secciones del proyecto – Alstom sólo se hará cargo inicialmente de una de las varias secciones de construcción previstas – pidieron entonces a la autoridad que ampliara el plazo para presentar los documentos requeridos en el proceso de licitación ya que el plazo de tres meses sería imposible de cumplir.⁹⁶

Este fue también el caso de SIEMENS:

"Debido a los diversos ajustes de las bases y a la constante incorporación de documentos a lo largo de los últimos cuatro meses (el concurso comenzó el 24 de noviembre del año pasado), algunas empresas solicitaron una ampliación del plazo de hasta 90 días para presentar [sus] ofertas. Se solicita al órgano de contratación que posponga la fecha de presentación de ofertas al 30 de julio." Dicha petición también ha sido realizada por SIEMENS Mobility, informa "El Economista". 97

La solicitud no hace de inmediato más probable la participación de SIEMENS, pero después de todo, el gran interés de la corporación en formar parte del proyecto es cada vez más evidente.



Foto 42: El logotipo de SIEMENS también aparece repetidamente en los informes de los portales de noticias mexicanos en relación con el Tren Maya.

Parte 4: TÜVRheinland-Certificados de miseria 4.1. Interés de TÜV Rheinland en el proyecto Tren Maya

Al igual que SIEMENS, la empresa alemana TÜV Rheinland se mostró interesada en el proyecto del Tren Maya en 2018⁹⁸ y se ofreció a participar incluso antes de disponer de planes o estudios más concretos, por ejemplo, sobre los problemas medioambientales. La empresa TÜV ("Servicio de Inspección Técnica") incluso hace énfasis en esta paradójica decisión. En diciembre de 2018, por ejemplo, varios diarios mexicanos y centroamericanos citaron a la jefa de desarrollo de negocios de la empresa TÜV Rheinland Rail en México, Sandra Álamo: "[Álamo] recalcó que el tren maya es un proyecto en el cual los estudios apenas están en una etapa muy preliminar para poder participar, "pero por supuesto que estaremos ahí en cuanto las ofertas estén disponibles"."

No obstante, el descubrimiento de las deficiencias durante las cuestionables consultas con las comunidades indígenas o las evaluaciones de impacto ambiental (cf. Parte 1: El tren de la destrucción) no llevó a la TÜV Rheinland a retirar su oferta de participación en el proyecto, sino todo lo contrario.

Parece aún más sorprendente que la TÜV de México afirme que puede y quiere realizar ella misma estudios de impacto ambiental, entre otros, por encargo de la ONU. El hecho de que la misma empresa quiera participar ahora en un proyecto de infraestructura en el que no se han realizado suficientes estudios de impacto ambiental ni consultas con la población indígena -lo que también subraya la ONU (cf. Parte 1: El tren de la destrucción)- es realmente preocupante, ya que cabe preguntarse qué nivel de exigencia establece la TÜV para los estudios de impacto ambiental realizados en otros contextos por encargo de la ONU. En su propia página web, la TÜV Rheinland habla de "responsabilidad por las personas y el medio ambiente" – parece que esto no se ha tomado al pie de la letra en el proyecto del Tren Maya.

La rápida oferta de la empresa alemana parece menos sorprendente si se tiene en cuenta su anterior participación en importantes proyectos en México: en los últimos años, la TÜV Rheinland se ha encargado de la evaluación de grandes proyectos como el Autotren de Modutram en Zapopan (Jalisco) o la Evaluación Independiente de Seguridad (EIS) del tren interurbano de Ciudad de México a Toluca (Estado de México).¹⁰¹

Ahora también el Tren Maya.

Las tareas para las que la TÜV Rheinland está disponible en el proyecto del Tren Maya parecen tener una extensión similar a las de DB o SIEMENS: La directora de Desarrollo de Negocios de TÜV Rheinland Rail México, Sandra Álamo "[dijo] [en 2018] que ellos [TÜV] pueden participar desde la concepción preliminar del proyecto, la prefactibilidad, la operabilidad, el desarrollo de materiales y todo lo que sea necesario, hasta las pruebas y la ejecución de la obra. "02 Dice que es importante que la empresa acompañe todo el proceso también en términos de tiempo. La empresa se remite a las "directrices oficiales" de la TÜV Rheinland alemana en México: en ellas se indica que es necesario acompañar todo el proyecto. "Porque es un trabajo muy caro y sería muy triste que sólo se nos confiara la certificación al final. Sólo para luego decir: no funciona así. Así que les acompañamos desde la concepción". Además, Álamo declaró: "Somos una empresa independiente y por lo tanto tenemos que mantener la parte certificadora, no podemos trabajar con otras empresas, tenemos que estar del lado del cliente, que en este caso es el gobierno."

Fueron precisamente los lineamientos ya mencionados los que llevaron a ofrecer la escolta al gobierno mexicano: "En nuestro lineamiento se señaló que como empresa socialmente responsable estamos obligadxs a participar en las licitaciones de cualquier tipo de transporte masivo, especialmente de pasajeros."⁹⁰³

Sin embargo, con los informes sobre la destrucción y los riesgos medioambientales, la inminente escasez de agua o las amenazas contra lxs activistas de los derechos humanos que se manifiestan en contra del proyecto, la TÜV Rheinland parece pasar por alto sistemáticamente la "responsabilidad social" estipulada y sigue insistiendo en voz alta que su deseo es participar en el Tren Maya en 2021.

Este deseo parece ser tan grande que este año ha surgido una disputa legal entre la empresa alemana y la autoridad turística responsable FONATUR:

El 26 de enero de este año, la autoridad turística FONATUR excluyó a la TÜV Rheinland de la adjudicación del contrato de certificación ISA y adjudicó el contrato a un consorcio competidor, formado por la empresa SGS de México y la española Ardanuy Engineering. 104 Posteriormente, la TÜV Rheinland se lanzó contra esta decisión: el grupo destacó su "papel pionero" en México e impugnó oficialmente la decisión de FONATUR; el 11 de febrero de 2021, la agencia desistió del recurso. El 11 de febrero de 2021, la agencia admitió el recurso, por lo que desde entonces

todavía es posible la participación de la empresa alemana TÜV Rheinland -al igual que con SIEMENS, la decisión final está pendiente, aunque independientemente del resultado, la impugnación oficial de las decisiones a favor de otras empresas subraya claramente el evidente interés de ambas empresas alemanas: La TÜV Rheinland se dignó a calificar la exclusión preliminar del proceso de contratación como "una violación de la garantía y el derecho humano a la legalidad", mientras que las violaciones reales de los derechos humanos al desconocer el derecho de codeterminación de la población indígena y local o la amenaza y el asesinato de activistas que se manifestaron en contra del proyecto no fueron comentadas en absoluto por la TÜV, y mucho menos les llevaron a reconsiderar su participación en el proceso.

4.2. TÜV en el mundo: Brasil y Bangladesh

Para presentar la farsa en el contexto de los derechos humanos -dejando de lado los desastres ambientales- vale la pena mirar más allá de México: El "Servicio de Inspección Técnica" (TÜV) no sólo inspecciona los procesos técnicos o los riesgos materiales, como se suele suponer, sino que también se encarga a nivel internacional de inspeccionar las condiciones de trabajo en las fábricas de todo el mundo. Las empresas alemanas de TÜV están organizadas principalmente en tres grandes grupos de sociedades (holdings), como TÜV Süd, además de TÜV Rheinland. Las empresas TÜV operan de forma independiente en todo el mundo. En su página web, TÜV Rheinland afirma estar presente en todos los continentes desde 2006, obtener la mayoría de sus beneficios fuera de Alemania y ser uno de los mayores proveedores de servicios técnicos en Brasil, por ejemplo, con casi 2.000 empleados.¹⁰⁵

Su empresa hermana, la TÜV Süd, se encargó de inspeccionar la presa de una mina de hierro en la región de la pequeña ciudad brasileña de Brumadinho. Esta presa había sido certificado por la TÜV Süd pero no era segura, lo cual se mostró cuando un enorme alud de lodo tóxico sepultó a personas, animales y casas el 25 de enero de 2019. Al menos 259 personas murieron, y el tramo único de selva tropical con un brazo amazónico antes rico en especies permanecerá contaminado durante las próximas décadas - o siglos.¹⁰⁶





Fotos 43, 44: Sólo un año antes de la catástrofe, TÜV Süd había certificado la presa como "segura".



Foto 45: (Collage): Sólo un año antes de la catástrofe, TÜV Süd había certificado la presa como "segura".

En el caso de la presa en Brumadinho, Minas Gerais en Brasil, dos empleados de la filial responsable de TÜV-Süd han sido detenidos; en casos menos conocidos, los métodos inadecuados de la TÜV siguen sin tener consecuencias:

Cuando en abril de 2013 murieron más de 1.100 personas al derrumbarse una fábrica textil en Bangladesh, cerca de la capital, Dhaka, la indignación fue grande; las condiciones inhumanas de trabajo también deberían mejorar drásticamente, aseguraron lxs fabricantes textiles de todo el mundo. ¹⁰⁷ Una forma de garantizar el cumplimiento de las condiciones de trabajo adecuadas -incluso antes del "accidente"- es un certificado correspondiente, por ejemplo de la TÜV: lss inspectores del TÜV Süd debían controlar las condiciones de trabajo. Sin embargo, los inspectores de la TÜV no se tomaron ni se toman esto muy en serio, como demuestra un impresionante estudio de investigación de la revista de televisión alemana "Monitor":

Se supone que las auditorías sociales mejoran la situación laboral en las fábricas de ropa. Pero a menudo pasan por alto las condiciones miserables. Así lo demuestra un informe de auditoría de la TÜV Süd de 2010. La fábrica, en la que trabajan 600 personas principalmente para el mercado alemán y europeo, recibió al final buenas notas: por el cumplimiento de la jornada laboral legal, la libertad de reunión, la protección contra la discriminación y las condiciones de trabajo. Sin embargo, lxs costurerxs viven su trabajo diario en esta fábrica de forma muy diferente. Denuncian que trabajan 14 horas al día y más, que son insultadxs, injuriadxs e incluso golpeadxs. Frente a las declaraciones de lxs costurerxs, la TÜV Süd escribe que "los informes de pruebas de los años 2009 y 2010 no permitirían sacar ninguna conclusión sobre la situación actual en 2013". [...] Una de las costureras trabaja en la fábrica desde 2010. Dice que nada ha cambiado en estos tres años. Buenas notas para unas condiciones de trabajo pésimas: ¿cómo se obtienen? Un inspector de la TÜV en Bangladesh explica: "El 70% de las inspecciones suelen ser anunciadas. Para otro 15%, la empresa es informada al menos del periodo durante el cual se realizará la inspección". El inspector admite que existen condiciones de trabajo abusivas en las fábricas textileras. Pero es prácticamente imposible detectarlo con las inspecciones anunciadas: "Todxs se alarman cuando venimos". Las empresas de inspección son conscientes del problema de las inspecciones anunciadas. Pero los fabricantes de ropa lo han querido así. La TÜV Süd dice que está obligado a cumplir la decisión de sus clientes. Para mantener la credibilidad, la TÜV también podría rechazar esa solicitud."¹⁰⁸



Foto 46: (Collage) Fábricas textiles en Dhaka, Bangladesh. Edificios industriales derrumbados, condiciones de trabajo catastróficas, trabajo infantil e incendios en las fábricas. Al mismo tiempo, TÜV amplía sus actividades en Bangladesh, el collage también muestra la apertura de una nueva sede de TÜV Sur en Dhaka.

Pero rechazar contratos por un cuestionable cumplimiento de los derechos humanos y medioambientales no parece formar parte de las directrices de la empresa. A diferencia de encontrar hábiles excusas para los desastres de proyectos certificados por la misma TÜV, la culpa siempre parece ser de lxs demás implicados:

En el caso del colapso mencionado de la línea 12 del metro en Ciudad de México (Cf. Parte 3: SIEMENS), TÜV Rheinland había supervisado los trabajos de reparación y confirmado que la línea era segura para operar. "TÜV Rheinland declaró, en respuesta a una consulta del "STANDARD", que efectivamente había intervenido en la renovación, pero sólo en el ámbito de las vías y el material rodante, y no para cuestiones relacionadas con el estado de la infraestructura del puente."¹⁰⁹

Sin embargo, las investigaciones revelaron que los rieles y el material rodante no eran compatibles. Los rieles mostraban extraordinarios signos de desgaste, lo que a su vez provocó daños en los trenes: seis de los 30 trenes estaban fuera de servicio en ese momento. Pero el hecho de que se haya demostrado que el derrumbe y la muerte de decenas de personas entretanto fueron causados precisamente por estos (¡según su propia declaración!) rieles y el material rodante controlado por la TÜV no parece importar en absoluto al servicio de inspección técnica.

La empresa TÜV no es indiferente a una posible cancelación de la participación en el próximo megaproyecto de infraestructura mexicano, el Tren Maya, que promete beneficios. Aquí, la TÜV Rheinland está luchando actualmente con acciones legales para ser el supervisor después de todo y emitir un certificado al Tren Maya. Este certificado garantiza que un sistema ferroviario es seguro en todos sus aspectos y que se han previsto y evitado todos los riesgos durante el desarrollo del proyecto. Viendo las actividades internacionales de la TÜV hasta ahora, sólo sería coherente que el tren que viola los derechos humanos y destruye el medio ambiente también pudiera adornarse con un sello de la asociación alemana. Incluso en el caso de una cancelación, el efecto del interés de la TÜV hasta la fecha, especialmente en México, no es irrelevante: las declaraciones de interés de las empresas alemanas siempre sirven para difamar a las voces discrepantes contra estos proyectos de gran envergadura como "opositores al progreso" y para destacar la "modernidad" del Tren Maya.

Parte 5: "El tren de la esperanza" - Resistencia



Bild 47: "No Pasarán"

5.1 Diferentes formas de resistencia contra el Tren Maya

La población indígena y campesina, así como lxs zapatistas que viven en el territorio que se vería afectado por el Tren Maya o que ya está siendo afectada por el proyecto, utilizan diferentes formas de resistencia contra este y otros proyectos de gran escala, algunas son:

Proecesos jurídicos:

Dentro del marco de estos procesos legales, también hay varias quejas ante la Comisión Nacional de Derechos Humanos. Por ejemplo, miembros del pueblo maya Ch'ol presentaron en mayo de 2020 un amparo, como consecuencia un juez federal ordenó detener la construcción del Tren Maya en los municipios de Palenque, Salto de Agua y Ocosingo, Chiapas. El motivo aducido en la sentencia era que la continuación de las obras durante la pandemia de Covid 19 pondría en peligro a la población. El gobierno respondió simplemente declarando que las obras no se detendrían. En febrero de 2021, el Juzgado Cuarto de Distrito con sede en Yucatán concedió tres suspensiones contra el Tren Maya, las medidas cautelares son el resultado de tres juicios presentados contra la aprobación de la evaluación de impacto ambiental del proyecto. Estas resoluciones judiciales ordenan "la suspensión provisional de los actos en cuestión, con la consecuencia de que la construcción del Tren Maya en el estado de Yucatán (tramos 3 y 4) no continuará hasta que se emita la suspensión definitiva de los actos en cuestión", comentaron representantes de las organizaciones que interpusieron los autos provisionales, entre ellas la Asamblea de Mujeres Defensoras del Territorio Maya Múuch' Xíinbal y el colectivo Maya Chuun t'aan.¹¹⁰

Peticiones:

Las peticiones recogen miles de firmas de residentes locales que expresan su oposición al proyecto de infraestructura y exigen referendos libres y transparentes. A principios de 2019, activistas de derechos humanos y la Diócesis de San Cristóbal de las Casas recolectaron más de 6 mil firmas contra los megaproyectos y el Tren Maya. Ellxs presentaron las firmas a la Organización Internacional del Trabajo y a la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. Online, ya se han recogido más de 270.000 firmas encontr el proyecto en el sitio "Salva la Selva".¹¹¹

Acciones en la calle:

La resistencia también se lleva a la calle, al espacio público. Por ejemplo, en junio de 2020, activistas inconformes con la construcción del Tren Mayas se manifestaron en una marcha que inició en Remate de Montejo, Mérida, Yucatán, donde exigieron al gobierno federal la suspensión del proyecto. 112 "Si estamos a favor de la vida, estamos necesariamente en contra de los megaproyectos que afectan negativamente a la vida. En cada una de las asambleas de las comunidades y de la península, hay una posición de oposición al tren. Pero ellos (el gobierno, las grandes empresas) intentan invisibilizar la resistencia", dice Ángel Sulub, miembro del colectivo U kúuchil k ch'i'ibalo'on. 113

5.2. Resistencia en contra la autopista

La población local también se resiste al proyecto de autopista que forma parte del Tren Maya e intenta, entre otros, detener la construcción de la autopista ocupando bosques. Dentro de este contexto, ya hubo un intercambio entre la comunidad rebelde de Bachajón y lxs activistas del Bosque de Dannenröder ("Danni"):114 "A finales de marzo, organizamos un intercambio entre lxs activistas del Bosque de Dannenröder y lxs activistas de Bachajón, Chiapas, México, junto con el grupo de clima y medio ambiente de la #NetzderRebellion y el centro de derechos humanos Frayba Derechos Humanos. Como nosotrxs, ellxs también luchan contra la construcción de una autopista y sufren una creciente represión. Desde el campamento climático de Danni nos oponemos a la construcción de la autopista San Cristóbal-Palenque, a la proyectada base de la Guardia Nacional en Chilón y a la arbitraria persecución estatal de lxs activistas".



Foto 48: "Danni y Bachajón, estamos lada a lado - por la vida y contra la represión!"



Foto 49: "Los megaproyectos traen muerte! Fuera los proyectos neoliberales! No al Tren Maya!"



Foto 50: Los habitantes* de Maxcanú bloquean las máquinas que van a destruir el bosque y su pueblo para el Tren Maya. 115



Foto 51: Los manifestantes recuerdan a Samir Flores. El periodista y activista medioambiental, defensor de los derechos de los indígenas y de la protección de la tierra, era miembro del FDPTA y del CIG, una organización afiliada a los zapatistas. En febrero de 2019, recibió dos disparos en la cabeza en su casa de Amilcingo, un pueblo indígena de Morelos, México. Samir ha dedicado su vida a resistirse a los proyectos de "modernización" del Estado y del sector privado que ignoran los derechos de los indígenas.



Foto 52: "No al Tren Maya." Arte y Resistencia

Parte 6: La industria de armamento alemana y el Tren Maya

Al describir la participación de las empresas alemanas en el proyecto del Tren Maya, no hay que olvidar a actores que a primera vista no tienen nada que ver con la infraestructura. Las fuerzas armadas mexicanas que deben gestionar todo el proyecto de infraestructura y recibir los beneficios [comparación Parte 1], son un cliente frecuente de las empresas de seguridad europeas, y especialmente alemanas. Sin embargo, de manera preocupante, bajo el gobierno de AMLO, lxs militares se están convirtiendo en un actor cada vez más importante en los megaproyectos:

"En mayo pasado, AMLO firmó un acuerdo en el que se confirmaba el papel activo del ejército en la labor policial hasta el final de su mandato. Al contrario de la promesa de AMLO de acabar con la guerra contra el narcotráfico, el ejército sigue activo en la aplicación de la prohibición. En un día cualquiera en México, se estima que hay 150.000 fuerzas armadas desplegadas en todo el país [...]. Con AMLO, las fuerzas de seguridad han asumido un papel preponderante en el país. En la actualidad, lxs soldadxs están construyendo el nuevo aeropuerto de Ciudad de México, colocando las vías de un tramo del Tren Maya, construyendo miles de nuevos bancos y ayudando en programas sociales y en la distribución de vacunas. Lxs marines, una fuerza de élite con estrechos vínculos con Estados Unidos, controlan ahora los puertos mexicanos, y la Guardia Nacional, junto con el ejército, se encarga de vigilar a lxs migrantes centroamericanxs que se dirigen a Estados Unidos. "16

Las fuerzas armadas obtienen gran parte de sus armas (pistolas como la USP, subfusiles como el MP5, rifles de francotirador como el MSG-90 o ametralladoras como la MG3, entre otras) del fabricante alemán Heckler & Koch o SIG Sauer GmbH & Co. KG.

En un brutal ataque a la universidad de Ayotzinapa, en el estado sureño de Guerrero, seis estudiantes fueron asesinados y unos cuarenta resultaron heridos, algunos de ellos de gravedad, en una operación de grupos policiales, militares y criminales que actuaron conjuntamente la noche del 26 de septiembre de 2014. Otros 43 estudiantes han fueron desaparecidxs y presumiblemente también han sido asesinadxs. Las armas utilizadas en esta operación eran fusiles de asalto G36 que Heckler & Koch había vendido ilegalmente a México.

En un veredicto histórico, la empresa fue multada.



Foto 53: "¡Nos faltan 43!" / "Vivos se los llevaron, vivos los queremos". / "¡Ni un desaparecido más!" "¡Ni un muerto más!". Las familias mantuvieron una huelga de hambre de 43 horas en el Zócalo, la enorme plaza principal en el corazón de Ciudad de México.

"El caso expone abiertamente que las fuerzas de seguridad mexicanas cooperan con el crimen organizado a todos los niveles y son responsables de miles de violaciones a los derechos humanos", según un estudio de Brot für die Welt ("Pan para el mundo").¹¹⁷

A raíz de la sentencia contra Heckler & Koch, el gobierno alemán se comprometió -en el acuerdo de coalición de la primavera de 2018- a detener fundamentalmente la exportación de armas pequeñas a los llamados países terceros (que, como México, no son miembros de la UE ni de la OTAN).¹¹⁸

Un vistazo al propio informe del gobierno sobre su política de exportación de armas convencionales en el primer semestre de 2020 (informe de exportación de armas) muestra: Sólo en el primer semestre del año pasado se aprobaron once exportaciones de armas a México por el valor de más de 100.000 euros.¹¹⁹

Gran parte de las armas procedentes de Alemania, una vez que llegan a México, se dirigen directamente a los Estados Federados del sur, lo que también atañe al Tren Maya. Junto a Guerrero, donde tuvo lugar la masacre de estudiantes, Chiapas ocupa el tercer lugar entre los estados mexicanos con más fusiles alemanes G-36 en posesión del ejército mexicano.¹²⁰

Land	Anzahl der Genehmigungen	Gesamtwert in Euro
Ceuta	1	600
Chile	16	10.175.034
China*	6	5.872.84312
China (Hongkong)	1	330
Côte d'Ivoire	1	8.430
Ecuador	2	111.977
Georgien	3	53.623
Haiti	1	188.189
Indien	187	24.737.053
Indonesien	37	47.785.490
Irak*	2	1.982.720
Israel	91	533.044.265
Jordanien	5	1.187.062
Kamerun	2	377.810
Kasachstan	16	707.102
Katar	52	260.274.378
Kenia	1	355.593
Kirgisistan	10	540.840
Kolumbien	7	3.623.583
Kongo, Dem. Republik*	1	5.902
Korea, Republik	217	103.508.655
Kosovo	1	302
Kuwait	40	9.341.744
Libanon*	2	330.667
Malaysia	21	472.726
Mali	3	505.471
Marokko	9	10.478.999
Mauritius	8	133.446
Mexiko	11	138.644
Mongolei	8	132.043
Namibia	7	71.573
Nepal	1	71.988
Niger	1	85.532
Nigeria	3	1.473.294

Fusiles G36 por entidad federativa según solicitud del 15 de marzo de 2011

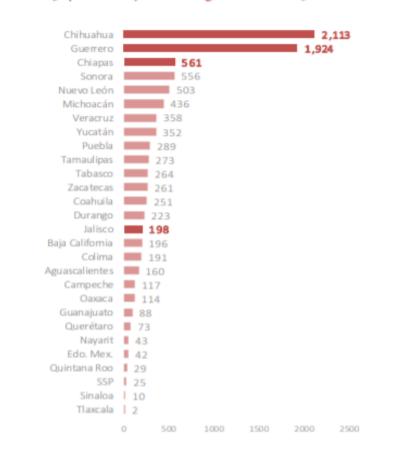


Foto 54, izquierda: Extracto del informe de exportación de armas del gobierno alemán. Las exportaciones a México y Colombia han sido destacadas posteriormente por los editores.

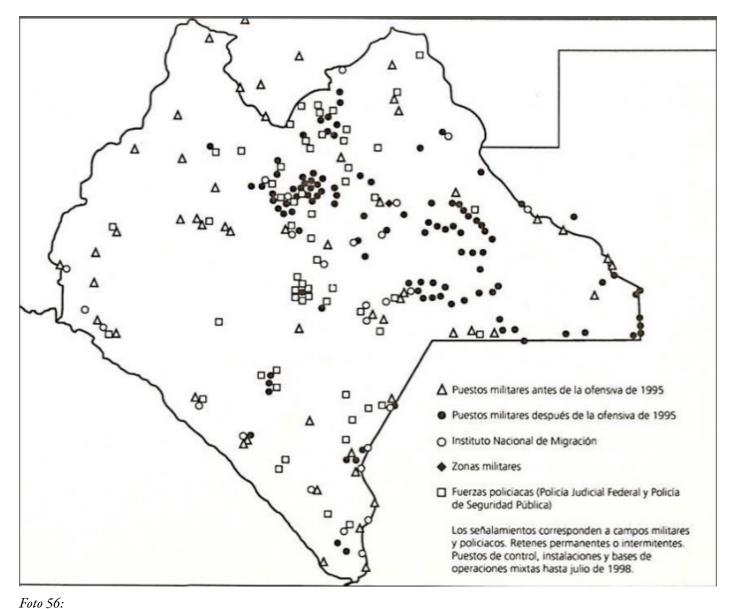
Figura 55, derecha: La distribución de los fusiles de asalto G36 alemanes en los distintos estados mexicanos.

En el estado de Chiapas, donde lxs zapatistas administran sus territorios de forma autónoma, el ejército, que ahora debe administrar el Tren Maya, lleva años librando una guerra de "baja intensidad" contra las comunidades indígenas autónomas. La presencia militar constante, los ataques de los paramilitares y el acoso de lxs mercenarios tienen como objetivo intimidar e inquietar. Es una doble farsa cuando el proyecto, acompañado por DB Consulting and Engineering, fomenta la militarización de un ejército que tiene un historial probado de violación de los derechos humanos con armas alemanas.

La empresa alemana de armas Sig Sauer también participó en los negocios relacionados con México. En 2020, el SWR publicó una investigación según la cual la empresa, y sobre todo su filial estadounidense SIG Sauer USA Incorporated, recibió licencias de exportación de armas del Departamento de Estado de EE.UU., a pesar de que hubiera sido necesaria una licencia del gobierno alemán. Se trata de entregas por valor de más de 200 millones de euros. El gobierno alemán rechazó algunas de las entregas, pero Sig Sauer las entregó de todos modos. 121

Por cierto: Colombia

Colombia, donde actualmente lxs manifestantes son asesinadxs con armas alemanas por la policía, el ejército y los grupos paramilitares armados, también recibió entregas de armas por valor de millones de euros de Alemania (véase la ilustración anterior del informe sobre las exportaciones de armas, marcada en amarillo). Al igual que en México, a pesar de la probada colaboración del ejército y el crimen organizado; y a pesar de las históricas sentencias por entregas ilegales de armas por parte de empresas alemanas, se sigue aprobando la exportación de armas al país. - Este mes, Sig Sauer fue condenada a pagar millones por la entrega ilegal de 38.000 pistolas. 123



El mapa muestra las bases y zonas militares en el estado de Chiapas (y) en las inmediaciones de los territorios zapatistas.

Parte 7: El Convenio 169 de la OIT

La siguiente es una cita de la hoja informativa del Círculo de Coordinación del Convenio 169 de la OIT, una coalición de organizaciones de la sociedad civil, redes y expertos, que pide la la ratificación y la implementación del Convenio 169 de la OIT por parte de Alemania.¹²⁴

La hoja informativa completa es accesible y está disponible en: https://www.ilo169.de/wp-content/uploads/2019/07/ILO-Fact-Sheet.pdf



En todo el mundo, pertenecen entre 350 y 440 millones de personas a unos 6.000 pueblos indígenas. Esto corresponde del cuatro al cinco por ciento de la población mundial. Por regla general, lxs miembros de los pueblos indígenas actuales son los descendientes de lxs primeros habitantes de una zona. Tienen sus propias lenguas, religiones, instituciones políticas y sociales, así como modelos de vida culturalmente definidos.

En todo el mundo, los pueblos indígenas sufren las consecuencias de la colonización histórica y la invasión de sus territorios y son discriminados por sus diferentes culturas, identidades y formas de vida. Se encuentran entre los grupos de la población más desfavorecidos desde el punto de vista político, económico y social, y son los más vulnerables. La aplicación de sus derechos humanos reconocidos internacionalmente es uno de los mayores retos de nuestro tiempo. El Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de la ONU es el único sistema jurídico internacional de protección de los derechos de lxs indígenas.

Los pueblos indígenas desempeñan un papel fundamental en la protección de la biodiversidad y el clima mundial. Este papel ha hecho que sus preocupaciones se conviertan en un tema político de gran actualidad en los últimos años. En países como Brasil, sus territorios representan actualmente la mejor protección contra la destrucción de las selvas tropicales, como lo demuestra claramente un estudio de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Garantizar los títulos de propiedad de los pueblos indígenas, y la preservación directamente relacionada de los bosques tropicales, es por tanto una contribución activa a la protección del clima mundial.

[El informe correspondiente de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación está disponible en su totalidad en: http://www.fao.org/documents/card/en/c/cb2953en].

El Convenio 169 de la OIT de 1989 reconoce las características y formas de vida propias de un pueblo indígena. Los 44 artículos en total tienen como objetivo permitir a los pueblos indígenas desarrollarse de una manera que tenga en cuenta sus propias prioridades como pueblos indígenas. El núcleo central del Convenio 169 de la OIT son los procedimientos de consulta y participación de los artículos 6 y 7 para garantizar la participación y decisión de los pueblos indígenas relacionados a los proyectos que les afectan. Los derechos establecidos para los pueblos indígenas no son privilegios ni derechos especiales, sino que son derechos humanos de aplicación universal adaptados a la situación cultural y social particular de estos pueblos."

El 15 de abril de 2021 -después de décadas- se produjo un supuesto avance: "El Parlamento Alemán adopta [el 15.04.2021] la ley de ratificación del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre la protección de los derechos de los pueblos indígenas, cumpliendo así un acuerdo de la coalición de gobierno. El Grupo de Coordinación del Convenio nº 169 de la OIT considera que se trata de un paso decisivo para reforzar los derechos de los pueblos indígenas. El Convenio garantiza a los pueblos indígenas su derecho a preservar su identidad cultural, a participar en la toma de decisiones del Estado y derechos al territorio y los recursos".

La participación de las empresas federales en el Tren Maya parece contradecirlo: En el megaproyecto del Tren Maya, como se describe en esta investigación, las opiniones y los derechos de las comunidades indígenas que viven a lo largo del megaproyecto planificado fueron y son sistemáticamente ignorados y violados.

La implicación de una empresa de la Deutsche Bahn como empresa estatal está, pues, en contradicción con la política del Gobierno alemán. Cuando una empresa de la República Federal participa en un proyecto que viola claramente los derechos de los pueblos indígenas, la ratificación del acuerdo se convierte en una farsa, aunque el acuerdo no sea retroactivo.

Sin embargo, si las violaciones continúan después de la entrada en vigor del acuerdo - normalmente un año después de su aprobación en el Parlamento - el Estado alemán, como propietario absoluto de Deutsche Bahn, está violando el acuerdo, según el FDCL (Centro de Investigación y Documentación Chile-América Latina).

El contrato de DB Consulting and Engineering tiene una duración inicial hasta 2023. Si el convenio 169 de la OIT, que ya ha sido ratificado, entra en vigor para entonces, la República Federal de Alemania está rompiendo desde el principio su palabra ante el convenio, que no había ratificado durante décadas.



Foto 57 (arriba); Foto 58 (abajo): La resistencia pacífica indígena de Santa María Cahabón organizó ella misma una consulta sobre la pregunta "¿Está usted de acuerdo en que siga funcionando la central hidroeléctrica de los ríos Oxec y Cahabón en Santa María Cahabón?", porque el gobierno no lo llevó a cabo. Más de 26.000 personas votaron en contra del proyecto, 12 a favor y 5 se abstuvieron.



Parte 8: Entrevista con Dr. Sergio Prieto Díaz del colegio ECOSUR.



Foto 59

Sobre la persona:

Dr. Sergio Prieto Díaz es profesor en el Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR) en Campeche, México, donde participa en el proyecto "Migraciones forzadas en la frontera sur de México". Ha realizado una formación transdisciplinar y ha pasado por la Universidad Autónoma y la Universidad Complutense de Madrid (España), la Universidad de Buenos Aires y la Universidad Iberoamericana (México), entre otras. Realizó estancias de investigación en el CIESAS de San Cristóbal de las Casas (México) y en el Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Granada (España). Prieto Díaz investiga, a través de una perspectiva analítica interdisciplinaria y decolonial, los diferentes tipos de (in)movilidad y migración asociados al desarrollo de megaproyectos en la región fronteriza entre México y Centroamérica. Metodológicamente, propone herramientas críticas para la construcción colectiva del conocimiento. Su proyecto de investigación personal se titula "Frontera sur de México-Centroamérica: megaproyectos, migraciones e (in)movilidades". También es fundador del Espacio de Estudios Migratorios en Argentina y actualmente pertenece a las redes temáticas STAND (Red de Acción Formativa del Sur de la Descolonialidad), COMPA (Colectivo Migraciones para las Américas) y MIGRARE (Migraciones y Movilidades). También es miembro de los comités organizadores del Foro Social Mundial de las Migraciones y del Tribunal Permanente de la Conciencia de los Pueblos en Movimiento. También es miembro del Comité de Evaluación Científica de varias publicaciones temáticas sobre migración en las Américas en ECOSUR. Entre sus áreas de interés: "Migración indocumentada", "Migración forzada", "Megaproyectos", "Influencias socioculturales en la movilidad", "Pueblos indígenas" y "Terrirotio y resistencia", ya se han producido varios ensayos y trabajos sobre las consecuencias del "Tren Maya".

Hablamos con Sergio Prieto Díaz tras su regreso de un viaje por el sureste de México, por la región en que discurre el proyecto de infraestructura. Nos comunicamos con él desde Campeche por videoconferencia.

**

Redación "Recherche AG":

Muy buenas dias Dr. Díaz, gracias por esta oportunidad y su tiempo! La primera pregunta sería: En que contexto internacional deberia entenderse el Proyecto Tren Maya? Qué papel juegan los intereses geopolíticos?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Un gusto! Su pregunta tiene que ver justamente con la complejidad analítica, la complejidad contextual del proyecto ensimismo, de la región en la que se está planteando el proyecto y del contexto político y estratégico que tienen tanto el proyecto en si como el territorio. Hay que entender su rol como territorio de frontera. Es asi: aquí hay tres elementos fundamentales, no son los unicos sin duda pero tiene que ver con la construyencia justamente de un territorio en disputa con las características fundamentales de los espacios de Frontera y su relación con los proceso de movilidad humana o mejor: de inmovilidad humana.

Pero para responder a la pregunta con más detalle:

El contexto yo espero dibujar sobre este proyecto se relaciona con estos aspectos: la consideración de la región como una región de frontera, la multiplicación de los megaproyectos en esta region de cuales el Tren Maya es solo un ejemplo digamos más paradójico – pero no es el unico. Hay que analizar este proyecto en su relación con otros proyectos y finalmente el impacto que estas dos categorias tienen a los procesos de la inmovilidad. Este concepto se refiere no solo a las personas que se mueven - de voluntaria o forzadamente - sino también a las personas que no se mueven - voluntarias o forzardas.

Entoncés en este sentido se establece una relación podriamos decir histórica o casi natural entre la multiplicación de megaproyectos como procesos, digamos mejor: proyectos de reordenamiento territorial. La idea de los megaproyectos es reconfigurar los territorios desde los términos del modelo económico global. Tratan justamente de ocupar y poner a producir territorios que históricamente y en este momento van a estar encomparados en esa lógica irracional.

Estas megaproyectos conllevan al menos dos procesos de reodenamiento de redistribución poblacional. Por un lado la expulsión de los que viven en estos territorios y por otro lado la atracción de otro grupo poblacional que no vive en estos territorios pero que vienen a trabajar o vienen invertido o vienen en este caso abanderando este modelo de "desarrollo".

A partir de esa relación el contexto actual internacional o mejor usamos los términos global y local, tiene que ver justamente con la frontera sur de Mexico. Esta frontera ha sido un espació en disputa historico – decir el hecho de contar con una gran cantidad de recursos naturales, por ejemplo agua, ha hecho justamente que este sea un territorio codiciado en el sistema económico sobre todo en el contexto internacional de una fuerte crisis del neo-liberalismo.

Esos territorios actualmente se configuran como deseable no tanto en términos de sutilidad nacional pero en este contexto estratégico geopolitico en el cual los Estados Unidos es un factor relevante, pero tambien Europa:

Las connecciones históricas, culturales incluso económicas con respecto particular en España como un país colonizador y antigua metrópolis de los países latinoamericanos y por otro lado tambien China como el actor gran actual en el mundo.

Esta región del sur de México se configura como especie de laboratorio global en cuanto a la factibilidad de implantar estos grandes proyectos en contra de la voluntad de sus habitantes. La operatividad de estos proyectos también sirve para convertirse en herramientas de control territorial no sólo para la extracción de los recursos pero en general para la gestión de los territorios como regiones de movilidad y por tanto la forma en la que estos proyectos de reordenamiento territorial están teniendo alcances en cuanto a las funciones tradicionales de las fronteras.

La función tradicional de la Frontera - la única función tradicional de la fronteras – que hoy en día se mantiene en el contexto la globalización es el control del tránsito de personas. Digamos el unico resquicio de la soberanía de los estados en cuantos sus fronteras - Porque los capitales y los productos prácticamente se mueve de forma libre pero las personas digamos son el único recurso que todavía los estados pueden controlar si entran o no entran.

Hay que considerar también que esta región es uno de los mayores corredores migratorios del mundo hacia los Estados Unidos. Entonces esa función de la Frontera como control de la migración es estrategica – pero no sola estrategica para México sino sobre todo para los Estados Unidos.

Esta es una dinámica que se repite en Europa tambien.



Foto 60: Una caravana de migrantes* de Centroamérica en el sur de México.

Redación "Recherche AG":

Es la idea de correr la Frontera en el caso de esta región y los intereses de los Estados Unidos siempre más al sur no? Empezando con el control de movilidad de personas no en la frontera de Mexico y los EEUU sino ya entre México y Guatemala.

Con Trump que se hubieran muchos tratados tambien con los países del triángulo norte, pues Guatemala, Honduras y El Salvador tambien para desde alli seguí empezar a controlar el flujo las caravanas de migrantes. La última vez prácticamente los hicieron parar en la Frontera de Guatemala y Honduras con una represión policial fuertísima.

En este contexto tenemos una pregunta un poco aparte: Ahorita con el nuevo presidente Biden:

Se sienten cambios o hay cambios en vista o simplemente se va a seguir usando la misma política?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Lo diría que en este sentido los cambios son más de forma de que fondo.

Pero más allá de los cambios coyunturales o cambios que podemos ver actualmente en la presidencia hay una variable dinámica de variaciones de forma pero no de fondo en la politica de los gobiernos estadounidenses: La primera es esta idea de una "migración racial": Presentar la "migración morena" como una amenaza para el modo de vida norteamericana. Esto es algo que a lo largo de la historia halló cambiando el nombre - pero esta variable digamos racial y presentar el migrante como peligro es algo que se ha mantenído.

Paradójicamente al mismo tiempo que construida como peligro es utilizada como recurso fundamental no? Lograr mercados de trabajo que tienen malas condiciones laborales y los peores salarios etc son habitualmente ocupados por estas personas a las que se consideran un peligro. Mirando hacia atrás, esto se remonta a los tiempos de la esclavitud "clásica", donde los trabajadores elementales son considerados racialmente como menos valiosos y peligrosos.

Al final lo que queda es – y eso pasa igual en Europa - hay una necesidad estructural de migrantes. No es cierto que se quiera acabar con la migración, no es cierto que se quieran finalmente mejorar a la condiciones de Vida en un país de origen de los migrantes.

A los países de origen y a los países de tránsito como a los países de destino – entonces del sur y norte global - todo se benefician de la migración en distintos sentidos y distintos mecanismos pero cada país trata de aprovechar de esos movimientos migartorios.

En este sentido lo que estamos viendo en la región de la Frontera sur es como esta idea de frontera se está está configurando en una especia de Frontera múltiples: Fronteras que ya no están asociadas perse al control o a la soberanía de los estados sino más bien a la sesión de estas soberanás a proyectos productivos a lo que se llama hacerse acciones públicos privadas entre gobierno y empresa.

Con esto básicamente lo que se está dando es un reparto de los territorios: la Frontera sur del día es un escaparate donde sea cualquier grupo, empresa o persona con la capacidad económica y contactos políticos pueden plantear su propio "desarollo".

Exactamente esto está pasando muy fuerte en los procesos de globalización y de gentrificación, Medida y Cancún sobre todo, pero a través de estos proyectos como el Tren Maya va a empezar en otras regiónes de Mexico tambien: Valladolid, Palenque... Lugares complejos y conflictivos pero muy deseables para gran capital.

Entonces: En estos megaproyectos espacialmente de infrastructura cada quien compra sus 12 o 10 hectarias, sus 30 o 100 hectarias o lo que pueda y ahí tienes pura libertad para hacer lo que tu quieras.

La primera cosa que sé hacen son muros.

Muros alrededor de esos territorios. Ya saben cómo esta la cosa... No es tanto que los muros protegen a quienes que estan dentro sino que limitan la movilidad de personas afuera.

Entonces sólo piensa en un ferrocarril protegido por muros en un pasó estrecho de extremo a extremo: Eso en el fondo no es un proyecto de infrastruca, en el fondo es un muro.

Lo llaman proyecto de infrastructura, lo llaman Tren Maya, de facto es un muro.

Todos los proyectos que están en region se presentan como sostenibles, verdes, sociales – pero se encuentra el paradigma: El "modelo de desarrollo" en el fondo aqui es algo que se repite historicamente y no solo en esta region: Es la relación assymetrica entre paises poderosos y paises dependientes, es la metrópolis explotando.

Esta seria un poco el contexto amplio para entender qué es lo que está ocurriendo en esta región no sólo con el Tren Maya sino tambien con otros proyectos: Esto vinculo con los procesos migratorios.



Foto 61:México se ha convertido en el guardián del gobierno estadounidense", afirma el experto en México de Brot für die Welt ("Pan para el Mundo"): "Mediante el ejército, se impide a los migrantes* viajar hacia el norte. El resultado son graves violaciones de los derechos humanos." 126



Foto 62: La vicepresidenta de los EEUU, Kamala Harris, durante su visita a Centroamérica y México en 2021: En Guatemala, se dirigió a los "migrantes" y amenazó: "¡No vengan! ("Do not come!").

Redación "Recherche AG":

En estos contextos tan fundamentales como amplios, ¿cómo valora el papel de Alemania - las empresas alemanas, el capital alemán- como actores globales?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Se considera y enfatiza mucho el papel de los grandes actores globales Estados Unidos y China y, debido a las conexiones coloniales, también el papel de España. Pero debido al vinculo historico con España y la gran potencia de China y Estados Unidos, muchos otros actores globales y su influencia en los megaproyectos descritos a menudo permanecen invisibles, incluida el papel Alemania.

Hay que considerar que estos paises cono Alemania seguro son muy importantes – estoy pensando por ejemlo en el mercado de "energía renovables", el mercado de petril y seguramente el sector financiero – pero digamos – y eso explica la importancia de esta investigacion de la participacion de empresas y capital aleman en el Tren Maya: que la relevancia de la inversión alemana, que puede ser un factor estratégico peligroso, se presenta menos, la atención que se presta al papel de Alemania en Mexico es el menos y el conocimiento que tenemos sobre la influencia de Alemania tambien es menos.

Hay que considera que hoy en dia la gestión de la Frontera sur es una gestión del mercado global! En epocas pasadas el gobierno de México usó en un discurso nacionalista el conepto de un "desarrollo" nacional etc y curiosamente hoy en dia con un gobierno que se considera mas de la izquierda el panorama para la inversión extranjera se ha abierto mas que en otras epocas – y el Tren Maya es una forma de "abrir" esta region para inversiónes extrajeras, en grandes partes tambien de Europa.

Redación "Recherche AG":

Así que el Tren Maya también abre oportunidades para otras industrias globales y para el capital global? ¿Significa y significará la próxima fase de megaproyectos como el Tren Maya la expropiación y explotación de la región por parte de actores extranjeros?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Claro! Uno de los problemas dijó justamente hasta ahora a sido a tratar el Tren Maya simplemente como un tren – es decir solo la línea de ferrocarril y las estaciones de ferrocarril que se construirán sobre el terriotrio y que servirán para moverse.

A lo largo el proyecto Tren Maya va mucho más allá de eso:

Uno es como decía el proceso de la privatización y sabemos que de esta privatización no van a beneficia los locales sino los de afuera:

Dentro de la obscuridad del proyecto - no hay datos concretos que pueden asegurar cuantas personas se van a mover, cuanto va a costear un billete, con qué frecuencia pasa el tren, por donde exactamente se va a pasar el tren, donde van a estar las estaciones - todo eso ya no es seguro - hay algo más allá de esa falta de información lo que sí se sabe porque ya está ocurriendo es que hay un proceso de especulación del valor de la tierra desde el momento en que el gobierno dijo que habrá un proyecto Tren Maya.

Sin informaciones concretas sobre el proyecto, sin obras, sin nada, inmediatamente el valor de los terrenos donde hipoteticamente va a pasar el tren o donde va tener influencia treparon al doble o al triple.

En este momento lo que empieza es un proceso justamente de sustitución de población.

La gente que estan en el lugar empieza a agarar sus cosas y se van. Entonces llegan los inversores - y sigue ese proceso de rendimiento territorial, un proceso mas alla de la via del tren.

[...]

El estado va a intervenir en estas tierras, las va a incorporar al proyecto del Tren Maya, atraves de fondos de inversión [FIBRAS]: Basicamente lo que esto supone es incorporar las tierras que están vinculados al proyecto a una especie de mercado financiero, digamos: Todas las tierras que estan affectadas por el Proyecto Tren Maya van a ser un objeto de especulación del del mercado de valores: Y los propietarios recibirán un dividendo en función, digamos, de la curva bursátil de este proyecto, si sube o baja.

Imagina esta situación: Una persona que posee dos acres de tierra y en uno de ellos se está construyendo el ferrocarril. Y de esto depende el valor de la tierra. Este es un ejemplo muy actual de especulación financiera. Y está claro quién es el ganador en esta competición especulativa: los grandes actores internacionales, no los pequeños inversores ni los residentes locales como inversores.

En un horizonte no muy hipotetico las personas podrian perder el uso del terren, la propiedad de facto del terreno y asi el unico ingreso economico que le daría para utilizar este terreno. Pero todo: Legal. Totalmente legal. Y estos son los puntos que van mas alla de la vía.

Para responder a la pregunta:

Lo que se esta dando digamos la cabeza del Tren Maya es un cambio profundo en muchos paradigmas en question de la tierra y tambien de la vivencia colectivo al interior de los pueblos – porque hay quienes que estan en favor del proyecto y quienes que estan en contra –Y esta división es una táctica, la máxima es: encolumnar y avanzar.

No hay que convencer a todo el mundo, sólo hay que convencer a unos pocos del proyecto, luego la división y el conflicto lo resuelven todo a su favor.

Este tipo de transformaciones pueden evidencar históricamente, son transformaciones que lleva la expansión del modelo "moderno" eurozentrica a otros territorios que se origen por otras cosmovisiones y otras estructuras... Nos vamos a la Colonia, metemos el dinero y metemos la iglesia y ya casi has ganado...

Redación "Recherche AG":

En "Tren Maya: ¿cuarta transformación o continuismo estructural?" escribes: "Construir el Tren Maya parece una decisión tomada. Lo que decidan los pueblos indígenas no importará. ¿Esto también es la Cuarta Transformación?"

No hubo un debate previo sobre el proyecto y sus implicaciones.

¿Qué opina de las consultas realizadas por el Gobierno mexicano mientras tanto?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Pues, Consultas se han realizado. Pero no son las consultas que obliga al hecho internacional y a los convenios que Mexico ha ratificado. Hay lineamientos claros del Convenio 169 y tambien hay lineamientos claros de otros lugares y otros convenios internacionales...

Lo que se ha hecho y si esta haciendo todavía aqui en México es una consulta 'a modo' [o 'ad hoc'].

Una consulta 'a modo' supone - digamos en la teoria – realizar y sujetarse a ese mecanismo internacional pero en la práctica hacerlo de una forma que no nos va a resultar el 'NO' al Tren Maya.

Claro, si se han hecho consultas, pero no se han hecho las consultas que deberían hacerse.

Y en este sentido pues el gobierno tiene la tranquilidad de poder decir "Si se han hecho consultas" no? Ya saben, ya sabemos como son el maneja de datos en este `discurso´: "Asistieron el 70% de los ejidatarios.". Bueno, pero los 70% de los ejidatario ni incluya a todas las personas que estan en la comunidad. No incluya a las personas que tiene terminandos derechos. "Se consulto con los alcaldes" – Bueno pero quien los eligió? No son las autoridades tradicionales. O hay momentos en los que hay conflictos entre las autoridades tradicionales.

Comentario del editor:

Un ejido en México se refiere a una forma de tenencia de la tierra caracterizada por la propiedad comunal de la tierra con uso individual. El ejido comunal se suele entregar en pequeñas parcelas a lxs miembrxs de la comunidad* para que cultiven las tierras comunales y debe permanecer indiviso, mientras que no se vende ni se hereda, sino que permanece en propiedad colectiva. En la Constitución mexicana de 1857 se sustituyó por la gran propiedad privada de la tierra. En 1915, la Revolución Mexicana pidió su reintroducción, y en 1934 esta demanda se hizo realidad oficialmente. En 1960, el 24% de las tierras cultivadas en México eran ejidales. En el transcurso del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), al que se opusieron los zapatistas, entre otros, se eliminó de la constitución el derecho de las campesinas* a un ejido (artículo 27), justificado por la supuesta "baja productividad" de la tierra.

Entonces obviamente el discurso oficial aboga por decir que se han cumplido lo que tenía que cumplir. Pero eso es una mirada muy subjectiva no? – Desde quienes entendemos el [convenio] 169? – con una perspectiva mas integral y de justicia necesaria historica? Lo que se ha hecho es un ejercicio de legitimación de la decisión ya tomada!

La decisión ya es tomada.

Solo nececitamos encontrar la forma de que los pueblos originarios no entorpecieran lo que ya queríamos hacer.



Foto 63: "Proceso de consulta del Tren Maya" - Rogelio Jiménez Pons, Director General de FONATUR y el presidente mexicano AMLO. En las consultas, más del 90% votó a favor de la construcción del tren, pero ni siquiera el 3% de los votantes con derecho a voto emitieron su voto o tuvieron la oportunidad de hacerlo. 128

Redación "Recherche AG":

Entiendo! Y en ese contexto también se vuelve importante otra vez lo que hacen las empresas alemanas porque - después de decadas – Alemania ratificó también el convenio 169. Y la DB Consulting y Engineering que en este momento tiene un contrato para participar en el proyecto Tren Maya es una empresa estatal. En ese contexto el convenio se convierte en una farsa también de parte de Alemania. Y en consideración del convenio nos parece tambien interesante lo que dijiste sobre la importancia de lo que hace Espana con su historia (y presente) colonial o pues: empresas y capital espanolas: El contrato que tiene la DB Consulting y Engineering lo tienen como parte de una fusión con dos empresas espanolas que también son propiedad del Estado.

Sin embargo, a diferencia de lo que observamos aqui en Alemania con la participación de la DB, en Espana, donde se ratificó el conveio ya hace mas de una decada, hay mucha información sobre la participación de sus empresas en el proyecto, y es literalmente celebrada por las empresas implicadas y el ministerio responsable. En Alemania, aunque la DB recibe más del 60% de la suma acordada entre el estado de Mexico o mejor: FONATUR [Fondo Nacional de Turismo] y las tres empresas, apenas se dice una palabra sobre la participación; haría falta una pregunta parlamentaria.

Entonces nos estamos preguntando: ¿El silencio de Alemania está quizá relacionado con la ratificación del Convenio 169, que acaba de concluir hace muy poco tiempo y bajo la presión de activistas y organizaciones?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Si – seguramente puede tener mucho que ver con eso. O digo: Aqui hay que ver tambien como es la relación de los distintos estados con respecto a sus empresas. Que tan coherentes o no estan los intereses políticos con los intereses economicas? Hay gobiernos donde los intereses economicos permean más facilmente.

Quiero pensar que ejerciendo presión - en este caso al Gobierno alemán – Hay que presionar para que Alemania hace cumplir a sus empresas las legislaciones internacionales. Sobre todo las que tienen implicaciones en 3º países no?

Es mi imaginario propio – tal vez no es así –pero pienso como en este sentido cómo puede haber una acción social; puede haber una reacción estatl finalmente encontrol empresarial más serio en países como alemania o quizá países nórdicos que en el caso por ejemplo de España de nuevo las relaciones son múltiples. O sea decir: la cantidad de empresas españolas que estan haciendo proyectos en México y era el caso de que España es capaz de reivindicar el cumplimento entonces los proyectos – porque el desastre es tomarles asi no? Porque no se ha hecho nunca - las empresas españolas están en todos los sectores económicos porque por ejemplo la la riviera Maya está llenado de hoteles espanoles.

Imaginémos que en esta caso se hacen consultas ahora alli – imaginémos que se esta cuestando otra vez – o digamos mejor: la primera vez – la legalidad de todos esos proyectos...

En el caso de Alemania pudiera ser más factible esta vigilancia y este intento de que se cumpla por la la normativa por la conciencia tal vez sociál ... pero no se – no olivademos por ejemplo en el caso de Espana que por ahí grandes grupos poblacionales que no van a reconocer la relación de España con la conquista ni con la desigualdad actuál. Quizas es importante planterase conciencia. Tal vez así podría plantearse un mundo de control por parte del estado.

Incluso estoy penando que seguramente a través de las instituciones de la unión europea se puede presionar a determinado gobiernos nacionales para que cumple con esa normativa que hay.

Y ahi se vuelve importante y interesante su proyecto de investigación no? Y tambien eso se vuelve más importante con la Gira Zapatista. Eso de poder articular los movimientos de alemania o de España o de otros países torno digo en este caso muy particular. Hay que presionar las empresas extranjeras, los bancos que financian a esas empresas... Y el ejercicio de la investigación bien interesante que hicieron también por las consecuencias que pueden tener...

Y claro: También para esto es improtante conectarse con otras resistencias.

Redación "Recherche AG":

Justo mañana nos vamos a unir con otrxs activistas de Alemania para presentar los primeros logros de nuestra investigación y espacialmente que hemos descrubierto de las empresas alemanas y su participación en el proyecto de tren. Y queremos pensar cómo podriamos organizarnos.¹²

Pero hablando de temas legales te queremos preguntar: Cuál es tu opinion sobre la reciente paralización de las obras por orden judicial y si se ha cambiado algo desde la sentencia que hubo?¹³⁰

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Bueno. Por un lado me parece que son 12 o 15 amparos que ya se han conseguido por el sistema judicial para la suspención de las obras. Son subvensiones, pero nos on definitifas. No son definitifa porque en el fondo – pues lo vemos a lo mismo:

Es un proceso de consulta que se ha hecho pero no está concluido y no es el reconocido... Así que las sentencias son enormemente importantes por una cosa: demuestran que todo el proceso previo a la construcción ha sido inadecuado: porque estas numerosas quejas las presenta la población local que se resiste al proyecto. Entonces, ¿qué pasa con las consultas que se han llevado a cabo, pensé que la inmensa mayoría estaba a favor del proyecto y de la obra....

La verdad es: Parece que no estan de acuerdo.

Hay que ver este proyecto también como un conflicto permanente! Un conflicto por el territorio pero tambien un conflicto por la legitimación, por los derechos de las personas – es un conflicto múltiple.

En este conflicto múltiple, el hecho de los amparos – por parte de esas constructoras, de FONATUR ha sido que no se está haciendo obra nueva. Yo les comentaba: La idea de este tren no es nuevo. Ya hay varios proyectos históricos ferrovarios en la región que no han terminado de cristalizar. Cristalizaron en un momento pero lo dejaron de ser operativo... Sobre esas ruines es que se está pensando el nuevo proyecto. Entonces el discurso oficial es: "No hay nececidad de parar lo que estamos haciendo, porque lo que estamos haciendo no es nuevo. (...) Vamos a cambiar los rieles, vamos a dar lo que ya está hecho."

Entonces: Es una question de interpretación no?

Para algunos eso se arregla aunque si tu ves lo que estan haciendo desarreglo conlleva talas de arbolés que están cerca, remoción de la tierra, contar con historia mas alla de la via – decir: hay afectaciones que son nuevas.

Redación "Recherche AG":

Moviendo a otra temática: La gestión del proyecto la tienen las fuerzas armadas. El ejército va a ser encargado de gestionar el proyecto de infrastructura y eso sin autoridades estatales intermedias.

Queremos preguntarte si eso indica una – pues peligrosa – independencia a las fuerzas armadas?

Dr. Sergio Prieto Diaz:

Claro. Hay que considerrar que estamos –como decía antes – estamos en una zoma de frontera, estamos en una zona frontera geostrategica: Por el tema de la migración, por el tema de los transportes de drogas, por el tema de los recursos naturales – es un territoria rico. Empobrezido, pero rico.

Eso de consecuencia habituamente de fronteras igual es la militarizacion, no?

Esto no es un despacio digamos libre de esa militarización. Y es una militarización histórica y ahi tenemos digo: Es un poco fuera del Tren Maya, lo tenemos toda la zona chiapaneca de la selva lacandona donde hay un conflicto digamos militar invizibiladicaya desde hace unos veinte años.

Entonces: Es una zona tradicional de militarización.

Eso digamos es una característica previa. Ahora este proyecto de militarización sigue en el proyecto del Tren Maya justamente por su capacidad de estaciónes. Es decir: A la forma en la que resuelve los problemas:

[...]

El Tren tiene como dos tramos:

Uno que es atractivo, turistico, y eventualmente puede ser rentable. Basicamente es el que corre desde Campeche hacia Merida, Valladolid, Cancún y una parte de la Rivera Maya – dónde las distancias son cortas hay muchos atractivos, eventualmente hay bastante movimiento turistico.

Y otra parte que es por decir: Fea, larga, lenta y poco rentable. Que es justamente la parte donde no hubo o hubo muy malas ofertas de companias extranjeras para construir y a operar. Entonces como no hubo dicen: "Desiariamos un plan de hacer un tren, pero no hay quien lo construye, entonces mejor lo hace el ejercito." Problema solucionado.

[Nota: Mientras que las otras secciones también deben ser gestionadas en gran medida por los militares, estoy hablando de los militares como responsables adicionales de la construcción en este ejemplo actual].

Problema solucionado en questiones de la construccion, pero problema solucionado también en esa trayectoria y esa dinamica de militarzación de la frontera. Lo que finalmente estan haciendo es de encontrar la forma de justificar esta militarización.

Se ha hecho en varias formas, mira: Hay otro aspecto en este mismo sentido, por ejemplo el programa Sembrando Vida. Esto comentó simplemente para que tengan un poco esta panorámica un poco más amplía del Tren Maya:

El programa Sembrando Vida es una politica publica. Hay diferencias con el Tren Maya que es un proyecto digamos de inversion. Sebrando Vida propone reforestar arboles y dar un poco de dinero a la persona que tiene este terreno. En el discurso esta pensado para decir: "La gente no tiene que imigrar". Incuso esta amplio en este sentido del discurso: Que Sembrando Vida sea propuesto por parte del gobierno mexicano para hacer un programa en El Salvador, en Honduras y en Guatemala.

Aqui son los EE.UU., que propone esas programas en centroamerica – y en Mexico. Hay planes de reforestar un milion de hectarios. Es el mayor plan de reforestacion en el mundo.

Pero como se va a reforestar?

Para reforestar pues hay que plantar miles de arboles en viveros no? Entonces que pasa? Entonces que pasa? Se permite que las comunidades puedan tener sus viveros pero se les da a los militares la función de ser viveros. Porque?

Si uno ve, donde estan situados los "viveros" – pues los militares – en el mapa: Los viveros militares asociados a Sembrando Vida, te das cuenta que estan ahi en la selva lacandona, alrededor de todos los caracoles [de les Zapatistas].¹³¹

Estan construados strategicamente en esta zona del conflicto, pero: con un mandato verde.

Dicculpen el excurso, pero esto forma parte de estas logicas no?

Hay un poder de facto, que es el militar. Y este poder en Mexico es muy importante. Y este poder debe ser satisfecho.

"¿Cómo logramos esto?" "Como le mantenemos contento al militar?":

Dandole prerogrativas que van a permitir que mantenga su poder: Dandoles obras publicas, el control de territorios y por supuesto por contratos en este sentido que superan los militares.

Aca casi ya no es como un debate entre estado y mercado economico, si no en este caso entre estado, mercado democratico y ejercito.

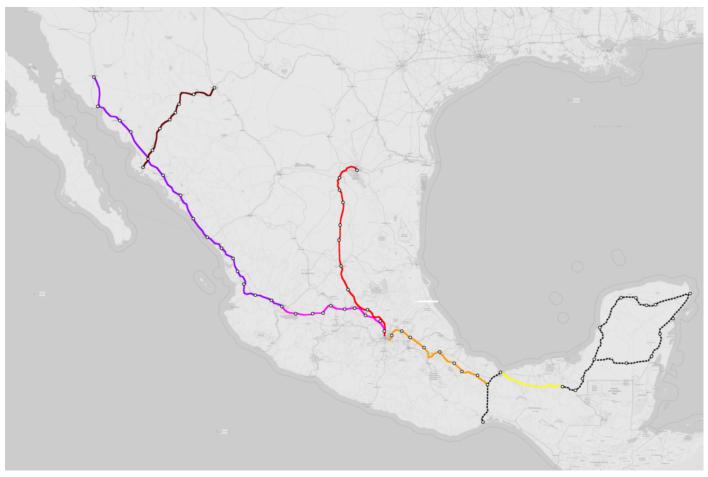


Bild 64: Sólo en relación con otros megaproyectos - este mapa muestra los proyectos ferroviarios existentes y los previstosse pone clara la importancia del Tren Maya como "barrera migratoria".



Foto 65: El presidente mexicano AMLO y Nayib Bukele, presidente de El Salvador, en un acto de ampliación del programa "Sembrando Vida". Una vez más, se les unieron altos cargos militares mexicanos.

Redación "Recherche AG":

Que fuerte que estan pintando verde a la militarización y dandole una capa ecologica...

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Y este programa Sembrando Vida es sumamente interesante! No se habla tanto como el Tren Maya... Pero esta localizado en practicamente toda la region sur del pais, pero también en las amplias zonas del centro del pais. Por su funcion politicamente migratoria es un proyecto militar geostrategico, pero el discurso es plantar plantas, aún mas zynico: sembrar vida.

Redación "Recherche AG":

Destacando la afirmación de que el Tren Maya es mucho más que un tren - Queremos terminar hablando de la resistencia encontra el proyecto. ¿Cuál es la resistencia en la region? ¿ Y Qué papel juegan les zapatistas en esto?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Desde el primer momento, las redes de apoyo de les zapatistas han estado presente en la resistencia encontra el proyecto – más alla digamos de la [selva] lacandona y de Chiapas. Los comités han estado presente esfuerzos de articulación de la resistencias aca.

Hay que pensar el enfasis que tiene el proyecto ya desde su nombre, Tren Maya. Eso no es un nombre inocente. Se mercadea un concepto y una identidad que esta todavis muy viva.

Se trata de procesos de resistencia historicos en la penyinusla Yucatan que ya han tenido presdentes de hacia donde pueden ir, no? No hace tanto tiempo hubo una guerra de castas en la que los pueblos mayas se levantaron en resistencia contra la explotación en las haciendas y contra la función que habia ya en un tren que llevo hasta donde llegó – decir: las vias historicas del tren marcar los lintes de las resistencias por los mayas. Los trenes llegaron hasta donde llegaron porque los mayas dijieron: Hasta aqui.

Lo que está generando cada vez más resistencia es el largo tiempo que se lleva pensando y hablando del proyecto y el largo periodo de tiempo en el que se llevará a cabo su ejecución. Porque en este tiempo queda cada vez más claro los graves efectos que tendrá el proyecto. Al principio, la mayoría de la gente estaba a favor, porque ¿qué puede tener de malo un tren? Pero cuanto más tiempo pasa, más efectos negativos se reconocen. Y esto está generando cada vez mas resistencia.

[...]

Esto no es un proyecto nuevo. El sueno de colonizar y neoliberalizar esta región tiene siglos va a seguir teniendo siglos. Al final este Tren Maya puede terminar o no, volviendo realidad o tal vez no, al final va a tener un sucedor al cual tambien le vamos a tener que prestar atención – porque como digo: Esos proyectos son los suenos del imperialismo. Se trata de proyectos de muy largo alcanze. Estos proyectos que hoy en dia estan estan sucediendo aca en la región se pueden conectar con proyectos historicos.

Son intentos novedosos pero de viejas lógicas dynamicas. El tren justamente es un buen dynamisador; una buena llamada de atención de como viendo hacia esos territorios, no solo en México sino en muchos lugares del mundo: Han parados en estos nuevos discursos de desarollo verde, energia limpia... Todos estos son elementos de esa nueva oleada que detonen los procecos migratorios.

Cuando seguimos con esta lógica pues obviamente se no van a quedar lugares en el mundo para explotar. Seguramente nos vamos a ver cada vez más restricciones y limitaciones de la movilidad si no somos funcionales a este systema.

Redación "Recherche AG":

Y necesitamos resistencia en Europa.

Ya hemos hablado del acuerdo 169 de la OIT. Y la resistencia internacional es importante, no sólo entre México y Alemania, por ejemplo, sino que la resistencia entre España y Alemania, por ejemplo, también debe unirse en este caso, al igual que las empresas españolas y alemanas se unieron para ganar la licitación para participar en el Tren Maya.

Y en relación con nuestra investigación y este texto, al que has contribuido mucho:

Que no se quede en una teoría, que siga practica!

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Claro - Y en este sentido: que difunidimos nuestra communicación y conectansé con otras organizaciones en resistencia.

Básicamente enfrentan las mismas problematicas a otros paises en America no. En Colombia, Brasil...

Y como dijieron: Nececitamos una forma de darle practica al discurso – porque si el existe el discurso encontra el neoliberalismo, el discurso habla sobre los derechos humanos y la historia, de eso se habla. Pero estos son batallas dialecticas no? Y eso tambien se refiere por ejemplo también al convenio 169. O mejor digo: Teoricamente es muy práctica: El hecho de poder agarrarse de las legislaciones que estan ratificadas y que son papel escrito. Están ahi pero ahorita: Hay que hacerlas cumplir! Y esto es complicado porque pues: Empresas y gobiernos estan en favor de proyectos como el Tren Maya, especialmente aqui. Pero es posible con preción internacional que por lo menos se cumplan los convenios ya ratificadas.

Redación "Recherche AG":

Dr. Díaz, gracias de nuevo por la entrevista. ¿Qué le gustaría decir personalmente para concluir?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Dejemos el canal de nuestro diálogo abierto!

Y yo solamente estaba pensando sobre lo que dijieron al principio: El tren de la muerte. He estado pensando en ese nombre durante la última hora de nuestra conversación, pero que a mí no me termina de convencer.

Yo creo que la logica justamente del capitalismo, del neoliberalismo que encarna este Tren – este nuevo neoliberalismo `verde' no es la muerte. O sea: Si, la muerte es el resultado final del despójo y yo entiendo su punto. Pero no son proyectos que pretenden por si mismo matar sino sobre todo beneficiarte de una condición podriamos decir hasta de muerte en vida.

Lo que interesa no es matar. Lo que interesa es tener vivos – pero sobre la línea misma de la supervivencia. Se trata de explotar al maximo poible, pero: sin matar. Obviamente eso al final trae la muerte.

Bajo todo esa retorica de las energias sostenibles, el capitalismo 'verde', es decir: el 'desarollo' - ya sabemos que en verdad viene como appelido del 'desarollo': desigualdad, exclusión, expulsión, pobreza – y claro: Al final también muerte.

El desarollo `sostenible' en verdad es como hacer sostenible eso: Guardar unas condiciones mantenibles de desigualdad y de explotación. Eso es la logica. La logica no es que el proyecto acabe con la vida – es simplemente comercializar la vida. Puede hacer a la vida un recurso.

La vida como recurso finalmente. Ya no como derecho, ya no como caracteristica biológica sino simplemente como un recurso más.

Y yo entiendo que finalmente esta dinamica lleva la muerte, eso es indiscutible.

De que hablamos cuando hablamos de `desarollo'? Estos proyectos como el Tren Maya – y el Tren Maya es seguramente unos de los primeros que agárran este nuevo discurso, esta nueva dialectica de no estar enfocados en una idea del desarollo clásica – del desarollo como de industrializacion, el desarollo como extracion de recursos naturales y humanos. Demarcan esta idea del desarollo turistico, de desarollo de baja intensidad o sostenible o verde – pero: solo dialectica porque en la practica sigue siendo lo mismo.

Y como desmuestron todo eso, tambien desmuestran la idea por ejemplo de los muros que construyen: Este Proyecto Sembrando Vidas, que se presenta como reforestacion, el Tren Maya que se presenta como un tren turistico – eso es el muro verdadero también de Trump [o ahorita de Biden].

Los muros hoy en dia son estos megaproyectos.

Finalmente: Podemos dar mil nombres al proyecto que sean mas reales que "Tren Maya".

CAMINA TU CAMINAR

Camina niño maya tu caminar,
donde la cascabel cambia de piel,
¡viste! el bordado de su lomo
para que fulgure tu memoria.

Camina creador maya tu caminar,
corre en los pies del yuuk,
vuela en las plumas del gavilán,
musicaliza en la comisura del viento.

Camina mujer maya tu caminar, en la profunda raíz del xya'axche', despunta la cuerda de XTáabay, decora el parpadeo del sak bej.

Tu caminar no tiene igual, es la huella de tus dioses.

Pedro Uc Be

FUENTES Y REFERENCIAS

- 1 Hannah Simón Fröhlich: "An den Mayas vorbei", en: Neues Deutschland (18.06.2021), https://www.nd-aktuell.de/artikel/1153428.eisenbahnprojekt-tren-maya-an-den-mayas-vorbei.html, [accedido por última vez el 12.07.2021.
- 2 "Protest und Repression Autobahnbau in Mexiko und Deutschland" (23.03.2021), https://www.ya-bas-ta-netz.org/protest-und-repression-autobahnbau-in-mexiko-und-deutschland/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 3 "Armee soll Tren Maya verwalten", in: Nachrichtenpool Lateinamerika (31.12.2021), https://www.npla.de/thema/umwelt-wirtschaft/armee-soll-tren-maya-verwalten/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 4 Peter Clausing, "Militär in Mexiko "Mitgestalter" bei der Regionalentwicklung?", en: Amerika21 (04.01.2021), https://amerika21.de/2021/01/246665/militaer-mexiko-regionalentwicklung, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 5 "Studie: Verschwindenlassen in Mexiko", von: Brot für die Welt (06.02.2015), https://www.brot-fuer-diewelt.de/blog/2015-studie-verschwindenlassen-in-mexiko/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 6 Dawn Marie Paley, "Wann kommt der Zug nach Yucatán? Mexikos Großprojekt Tren Maya stößt auf Widerstand", en: Le monde diplomatique (09.07.2020), https://monde-diplomatique.de/artikel/!5697648, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 7 Jesús Vázquez, "Ejército operará Tren Maya y aeropuertos", en: El Economista (21.12.2020), https://www.eleconomista.com.mx/estados/Ejercito-operara-Tren-Maya-y-aeropuertos-20201220-0066.html, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 8 "Territorios Mayas en el paso del tren: situación actual y riesgos previsibles", en: CONACYT (Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, México) (Deciembre 2019), https://www.ccmss.org.mx/wp-content/uploads/Territorios_mayas_en_el_paso_del_tren_Tr.pdf, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 9 Diego Badillo, "Yucatán: Viridiana Lázaro Lembrin"; en: El Economista (27.06.2020), https://www.eleconomista.com.mx/politica/Deforestacion-y-contaminacion-del-agua-por-el-Tren-Maya-enciende-las-alar-mas-en-Yucatan-Viridiana-Lazaro-Lembrin-20200627-0017.html, [accedido por última vez el 08.07.2021]. 10 Sabrina Spitznagel, "Mexiko: Sieg von Basisorganisationen gegen Tren Maya-Projekt", en: Amerika21 (23.03.2021), https://amerika21.de/2021/03/248956/tren-maya-aussetzung, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 11 Kalycho Escoffie, "Cenotes, Tren Maya y la Comisión", en: Animal Politico (18.05.2021), https://www.animalpolitico.com/hojas-en-el-cenicero/cenotes-tren-maya-y-la-comision-interamericana/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 12 Una zona kárstica es el área donde se dan las condiciones edáficas y ambientales necesarias para la formación de cenotes.
- 13 Claudia Ocaranza, Ricardo Balderas, "Estragos en la península: lo que no se habla de la MIA del Tren Maya", en: ladobe (30.07.2020) https://www.ladobe.com.mx/2020/07/estragos-en-la-peninsula-lo-que-no-se-habla-de-la-mia-del-tren-maya/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 14 Dr. Eduardo Batillori Sampedro, "El Manglar: Caracterización y servicios ambientales" (05.12.2018), https://www.landuum.com/plantae-y-fauna/el-manglar-caracterizacion-y-servicios-ambientales/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 15 Kalycho Escoffie, "Cenotes, Tren Maya y la Comisión", en: Animal Politico (18.05.2021), https://www.animalpolitico.com/hojas-en-el-cenicero/cenotes-tren-maya-y-la-comision-interamericana/, [accedido por última vez el 8.07.2021].
- 16 Jorge Alejandro Medellín, "El Ejercito Mexicano construira y administrara el Tren Maya" (17.03.2021), https://www.defensa.com/mexico/ejercito-mexicano-construira-administrara-tren-maya, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 17 "Consulta de Tren Maya no respeta convenio que protege a indígenas: ONU", en: Expansion politica (30.08.2019), https://politica.expansion.mx/mexico/2019/08/30/onu-alerta-serios-vacios-en-consultas-pueblos-indigenas, [accedido por última vez el 08.07.2021].

- 18 Robin Canul, "Presiones y desinformación previo a consulta sobre Tren Maya", en: Pie de Pagina (14.12.2019), https://piedepagina.mx/presiones-y-desinformacion-previo-a-consulta-sobre-tren-maya/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 19 Isaín Mandujano, "Mujeres indígenas de Chiapas rechazan Tren Maya; piden consulta", en: proceso (25.11.2018), https://www.proceso.com.mx/nacional/estados/2018/11/25/mujeres-indigenas-de-chiapas-rechazan-tren-maya-piden-consulta-216096.html, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 20 Ángeles Mariscal, "Consulta sobre Tren Maya no llegó a los pueblos, comunidades y ejidos que impactará en Chiapas", en; Aristegui Noticias (26.11.2018), https://aristeguinoticias.com/2611/mexico/consulta-sobre-tren-maya-no-llego-a-los-pueblos-comunidades-y-ejidos-que-impactara-en-chiapas/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 21 Front Line Defenders: "Land Rights Defender Pedro Uc Be recieves Death Threats", (18.12.2020), https://www.frontlinedefenders.org/en/case/land-rights-defender-pedro-uc-be-receives-death-threats, [accedido por última vez el 14.07.2021].
- 22 Pronunciamiento de la 4 Asamblea Nacional del CNI-CIG; Enclae Zapatista.
- 23 Fuente: Enclace Zapatista
- 24 Dawn Marie Paley, "Wann kommt der Zug nach Yucatán? Mexikos Großprojekt Tren Maya stößt auf Widerstand", en: Le monde diplomatique (09.07.2020), https://monde-diplomatique.de/artikel/!5697648, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 25 "Caza de migrantes: México despliega el Ejército, Guardia Nacional y migración en frontera sur", in: La Prensa (28.03.2021), https://www.laprensa.hn/fotogalerias/mundo/1452896-411/caza-de-migrantes-m%C3%A9xico-despliega-el-ej%C3%A9rcito-guardia-nacional-y-migraci%C3%B3n-en?i=1, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 26 Sandra Weiss, "Trump und Amlo: Freunde und Feinde", en: Deutsche Welle (07.07.2020), https://www.dw.com/de/donald-trump-andres-manuel-lopez-obrador-amlo-freihandelsabkommen-usa-mexiko-kanada-usmca/a-54064482, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 27 "Mexiko schickt Nationalgarde an die Südgrenze zu Guatemala", en: Deutsche Welle (07.06.2019), https://www.dw.com/de/mexiko-schickt-nationalgarde-an-die-s%C3%BCdgrenze-zu-guatemala/a-49096254, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 28 Pablo Ferri, "La muerte a balazos de un migrante a manos del Ejército mexicano eleva la tensión en la frontera sur", en: El Pais (30.03.2021), https://elpais.com/mexico/2021-03-30/la-muerte-a-balazos-de-un-migrante-a-manos-del-ejercito-mexicano-eleva-la-tension-en-la-frontera-sur.html, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 29 Anne Demmer und Sybille Flaschka, "Tourismus oder Naturschutz: Mexikos umstrittener Maya-Zug", en: Deutschlandfunk (21.09.2020), https://www.deutschlandfunk.de/tourismus-oder-.naturschutz-mexikos-umstrittener-maya-zug.724.de.html?dram:article_id=484470, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 30 Dawn Marie Paley, "Wann kommt der Zug nach Yucatán? Mexikos Großprojekt Tren Maya stößt auf Widerstand", en: Le monde diplomatique (09.07.2020), https://monde-diplomatique.de/artikel/!5697648, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 31 "Tren Maya sienta las bases del desarrollo ordenado del sureste con la coordinación institucional del Gobierno de México" (20.12.2020), https://www.gob.mx/sedatu/prensa/tren-maya-sienta-las-bases-del-desarrollo-ordenado-del-sureste-con-la-coordinacion-institucional-del-gobierno-de-mexico-259990, [accedido por última vez el10.07.2021].
- 32 Magdalena Gómez, "Más que un tren: ordenamiento territorial", in: La Jornada (22.12.2020), https://www.jornada.com.mx/notas/2020/12/22/politica/mas-que-un-tren-ordenamiento-territorial/, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 33 "Advierten despojo de tierras en la Península de Yucatán por Tren Maya", en: Aristegui noticias (02.07.2020), https://aristeguinoticias.com/0207/mexico/advierten-despojo-de-tierras-en-la-peninsula-de-yucatan-por-tren-maya/, [accedido por última vez el10.07.2021].
- 34 ibídem
- 35 Kalycho Escoffie, "El Tren Maya: ¿empleos sin sueldo?", en: Animal Politico (17.05.2021), https://www.animalpolitico.com/hojas-en-el-cenicero/el-tren-maya-empleos-sin-sueldo/, [accedido por última vez el 10.07.2021].

- 36 Behrman, J., Meinzen-Dick, R., & Quisumbing, A. (2012). The gender implications of large-scale land deals. Journal of Peasant Studies, 39(1), 49-79.
- 37 Rocheleau, D. E. (1995). Gender and biodiversity: a feminist political ecology perspective. IDS bulletin, 26(1), 9-16.
- 38 Rocheleau, D., Thomas-Slayter, B., & Wangari, E. (1996). A feminist political ecology perspective. Feminist political ecology: Global issues and local experiences, 3-26.
- 39 Lahiri-Dutt, Kuntala. (2015). Gender in and Gender and Mining. Feminist approaches. Anne Coles, Lesley Grey, Janet Momsen (Hrsg.), Routledge Handbook of Gender and Development (162-172). Routledge.
- 40 Schönenberg, Regine. (2019). Collateral Damage, of Global Governance on the Local Level: An Analysis of Fragmented International Regimes in the Brazilian Amazon. Abel Polese, Alessandra Russo, Francesco Strazzari (Hrsg.), Governance Beyond the Law: The Immoral, The Illegal, The Criminal (145-164).
- 41 Morcatty, T.Q., Bausch Macedo, J.C., Nekaris, K.A.-I., Ni, Q., Durigan, C.C., Svensson, M.S. and Nijman, V. (2020), Illegal trade in wild cats and its link to Chinese-led development in Central and South America. Conservation Biology, 34: 1525-1535. https://doi.org/10.1111/cobi.13498
- 42 Sitio web de DB Consulting & Engineering, https://db-engineering-consulting.com/de/uber-uns/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 43 https://karriere.deutschebahn.com/karriere-de/ueber-uns/vs-top-arbeitgeberin/soziales-engage-ment-2652652, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 44 https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_klimaschutzziel-1201550, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 45 https://karriere.deutschebahn.com/karriere-de/ueber-uns/vs-top-arbeitgeberin/soziales-engagement-2652652, [accedido por última vez el10.07.2021].
- 46 Arturo Páramo "Llueva, truene o relampaguee, el Tren Maya va: López Obrador", en: Excelsior (21.09.2019), https://www.excelsior.com.mx/nacional/llueva-truene-o-relampaguee-el-tren-maya-va-lopez-obrador/1337611, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 47 El caso fue documentado por el Centro de Derechos Humanos Fray Bartolomé de las Casas (el 08.05.2021), https://www.ya-basta-netz.org/urgent-action-toedlicher-angriff-auf-gemeinde-in-aldama-altos-de-chiapas/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 48 "AMLO blinda Tren Maya y 4 aeropuertos al entregárselos al Ejército y Guardia Nacional", https://www.guruchuirer.com/guru3072.html; también: "Para que no lo privaticen; amlo entrega tren maya y 4 aeropuertos a la gn y al ejercito", https://elgatopolitico.news/2020/12/21/para-que-no-lo-privaticen-amlo-entregatren-maya-y-4-aeropuertos-a-la-gn-y-al-ejercito/?fbclid=IwAR03NXV3v71lOjyt5n5W-NhXh3MucVZ2VP-M6oiIqaQbxYdFBFFHgvTrtcMs, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 49 "Tren Maya; Conferencias sobre Programas del Bienestar" (22.09.2020) https://www.gob.mx/stps/es/articulos/tren-maya-conferencias-sobre-programas-del-bienestar-253122?idiom=es, [accedido por última vez el10.07.2021].
- 50 "Mexico's transport sector is becoming increasingly professional" (03.09.2020) https://railacademy.deutschebahn.com/en/news/mexicos-transport-sector-becoming-increasingly-professional, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 51 A consortium formed by Renfe, Ineco and the German company DB has been awarded a contract for the Tren Maya project in Mexico" (20.01.2021), https://www.ineco.com/webineco/en/news/consortium-formed-renfe-ineco-german-company-db-has-been-awarded-contract-tren-maya-project; https://www.bnamericas.com/en/company-profile/consorcio-renfe---ineco--engineering--consulting; "Renfe, Ineco y Deutsche Bahn entran al Tren Maya" (28.12.2020) https://grupoenconcreto.com/renfe-ineco-y-deutsche-bahn-entran-al-tren-maya/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 52 "DB baut Katar komplettes Eisenbahnnetz" (29.04.2015) https://www.n-tv.de/wirtschaft/DB-baut-Katar-komplettes-Eisenbahnnetz-article15006551.html, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 53 "RENFE, INECO y DEUTSCHE BAHN Ganan Tren Maya", en: Trenes Online (18.12.2020), https://trenes.online/renfe-ineco-y-deutsche-bahn-ganan-tren-maya/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 54 "Renfe se adjudica un contrato de más de 13 millones de euros en México para el desarrollo del Tren Maya", en: El Pais (18.12.2020), https://elpais.com/economia/2020-12-18/renfe-se-adjudica-un-contrato-de-mas-de-13-millones-de-euros-en-mexico-para-el-desarrollo-del-tren-maya.html, [accedido por última vez el 10.07.2021].

- 55 "New collaboration with Rail Baltica" (9.07.2019), https://www.ineco.com/webineco/en/news/new-collaboration-rail-baltic, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 56 "A consortium formed by Renfe, Ineco and the German company DB has been awarded a contract for the Tren Maya project in Mexico" (20.01.2021), https://www.ineco.com/webineco/en/news/consortium-formed-renfe-ineco-german-company-db-has-been-awarded-contract-tren-maya-project, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 57 Pregunta parlamentaria de Eva Schreiber, miembra del parlamento alemán (Partido DIE LINKE), https://dserver.bundestag.de/btd/19/291/1929165.pdf.
- 58 Protocolo 19/226 del Bundestag (parlamento alemán), https://dserver.bundestag.de/btp/19/19226.pdf
- 59 Pregunta parlamentaria de Eva Schreiber, miembra del parlamento alemán (Partido DIE LINKE), https://dserver.bundestag.de/btd/19/291/1929165.pdf.
- 60 Sitio web de INECO: https://www.ineco.com/webineco/en/geographic-area/america/tren-maya", https://www.ineco.com/webineco/noticias/consorcio-formado-renfe-ineco-alemana-db-ha-resultado-adjudicatario-contrato-proyecto-del).
- 61 Sitio web de DB Consulting & Engineering, "Lateinamerika"
- https://db-engineering-consulting.com/de/news/lateinamerika-ein-strategischer-markt-im-aufbau/.
- 62 Gloria Leticia Díaz, "Comunidades indígenas a la 4T: "No queremos ser la servidumbre"", en:
- (16.02.2021) https://www.proceso.com.mx/reportajes/2021/2/16/comunidades-indigenas-la-4t-no-quere-mos-ser-la-servidumbre-258406.html, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 63 "In Mexiko leben nur noch 4000 Jaguare", en: Latina Press (17.01.2012), 60. https://latina-press.com/news/116667-in-mexiko-leben-nur-noch-4-000-jaguare/, [accedido por última vez el 12.07.2021].
- 64 Leonardo Domínguez, "Jaguares en peligro por el Tren Maya", en: El Universal (07.01.2019), https://www.eluniversal.com.mx/cultura/mas-de-2-mil-jaguares-en-peligro-por-el-tren-maya, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 65 Viviana Bran, "Animales, los más vulnerables ante la construcción del Tren Maya", en: Reporte Indigo (11.06.2020), https://www.reporteindigo.com/piensa/animales-los-mas-vulnerables-ante-la-construccion-del-tren-maya/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 66 Deutsche Bahn, "Neues Ziel 2040: Die Deutsche Bahn wird zehn Jahre früher klimaneutral", https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_klimaschutzziel-1201550, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 67 Fanny Miranda, "Se derribarán 11 mil árboles en selva por Fase 1 de Tren Maya: Fonatur", en: Milenio (19.06.2020), https://www.milenio.com/politica/tren-maya-desmontaran-11-mil-arboles-selva-fase-1-fonatur, [accedido por última vez el 14.07.2021].
- 68 "Tren Maya mutilará 750 hectáreas de selva", in: La otra opinión (02.05.2021), https://laotraopinion.com. mx/mintieron-tren-maya-mutilara-750-hectareas-de-selva/, [accedido por última vez el 14.07.2021].
- 69 Tonatiúh Rubin, "Selva Maya pierde 546 mil hectáras y esta en riesgo por el Tren Maya", en: Debate (31.01.2021), https://www.debate.com.mx/politica/Selva-Maya-pierde-546-mil-hectareas-y-esta-en-riesgo-por-el-Tren-Maya-20210131-0097.html, [accedido por última vez el 14.07.2021].
- 70 Gloria Leticia Díaz, "Comunidades indígenas a la 4T: "No queremos ser la servidumbre", en: Proceso (Ausgabe 2311), online mit Zugriffsrechten verfügbar, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; zugehöriges Abstract unter https://www.proceso.com.mx/reportajes/2021/2/16/comunidades-indigenas-la-4t-no-queremosser-la-servidumbre-258406.html, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 71 Megan Beatley, Sam Edwards, "Is Mexico's ,Mayan Train' a Boondoggle?", en: The Nation (22.05.2020), https://www.thenation.com/article/world/is-mexicos-mayan-train-a-boondoggle/, [accedido por última vez el10.07.2021].
- 72 Centro de Derechos Humanos Fray Bartolome de las Casas en Chiapas, Mexiko, "Riesgo a la vida, seguridad e integridad de quienes cuidan la Madre Tierra en México" (20.02.2020), https://frayba.org.mx/riesgo-a-la-vida-seguridad-e-integridad-de-quienes-cuidan-la-madre-tierra-en-mexico, [accedido por última vez el10.07.2021].
- 73 Amnistía Internacional 2020/2021: México, https://www.amnesty.de/informieren/amnesty-report/mexiko-2020#section-18858251, [accedido por última vez el 12.07.2021].
- 74 Leonardo Núñez González, "Entre el honor y el dinero, lo segundo es lo primero", en: Nexos (01.02.2021), https://www.nexos.com.mx/?p=52926, [accedido por última vez el 10.07.2021].

- 75 "What do you think of the Tren Maya (Mayan Train) Project? It is coming!", en: Everything Playa Del Carmen (Juni 2020), https://everythingplayadelcarmen.com/mayan-train, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 76 César Reyes, "AMLO invitó a Joe Biden visitar México; fue un encuentro respetuoso y sin discrepancias, asegura es presidente mexicano", en: La Opinión (02.03.2021), https://laopinion.com/2021/03/02/amlo-invito-a-joe-biden-visitar-mexico-fue-un-encuentro-respetuoso-y-sin-discrepancias-asegura-el-presidente-mexicano, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 77 Will Grant, "Kamala Harris tells Guatemala migrants: "Do not come to US", en: BBC (08.06.2021), https://www.bbc.com/news/world-us-canada-57387350, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 78 Sitio Web del "Koordinationskreis ILO", https://www.ilo169.de/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 79 "Un consorcio formado por Renfe, Ineco y la alemana DB ha resultado adjudicatario de un contrato para el proyecto del Tren Maya en México", Gobierno de España. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (21.12.2020), https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-21122020-0806), [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 80 Caspar Schwietering, "100 Prozent grün nur auf dem Papier", Zeit Online (23.02.2020), https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-02/deutsche-bahn-oekostrom-kohlekraftwerk-datteln-4-mobilitaet-klimaschutz/komplettansicht, [accedido por última vez el 10.07.2020].
- 81 "Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland" NRW, "Schwarzbau bleibt Schwarzbau", https://www.bund-nrw.de/themen/klima-energie/hintergruende-und publikationen/steinkohlenkraftwerke/uniper-kohlekraftwerk-datteln-iv/, [accedido por última vez el 10.07.2020].
- 82 Caspar Schwietering, "100 Prozent grün nur auf dem Papier", Zeit Online (23.02.2020), https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-02/deutsche-bahn-oekostrom-kohlekraftwerk-datteln-4-mobilitaet-klimaschutz/komplettansicht, [accedido por última vez el 10.07.2020].
- 83 ibídem
- 84 Kira Geadah, "Kohle für Datteln", en: TAZ (27.06.2020), https://taz.de/Fossile-Rohstoffe-aus-Kolumbien-und-Russland/!5696962/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 85 Alexandra Enders, "Blutige Kohle für deutschen Strom", en: Zeit Online (27.09.2021), https://www.zeit.de/wirtschaft/2012-09/kolumbien-steinkohle-el-cerrejon, [accedido por última vez el 12.07.2021].
- 86 "La empresa alemana Siemens asegura que Tren Maya camina en dirección a modernizar el país; muestra "mucho interés" en ser parte del proyecto", en: Revolución Tres Punto Cero (09.09.2021), https://revolucion-trespuntocero.mx/la-empresa-alemana-siemens-asegura-que-tren-maya-camina-en-direccion-a-modernizar-el-pais-muestra-mucho-interes-en-ser-parte-del-proyecto/, [accedido por última vez el 14.07.2021].
- 87 "Siemens se apunta para construier un Tren Maya inteligente", en: Forbes México (09.12.2018), https://www.forbes.com.mx/siemens-se-apunta-para-construir-un-tren-maya-inteligente/, [accedido por última vez el 10.07.2021]; Redación amerika21, "Kritik an "Maya-Zug" in Mexiko", in: amerika21 (24.01.2019), https://amerika21.de/2019/01/220676/mexiko-amlo-lopez-obrador-tren-maya-zug, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].; "Gericht verhängt Baustopp: Indigene klagen gegen Tren-Maya-Eisenbahnbau", en: Blick-punkt Lateinamerika (09.12.2020), https://www.blickpunkt-lateinamerika.de/artikel/gericht-verhaengt-baustopp-indigene-klagen-gegen-tren-maya-eisenbahnbau/, [accedido por última vez el 10.07.2021].; "Siemens muestra interés en Tren Maya para convertirlo en el primer tren inteligente de AL", in: Reporte Indigo (09.12.2018), https://www.reporteindigo.com/indigonomics/siemens-muestra-interes-en-tren-maya-para-convertirlo-en-el-primer-tren-inteligente-de-al/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 88 Alfons Frese, "Alstom darf Bombardier übernehmen", en: Der Tagesspiegel (31.07.2020), (https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/grossfusion-in-der-bahnindustrie-alstom-darf-bombardier-uebernehmen/26056082. html, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 89 Norddeutscher Rundfunk, Studio Braunschweig, "Bahnhersteller Alstom und Bombardier vollenden Mega-Fusion" (29.01.2021), https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Bahnhersteller-Alstom-und-Bombadier-vollenden-Mega-Fusion,fusion346.html, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 90 "Alstom erhält Auftrag zum Bau von 42 Zügen für Maya-Stecke in Mexiko", en: Handelsblatt (27.05.2021), https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/transportunternehmen-alstom-erhaelt-auftrag-zum-bau-von-42-zuegen-fuer-maya-strecke-in-mexiko/27229060.html?ticket=ST-7698528-7fGwXwRaLOAefr9GfYFj-ap5, [accedido por última vez el 08.07.2021].

- 91 "Company that built the Metro Line 12 is in charge oft he Maya Train Project in Yucatán and Quintana Roo", en: Yucatan Times (04.05.2021), https://www.theyucatantimes.com/2021/05/company-that-built-the-metro-line-12-is-in-charge-of-the-maya-train-project-in-yucatan-and-quintana-roo/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 92 Natiana Gándara, "Tren Maya podría ser el primer tren inteligente en Latinoamérica por interés de empresa alemana", en: Prensa Libre (10.12.2018), https://www.prensalibre.com/economia/tren-maya-podria-ser-inteligente-afirma-siemens-para-mexico-proyecto-amlo/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 93 "Siemens se apunta para construir un Tren Maya inteligente", in: Forbes México (09.12.2018), https://www.forbes.com.mx/siemens-se-apunta-para-construir-un-tren-maya-inteligente/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 94 Alejandro González, "Interesa a Siemens subirse al Tren Maya", en: Luces del Siglo (09.09.2019), https://lucesdelsiglo.com/2019/09/09/interesa-a-siemens-subirse-a-tren-maya/, [accedido por última vez el 10.07.2021];
- 95 Lourdes Mendoza, "Atrasos en el Tren Maya: desastre de planeación", en: El Financiero (05.05.2021), https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/lourdes-mendoza/2021/05/05/atrasos-en-el-tren-maya-desastre-de-planeacion/, [accedido por última vez el 14.07.2021].
- 96 Prensa Gerencia Empredadora, "Siemens espera participar en la creación del Tren Maya", en: Gerencia Emprendedadora, https://gerenciaemprendedora.com/siemens-espera-participar-en-la-creacion-del-trenmaya/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 97 Lourdes Medoza, "Atrasos en el Tren Maya: desastre de planeación", en: El Financiero (05.05.2021), https://www.elfinanciero.com.mx2021/05/05/atrasos-en-el-tren-maya-desastre-de-planeacion/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 98 Alejandro De La Rosa, "Se mantienen plazos de concurso ferroviario para el Tren Maya", en: El Economista (31.03.2021), https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Se-mantienen-plazos-de-concurso-ferroviario-para-el-Tren-Maya-20210331-0027.html, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 99 Ver: Mathieu Tourliere, "Benefician a empresa que no puede dar servicio", en: Proceso (20.02.2021), https://www.proceso.com.mx/reportajes/2021/2/20/benefician-empresa-que-no-puede-dar-servicio-258699. html, [accedido por última vez el 08.07.2021]; también: Redacción AN/ASM, in Alemanes e italionos, interesados en Tren Maya, in: Aristegui Noticias (02.12.2018), https://aristeguinoticias.com/0212/mexico/alemanes-e-italianos-interesados-en-tren-maya/?jwsource=cl, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 100 Notificación de Prensa del TÜV Rheinland en una revisión ambiental para el Organización de las Naciones Unidas (ONU), "TÜV Rheinland realiza auditoría ambiental para ONU", https://www.tuv.com/content-media-files/mexico/about-us/press/t%C3%BCv-rheinland-realiza-auditor%C3%ADa-ambiental-para-onu. pdf, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 101 "TÜV Rheinland im Portrait", Sitio web del TÜV (2021), https://www.tuv.com/germany/de/%C3%BCber-uns-de/t%C3%BCv-rheinland-im-portr%C3%A4t/t%C3%BCv-rheinland-im-portr%C3%A4t/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 102 Manuel Durán, "Contratan a certificadora de Tren Maya para Metro", en El Heraldo de México (03.12.2020), https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2020/3/12/contratan-certificadora-de-tren-maya-para-metro-159368.html, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 103 Notimex, "TÜV Rheinland, empresa alemana, interesada en participar en Tren Maya", en: El Economista (02.12.2018), https://www.eleconomista.com.mx/empresas/TUV-Rheinland-empresa-alemana-interesada-en-participar-en-Tren-Maya-20181202-0017.html, [accedido por última vez el 08.07.2021]. 104 ibídem
- 105 Mathieu Tourliere, "Benefician a empresa que no puede dar servicio", en: Proceso (20.02.2021), https://www.proceso.com.mx/reportajes/2021/2/20/benefician-empresa-que-no-puede-dar-servicio-258699.html, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 106 "TÜV Rheinland weltweit", Sitio web del TÜV (2021), https://www.tuv.com/germany/de/%C3%BCberuns-de/t%C3%BCv-rheinland-im-portr%C3%A4t/t%C3%BCv-rheinland-weltweit/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 107 Klaus Ott, Benedikt Peters, "Schwere Vorwürfe gegen den TÜV Süd", en: Süddeutsche Zeitung (22.01.2020), https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/brasilien-staudamm-tuev-sued-1.4767152, [accedido por última vez el 08.07.2021].

- 108 Redaktion Infosperber, "Nähfabriken: TÜV-Zertifikate fürs Elend", en: Infosperber (20.06.2013), https://www.infosperber.ch/wirtschaft/fair-trade/naehfabriken-tuev-zertifikate-fuers-elend/, [accedido por última vez el 08.07.2021], ver también: Monitor (WDR)-Reportaje del 06.06.2013.
- 109 "U-Bahn-Brücke in Mexiko-Stadt eingestürzt, zahlreiche Tote", en: Der Standard (04.05.2021), https://www.derstandard.de/story/2000126357885/u-bahn-bruecke-in-mexiko-stadt-eingestuerzt-zahlreiche-tote, [accedido por última vez el 14.07.2021].
- 110 Jesús Vázquez, "Suman tres suspensiones en Yucatán contra el Tren Maya", en: El Economista (17.02.2021), https://www.eleconomista.com.mx/estados/Suman-tres-suspensiones-en-Yucatan-contra-el-Tren-Maya-20210217-0120.html, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 111 https://www.salvalaselva.org/peticion/1163/tren-maya-arrasara-la-selva-en-mexico
- 112 "Activistas marchan contra Tren Maya en Yucatán", en: Vanguardia (21.06.2020), https://vanguardia.com.mx/articulo/activistas-marchan-contra-tren-maya-en-yucatan, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 113 Daliri Oropeza, "El Tren Maya y la resistencia en tiempos de pandemia", en: Chiapas Paralelo (01.06.2020), https://www.chiapasparalelo.com/noticias/chiapas/2020/06/el-tren-maya-y-la-resistencia-entiempos-de-pandemia/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 114 "Protest und Repression Autobahnbau in Mexiko und Deutschland", Ya-Basta-(23.03.2021), https://www.ya-basta-netz.org/protest-und-repression-autobahnbau-in-mexiko-und-deutschland/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 115 Herbeth Escalante, "Hacen guardia para que el Tren Maya no derrumbe sus casas", en: Ruido (25.10.2020), https://www.hazruido.mx/reportes/hacen-guardia-para-que-el-tren-maya-no-derrumbe-sus-casas/, [accedido por última vez el 14.07.2021].
- 116 Dawn Paley, "AMLO Has Been a Disappointment to the World—for Mexico, He's Been Far Worse", en: The Nation (04.06.2020), https://www.thenation.com/article/world/amlo-covid-mexico-military/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 117 Andreas Dieterich, "Das Urteil im Fall Heckler & Koch und die Folgen", Brot für die Welt (19.04.2019), https://www.brot-fuer-die-welt.de/blog/2019-das-urteil-im-fall-heckler-koch-und-die-folgen/, [accedido por última vez el 08.07.2021].

118 ibídem

- 119 Informe del Gobierno Federal Alemán sobre su política de exportación de armamento convencional en el primer semestre de 2020, https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungs-export-zwischenbericht-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=14, [accedido por última vez el 08.07.2021]. 120 Carlos A. Pérez Ricart, "Armas alemanas en México: el caso de la exportación a México de los fusi-les Heckler& Koch G36". Berlin (2013), https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/36328/ssoar-2013-perez_ricart-Armas_alemanas_en_Mexico_El.pdf?sequence=1, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 121 "Staatsanwaltschaft Kiel prüft neue Vorwürfe gegen Sig Sauer" in: Süddeutsche Zeitung (01.04.2020), https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ruestungsindustrie-kiel-staatsanwaltschaft-kiel-prueft-neue-vorwuerfe-gegen-sig-sauer-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-200401-99-553834; Wolf-Dieter Vogel, "Waffenexporte nach Mexiko: Verbotene Geschäfte", en: TAZ (01.04.2020), https://taz.de/Waffenexporte-nach-Mexiko/!5672849/, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 122 Simón Zamora Martin, "Negocio de la muerte.Las armas alemanas con las que la Policía asesina manifestantes en Colombia", (11.05.2021), https://www.laizquierdadiario.com/Las-armas-alemanas-con-las-que-la-Policia-asesina-manifestantes-en-Colombia, [accedido por última vez el 12.07.2021].
- 123 Klaus Hempel, "Illegaler Waffenexport: Sig Sauer muss Millionenbetrag zahlen", in: Tagesschau (01.07.2021), https://www.tagesschau.de/inland/sig-sauer-bundesgerichtshof-101.html, [accedido por última vez el 10.07.2021].
- 124 Sitio Web del "Koordinationskreis" ILO 169, https://www.ilo169.de/, [accedido por última vez el 08.07.2021].
- 125 Food and Agriculture Organisation of the United Nations: "New report shows Indigenous and Tribal Peoples 'best guardians' of forests" http://www.fao.org/news/story/en/item/1391139/icode/, [accedido por última vez el 12.07.2021].
- 126 Christoph Kuhlmann, "Der mexikanische Türsteher", en: Blog Brot für die Welt (23.02.2020), https://www.brot-fuer-die-welt.de/blog/2020-der-mexikanische-tuersteher, [accedido por última vez el 27.07.2021].

127 Un ejido en México se refiere a una forma de tenencia de la tierra caracterizada por la propiedad comunal de la tierra con uso individual. El ejido comunal se suele entregar en pequeñas parcelas a lxs miembrxs de la comunidad* para que cultiven las tierras comunales y debe permanecer indiviso, mientras que no se vende ni se hereda, sino que permanece en propiedad colectiva. En la Constitución mexicana de 1857 se sustituyó por la gran propiedad privada de la tierra. En 1915, la Revolución Mexicana pidió su reintroducción, y en 1934 esta demanda se hizo realidad oficialmente. En 1960, el 24% de las tierras cultivadas en México eran ejidales. En el transcurso del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), al que se opusieron los zapatistas, entre otros, se eliminó de la constitución el derecho de las campesinas* a un ejido (artículo 27), justificado por la supuesta "baja productividad" de la tierra.

128 Alexander Gorski, "Gegenstimmen werden lauter. Infrastrukturprojekte wie der Tren Maya stoßen auf wachsende Kritik", en: Lateinamerika Nachrichten Vol. 548 (Febrero 2020), https://lateinamerika-nachrichten.de/artikel/gegenstimmen-werden-lauter/, [accedido por última vez el27.07.2021].

129 El 3 de junio de 2021, en colaboración con Ende Gelände Halle y el red de la Gira Zapatista Leipzig, tuvo lugar nuestro evento "El tren de la destrucción - Made in Germany. La participación de empresas alemanas en el Tren Maya".

130 Blickpunkt Lateinamerika: "Gericht verhängt Baustopp: Indigene klagen gegen Tren-Maya-Eisenbahnbau", (09.12.2021), https://www.blickpunkt-lateinamerika.de/artikel/gericht-verhaengt-baustopp-indigene-klagen-gegen-tren-maya-eisenbahnbau/, [accedido por última vez el 12.07.2021].

131 Los "Caracoles" son los centros administrativos autónomos de los zapatistas, contra los que se libra una guerra en la región desde hace décadas, actualmente un conflicto armado de "baja intensidad".

ÍNDICE DE IMÁGENES, FOTOS Y GRÁFICOS

Foto 1

Azucena Vásquez, "Cuida Ejército Tren Maya de 'malosos'.- Fonatur", en: Luces del Siglo (16.01.2021), https://lucesdelsiglo.com/2021/01/16/cuida-ejercito-tren-maya-de-malosos-fonatur-nacional/, [accedido por última vez el 08.07.2021].

Foto 2

[Fuente originál: FONATUR], "Dividirán en 8 licitaciones la construcción del Tren Maya", en: Otro País Noticias (27.12.2018), https://otropaisnoticias.com/dividiran-en-8-licitaciones-la-construccion-del-tren-maya/, [accedido por última vez el 13.07.2021].

Foto 3

[Fuente originál: Gobierno de México], "AMLO anuncia que empresa del Ejército administrará Tren Maya y aeropuertos", en: Expansión Política (20. Dezember 2020), https://politica.expansion.mx/presidencia/2020/12/20/amlo-anuncia-que-empresa-del-ejercito-administrara-tren-maya-y-aeropuertos, [accedido por última vez el 08.07.2021].

Foto 4

Dawn Marie Paley, "Wann kommt der Zug nach Yucatán", en: Le Monde diplomatique, (09.07.2020), https://monde-diplomatique.de/artikel/!5697648, [accedido por última vez el 08.07.2021].

Foto 5

[Fuente originál:: Greenpeace Mexiko], entnommen: "Sin pronunciamiento, juzgado concluye caso de megagranja contaminante", in: Animal Politico (24.01.2021), https://www.animalpolitico.com/2021/01/juzgado-caso-megagranja-contaminante/, [accedido por última vez el 13.07.2021].

Foto 6

[Fuente originál: Quintana Roo Speleological Survey], "México: Para Tren Maya, es vital conocer ubicación de cavernas y cenotes, según hidrogeólogo", in: Fundación ILAM, (20.03.2020), https://www.ilam.org/index.php/noticias/novedades-del-patrimonio/item/1501-tre-cenote, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].

[Fuente originál: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica (OLAG)], Ana Esther Ceceña, "El Tren Maya y el rompecabezas del Sureste", en: Sitio web de la Universidad Nacional Autónoma de México [UNAM], (25.09.2020), http://geopolitica.iiec.unam.mx/node/897, [accedido por última vez el 08.07.2021].

Foto 8

"Land Rights Defender Pedro Uc Be Receives Death Threats", in: Sitio web de Front Line Defenders, (18.12.2020), https://www.frontlinedefenders.org/en/case/land-rights-defender-pedro-uc-be-receives-death-threats, [accedido por última vez el 08.07.2021].

Foto 9

Teresa de Miguel, "La lucha indígena que busca ponerle freno al Tren Maya", en: El País (17.12.2020), https://elpais.com/mexico/sociedad/2020-12-17/la-lucha-indigena-que-busca-ponerle-freno-al-tren-maya.html, [accedido por última vez el 13.07.2021].

Foto 10

Enclae Zapatista

Foto 11

Fernando Carrasco Fuentes, "Detienen a zapatistas por colocar letreros contra el Tren Maya", en: Quintana Fuerza, (25.02.2020), https://quintafuerza.mx/mas-noticias/politica/detienen-a-zapatistas-por-colocar-letreros-contra-el-tren-maya/, [accedido por última vez el 08.07.2021].

Foto 12,

Foto 13,

Foto 14

todos:

Fotogaleria "Caza de migrantes: México despliega el Ejército, Guardia Nacional y migración en frontera sur", en: La Prensa, (28.03.2021), https://www.laprensa.hn/fotogalerias/mundo/1452896-411/caza-de-migrantes-m%C3%A9xico-despliega-el-ej%C3%A9rcito-guardia-nacional-y-migraci%C3%B3n-en?i=1%20, [accedido por última vez el 08.07.2021].

Foto 15

"Trump und López demonstrieren Einheit – Keine Rede von Mauerbau", en: Handelsblatt (09.07.2020), https://www.handelsblatt.com/politik/international/mexikanischer-praesident-trump-und-lpez-demonstrieren-einheit-keine-rede-von-mauerbau/25989032.html, [accedido por última vez el 13.07.2021].

Foto 16,

Foto 17,

Foto 18,

Foto 19

todos:

"Así era Cancún hace 50 años y así es hoy", in: Gay México, (23. April 2020), https://guiagaymexico.com/asi-era-cancun-hace-50-anos-y-asi-es-hoy/, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].

Foto 20

Lizbeth Maldonado, "Potenciará AMLO crecimiento económico en el sureste de México con el Tren Maya", en: NRT (19.03.2021), https://noticiasnrt.com/2021/03/19/potenciara-amlo-crecimiento-economico-en-el-sureste-de-mexico-con-el-tren-maya/, [accedido por última vez el 13.07.2021].

Folleto oficial de la empresa DB Consulting & Engineering (Marzo 2021), https://db-engineering-consulting.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-03_DBEC_Unternehmensbrosch_DE.pdf, [accedido por última vez el 13.07.2021].

Foto 22

"AMLO blinda Tren Maya y 4 aeropuertos al entregárselos al Ejército y Guardia Nacional", en: GurúNoticias (21.12.2020), https://www.guruchuirer.com/guru3072.htm, [accedido por última vez el 13.07.2021].

Foto 23

[Fuente originál: Gobierno de México, FONATUR], "Tren Maya contaminará el equivalente a 139 mil automóviles en la CDMX", in: Grieta (13.08.2020), https://www.grieta.org.mx/index.php/2020/08/13/tren-maya-contaminara-el-equivalente-a-139-mil-automoviles-en-la-cdmx/, [accedido por última vez el 13.07.2021].

Foto 24

[Fuente originál: Gobierno de México, FONATUR], Romina Bocanegra, "Factible Tren Maya elevado en Mérida", in: RealEstateMarket (12.01.2021), http://realestatemarket.com.mx/noticias/31661-factible-tren-maya-elevado-en-merida, [accedido por última vez el 13.07.2021].

Foto 25

[Fuente originál: FONATUR], Diego Badillo, "Deforestación y contaminación del agua por el Tren Maya, enciende las alarmas en Yucatán: Viridiana Lázaro Lembrin", en: El Economista (27.06.2020), https://www.eleconomista.com.mx/politica/Deforestacion-y-contaminacion-del-agua-por-el-Tren-Maya-enciende-las-alarmas-en-Yucatan-Viridiana-Lazaro-Lembrin-20200627-0017.html, [accedido por última vez el 13.07.2021].

Foto 26

Follto oficial de la empresa DB Consulting & Engineering (Marzo 2021), https://db-engineering-consulting.com/wp-content/uploads/2021/03/2021 03_DBEC_Unternehmensbrosch_DE.pdf, [accedido por última vez el 13.07.2021].

Foto 27

A consortium formed by Renfe, Ineco and the German company DB has been awarded a contract for the Tren Maya project in Mexico" (20.01.2021), https://www.ineco.com/webineco/en/news/consortium-formed-renfe-ineco-german-company-db-has-been-awarded-contract-tren-maya-project, [accedido por última vez el 10.07.2021].

Foto 28

[Fuente originál: Sistema Nacional de Información sobre Biodiversidad], actualizado constantemente en http://geoportal.conabio.gob.mx/#!l=aves:1@m=mixto].

Foto 29

Clara Migoya, "Mexico's urban jaguars: Wildlife in modern times", in: LatinAmericanStudies (03.07.2021), http://latinamericanscience.org/mexicos-urban-jaguars, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 30,

Foto 31

todos:

[Fuente originál: DETENAL], Rafael Durán García, Gerado García Contreras, "Distribución espacial de la vegetación", in: R. Durán/ M. Méndez (Hrsg.), "Biodiversidad y Desarollo Humano en Yucatán", 2010, S. 131-132. [Online: https://www.cicy.mx/Documentos/CICY/Sitios/Biodiversidad/pdfs/Cap3/03%20Distribucion%20espacial.pdf], [accedido por última vez el 14.07.2021].

Deutsche Bahn, "Neues Ziel 2040: Die Deutsche Bahn wird zehn Jahre früher klimaneutral", https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_klimaschutzziel-1201550, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 33

"El Tren Maya potenciará el turismo foráneo en el sureste, destaca AMLO", in: CMIC (03.05.2021), https://www.cmic.org/el-tren-maya-potenciara-el-turismo-foraneo-en-el-sureste-destaca-amlo/, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 34

"AMLO participó en el ritual a la Madre Tierra para iniciar construcción de Tren Maya", en: El Economista (16.12.2018), https://www.eleconomista.com.mx/politica/AMLO-participo-en-el-ritual-a-la-Madre-Tierra-para-iniciar-construccion-de-Tren-Maya-20181216-0007.html, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 35

Collage propio; con imágenes tomadas, entre otras, de: Gobierno de México; Debate; La Jornada; Poresto.

Foto 36

Megan Duzor, US, Guatemala Sign Deal to Restrict Central American Asylum-Seekers, in: Voice of America (26.06.2021), https://www.voanews.com/usa/us-guatemala-sign-deal-restrict-central-american-asylum-seekers, [accedido por última vez el 02.08.2021].

Foto 37

"In a virtual meeting, AMLO, Biden discuss migration, economy, covid and climate change", en: Riveira Maya News (02.03.2021), https://www.riviera-maya-news.com/in-a-virtual-meeting-amlo-biden-discuss-migration-economy-covid-and-climate-change/2021.html?cn-reloaded=1, [accedido por última vez el 02.08.2021].

Foto 38

"Fighting Blood Coal and Blood Mines: In solidarity with communities impacted by Anglo American mining", en: Medact (30.04.2019), https://www.medact.org/event/fighting-blood-coal-and-blood-gold-in-solidarity-with-communities-impacted-by-anglo-american-mining/, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 39

Deutsche Bahn, "Neues Außendesign für ICE-Züge: Roter Streifen wird grün", (10. September 2019), https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Neues-Aussendesign-fuer-ICE-Zuege-Roter-Streifen-wird-gruen--4414872, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 40

Beatriz Gaspar, "El futuro con Digitalización, Juan Ignacio Díaz", en: Líderes Mexicanos (30.10.2019), https://lideresmexicanos.com/entrevistas/el-futuro-con-digitalizacion-juan-ignacio-diaz/, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 41

Sharay Angulo, Daina Beth Solomon, "Mexico promises justice after metro train line collapse kills 24", en: Reuters (04.05.2021), https://www.reuters.com/world/americas/mexico-vows-probe-into-terrible-metro-collapse-says-too-soon-point-fingers-2021-05-04/. ya no está disponible el 02.08.2021.

'Construcción del Tren Maya se llevará 4 años', asegura Jiménez Pons, in: Laneta Noticias (Dezember 2018). https://lanetanoticias.com/grilla/construccion-del-tren-maya-se-llevara-4-anos-asegura-jimenez-pons/ya no está disponible el 02.08.2021.

Foto 43

The Associated Press, "40 dead, many feared buried in mud after Brazil dam collapse", en: KHQA (26.01.2019), https://khqa.com/news/nation-world/death-toll-in-brazil-mine-disaster-increases-to-34, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 44

"Schlammlawine in Brasilien. Bedenken ignoriert – TÜV Süd erklärte Damm für sicher", en: T-Online.de (18.02.2019), https://www.t-online.de/nachrichten/panorama/katastrophen/id_85274916/brasilien-bedenken-ignoriert-tuev-sued-erklaerte-damm-fuer-sicher.html, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 45

Collage propio; con imágenes tomadas, entre otras, de: KHQA [ver detalles en la Fig. 40].

Foto 46

Collage propio; con imágenes tomadas, entre otras, de: "TÜV SÜD Expands its Training and Personal Certification Portfolio in Bangladesh", en: CISION (09.05.2021), https://www.prnewswire.com/in/news-releases/tuv-sud-expands-its-training-and-personal-certification-portfolio-in-bangladesh-682168312.html, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 47

SL, "No pasarán", Una imagen propia de una artista solidarida para la "Recherche AG", 2021.

Foto 48

"Protest und Repression – Autobahnbau in Mexiko und Deutschland", Ya-Basta-Netz (23.03.2021), https://www.ya-basta-netz.org/protest-und-repression-autobahnbau-in-mexiko-und-deutschland/, [accedido por última vez el 08.07.2021].

Foto 49

"México. AMLO: «banderazo» a las obras del megaproyecto del Tren Maya en Península de Yucatán", en: CDHAL (16.06.2020), https://www.cdhal.org/es/les-defenseur-e-s-du-territoire-maya-muuch-xiinbal-se-re-voltent-contre-le-megaprojet-du-train-maya-porte-par-amlo/, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 50

Herbeth Escalante, "Hacen guardia para que el Tren Maya no derrumbe sus casas", en: Ruido (25.10.2020), https://www.hazruido.mx/reportes/hacen-guardia-para-que-el-tren-maya-no-derrumbe-sus-casas/, [accedido por última vez el14.07.2021].

Foto 51

Fotogaleria de Stefano Morrone: "Manifestazione per Samir Flores a Città de Messico.", en: L'America Latina (23.02.2019), https://lamericalatina.net/2019/02/23/manifestazione-per-samir-flores-a-citta-de-messico-fotogallery/, [accedido por última vez el14.07.2021].

Foto 52

De las redes de la #GiraZapatista

Klaus Ehringfeld, "Verschwundene Studenten in Mexiko. 43 offene Wunden", en: Der SPIEGEL [Online] (25.04.2016), https://www.spiegel.de/panorama/justiz/mexiko-verschwundene-studenten-43-offene-wunden-a-1089061.html, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 54

Informe del Gobierno Federal Alemán sobre su política de exportación de equipos militares convencionales en el primer semestre de 2020, Anexo 5: Licencias de exportación de equipos militares por grupo de países y país para el período comprendido entre el 01.01.2020 y el 30.06.2020, página 9: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=14.

Foto 55

Pérez Ricart, "Armas alemanas en México: el caso de la exportación a México de los fusiles Heckler & Koch G36. (MvB Agenda, MVB-AG-2013-001), Berlin/ México Ciudad 2010, p. 12.

Online: https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/36328/ssoar-2013-perez_ricart-Armas_alemanas_en_Mexico_El.pdf?sequence=1&isAllowed=y&lnkname=ssoar-2013-perez_ricart-Armas_alemanas_en_Mexico_El.pdf; [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 56

[Fuente originál: CIEPAC], Inés Apreza, "Quitarle el agua al pez: la guerra de baja intensidad en Chiapas", https://chiapas.iiec.unam.mx/No8/ch8castro.html, [accedido por última vez el 14.07.2021].

Foto 57: Lix; Foto 58: Francisco Hernando Vanegas Toro

Foto 59

Sitio web del Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR), https://www.ecosur.mx/nuevo-catedratico-conacyt-en-la-unidad-campeche, [accedido por última vez el 27.07.2021].

Foto 60

Alexandra Enders, "Sie gehen", in: Zeit Online (26.-28.10.2018), https://www.zeit.de/politik/ausland/2018-10/migranten-mexiko-zentralamerika-fluechtlinge-usa-donald-trump, [accedido por última vez el 27.07.2021].

Foto 61

Yameli Ortega, "Desesperación, colapso y muerte", en: Chicago Tribune (28.06.2019), https://www.chicago-tribune.com/hoy/ct-hoy-desesperacion-colapso-muerte-migrantes-20190628-iqzu4ewv5vej3hgkalfenoylwa-story.html, [accedido por última vez el 27.07.2021].

Foto 62

"Kamala Harris will Kooperation mit Mexiko", en: Deutsche Welle (09.06.2021), https://www.dw.com/de/kamala-harris-will-kooperation-mit-mexiko/a-57822161, [accedido por última vez el 7.07.2021].

Foto 63

"ONU critica consulta del Tren Maya: no cumplió con estándares", en: Forbes México, https://www.forbes.com.mx/onu-critica-consulta-del-tren-maya-no-cumplio-con-estandares/, [accedido por última vez el 27.07.2021].

Foto 64

Fuente originál: Wikimedia

Foto 65

"México invertirá 100 mdd en Centroamérica; replicará el programa Sembrando Vida, en: Marcrixnoticias (21.06.2021), [accedido por última vez el 27.07.2021].



América Latina es una de las regiones más peligrosas para les defensores de los derechos humanos*. Una estrategia para protegerse es hacer visibles sus luchas por la justicia ante la comunidad mundial. Esto también funciona porque las empresas y los gobiernos europeos, en particular, tienen que cuidar su imagen.

Por lo tanto, una estrategia de solidaridad para les activistas europeas* debe ser mirar de cerca y denunciar que nuestros gobiernos y empresas son cómplices de las violaciones de los derechos humanos y de la destrucción del medio ambiente.

El conocimiento nos hace responsables.

"Continuaron las amenazas y el hostigamiento contra personas que defendían los derechos humanos y, según datos de organizaciones de la sociedad civil, 24 personas defensoras fueron asesinadas. Los defensores de los derechos ambientales y de los pueblos indígenas manifestaron su preocupación por el megaproyecto conocido como Tren Maya. El presidente reaccionó acusándolos públicamente de ser "falsos ambientalistas". Seis relatores especiales de la ONU enviaron una carta al gobierno expresando una serie de motivos de preocupación sobre el proyecto del Tren Maya, algunos de ellos relacionados con el derecho de los pueblos indígenas a la tierra y a la salud, y también con las posibles consecuencias medioambientales del proyecto. "

Amnistía Internacional

"El proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia "

Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ONU-DH)

"Además, con frecuencia, (las consultas) son llevados a cabo en contextos de amenazas, criminalización y hostigamiento, perjudicando su carácter libre"

Comité contra de la Discriminación de la ONU

"No más permisos para empresas extractivistas, que contaminen el medio ambiente, la biodiversidad, y afectan la salud de las comunidades mayas "

Greenpeace, Viridiana Lázaro Lembrino