

Vollständiges Interview mit Dr. Sergio P. Díaz vom Colegio ECOSUR, Universität Campeche

Zur Person:

Dr. Sergio Prieto Díaz ist Professor am Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR) in Campeche, Mexiko, wo er an dem Projekt "Zwangsmigrationen an der südlichen Grenze Mexikos" beteiligt ist. Er verfügt über eine transdisziplinäre Ausbildung und hat unter anderem an der Universidad Autónoma und der Universidad Complutense de Madrid (Spanien), der Universidad de Buenos Aires und der Universidad Iberoamericana (Mexiko) studiert. Er hat Forschungsaufenthalte am CIESAS in San Cristóbal de las Casas (Mexiko) und an der Abteilung für Humangeographie der Universität Granada (Spanien) absolviert. Prieto Díaz untersucht aus einer interdisziplinären und dekolonialen Analyseperspektive die verschiedenen Arten von (In-)Mobilität und Migration, die mit der Entwicklung von Megaprojekten in der Grenzregion zwischen Mexiko und Zentralamerika einhergehen. Methodisch schlägt er kritische Instrumente für die kollektive Konstruktion von Wissen vor. Sein persönliches Forschungsprojekt trägt den Titel "Südliche Grenze von Mexiko-Zentralamerika: Megaprojekte, Migrationen und (Un-)Mobilitäten". Er ist auch Gründer des Espacio de Estudios Migratorios in Argentinien und gehört derzeit den thematischen Netzwerken STAND (Red de Acción Formativa del Sur de la Descolonialidad), COMPA (Colectivo Migraciones para las Américas) und MIGRARE (Migraciones y Movilidades) an. Er ist außerdem Mitglied der Organisationsausschüsse des Weltsozialforums für Migration und des Ständigen Tribunals für das Gewissen der Völker in Bewegung. Außerdem ist er Mitglied des wissenschaftlichen Bewertungsausschusses mehrerer thematischer Veröffentlichungen über Migration in Nord- und Südamerika bei ECOSUR.



Zu seinen Interessengebieten gehören: "Undokumentierte Migration", "Zwangsmigration", "Megaprojekte", "Soziokulturelle Einflüsse auf die Mobilität", "Indigene Völker" und "Territorium und Widerstand". Er hat bereits mehrere Aufsätze und Abhandlungen über die Folgen des "Maya-Zugs" verfasst.

Wir sprachen mit Sergio Prieto Díaz nach seiner Rückkehr von einer Reise durch den Südosten Mexikos, in der Region, in der das Infrastrukturprojekt gebaut werden soll. Wir haben von Campeche aus per Videokonferenz mit ihm gesprochen.

Das Interview wurde am 2. Juni 2021 geführt und im Juni 2022 überarbeitet.

Redaktion der "Recherche AG":

Guten Morgen Dr. Diaz, vielen Dank für diese Gelegenheit und Ihre Zeit! Beginnen wir das Interview mit der ersten Frage: In welchem internationalen Kontext ist das Projekt des Maya-Zugs zu verstehen, und welche Rolle spielen geopolitische Interessen?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Mit Vergnügen! Ihre Frage hat genau mit der analytischen Komplexität, der kontextuellen Komplexität des Projekts selbst, der Region, in der das Projekt vorgeschlagen wird, und des politischen und strategischen Kontexts sowohl des Projekts selbst als auch des Gebiets zu tun. Es ist notwendig, dessen Rolle als Grenzgebiet zu verstehen. Es gibt hier also drei grundlegende Elemente, die sicherlich nicht die einzigen sind, aber sie haben mit der Konstruktion eines Territoriums zu tun, das mit den grundlegenden Merkmalen von Grenzräumen und ihrer Beziehung zu den Prozessen der menschlichen Mobilität bzw. der menschlichen Immobilität in Konflikt steht.

Aber um die Frage etwas ausführlicher zu beantworten:

Der Kontext, den ich Ihnen in diesem Projekt aufzeigen möchte, hängt mit drei Aspekten zusammen: Zum einen die Betrachtung einer Grenzzone, die auch Zonen des Konflikts, des ständigen Streits sind. Die Vervielfachung von Megaprojekten, von denen der Trenn "Maya" ein paradoxes, paradigmatisches Beispiel ist, ist wichtig für den Diskurs, für die Medien und für die Politik, aber es ist nicht das einzige [Megaprojekt]. Wir müssen dieses Projekt in seiner Beziehung zu anderen Projekten analysieren. Und schließlich die Auswirkungen, die diese beiden Kategorien auf der Ebene "der Grenze" und "des Territoriums" in Bezug auf die Prozesse der Immobilität haben.

Ich erwähne diesen Begriff ["Immobilität"], weil er sich nicht nur auf Menschen bezieht, die sich freiwillig oder gezwungenermaßen bewegen, sondern auch auf Menschen, die sich weder freiwillig noch gezwungenermaßen bewegen.

In diesem Sinne könnte man also sagen, dass es eine historische und fast natürliche Beziehung zwischen der Vervielfachung von Megaprojekten gibt, die als Prozesse oder vielmehr Projekte der territorialen Neuordnung verstanden werden, d.h. die Idee der Megaprojekte ist es, die Gebiete, die diese Megaprojekte vorschlagen, neu zu konfigurieren, und zwar in der Regel im Hinblick auf ihre produktive Einbindung in das aktuelle globale Wirtschaftsmodell. Es geht gerade darum, Territorien zu besetzen und "in Produktion" zu bringen, die historisch oder bis heute in diese irrationale Logik eingebunden sind. Und die Beziehung zwischen ihnen bringt natürlich mindestens zwei Prozesse der Bevölkerungsverteilung mit sich. Einerseits die Vertreibung derjenigen, die in den Gebieten leben, und andererseits die Anziehung anderer Bevölkerungsgruppen, die nicht in den Gebieten leben, aber kommen, um zu arbeiten oder zu investieren, oder in diesem Fall, um dieses Entwicklungsmodell oder dieses Produktionsmodell zu unterstützen.

Ausgehend von dieser Beziehung weist der aktuelle internationale Kontext, um die Begriffe global, lokal und regional zu verwenden, genau diese Merkmale auf. An der südlichen Grenze Mexikos gibt es verschiedene Bezeichnungen für diese Gebiete: Süd-Südost, südliche Grenze, grenzüberschreitende Region... aber einige dieser Bezeichnungen haben eine bestimmte territoriale Bedeutung. Die Südgrenze Mexikos ist ein historisch umstrittener Raum, d.h. die Tatsache, dass sie über eine große Menge ungenutzter natürlicher Ressourcen verfügt: Wasser, Öl, Solarenergie, Windkraft, hat sie zu einem begehrten Gebiet im Wirtschaftssystem gemacht, insbesondere im internationalen Kontext einer starken neoliberalen Krise. In diesen Prozessen, die... [David] Harvey nannte sie: Akkumulation durch Enteignung, Zibechi, der argentinische Schriftsteller: Akkumulation durch Ausrottung... Sagen wir, als Merkmale des Neoliberalismus, werden diese Gebiete gegenwärtig als wünschenswerter, begehrter Raum konfiguriert, nicht so sehr in Bezug auf ihren nationalen Nutzen, sondern auf diesem strategischen Schachbrett, in dem die Nähe zu den Vereinigten Staaten ein relevanter Faktor ist, die historischen, kulturellen und sogar wirtschaftlichen Verbindungen, insbesondere in Bezug auf Spanien als kolonisierendes Land, die ehemalige Metropole der spanisch-lateinamerikanischen Länder, und auf der anderen Seite China als aufstrebende, aktuelle und mögliche Großmacht in der hegemonialen Welt.

Diese Region ist geostrategisch auf der Grundlage dieser drei großen Weltmächte konfiguriert, die historisch oder in der Vergangenheit die wichtigsten sind, wenn es um die Entwicklung von Megaprojekten geht, aber auch, wenn man sie in geostrategischer Hinsicht betrachtet. In diesem Sinne kann man sagen, dass diese Region im Süden Mexikos heute als eine Art globales Laboratorium für die Durchführbarkeit dieser Großprojekte gegen den Willen ihrer Bewohnerinnen*, der Bewohnerinnen* dieser Gebiete, konfiguriert ist, für die Funktionsfähigkeit dieser Megaprojekte, die zu Werkzeugen der territorialen Kontrolle werden, nicht nur für die Gewinnung von Ressourcen, sondern allgemein für die Verwaltung der Territorien. Dazu gehört auch die Variable der Mobilität und damit die Art und Weise, wie sich diese Projekte der territorialen Neuordnung auf die traditionellen Funktionen der Grenzen auswirken.

Die traditionelle Funktion der Grenze, die einzige traditionelle Funktion der Grenzen, die heute im Kontext der Globalisierung noch besteht, ist die Kontrolle des Transits von Personen. Es ist, sagen wir, das letzte Überbleibsel der Souveränität der Staaten in Bezug auf ihre Grenzen, denn Kapital und Produkte bewegen sich praktisch frei. Ideen und Vorstellungen auch, aber die Menschen sind die einzige Ressource, die der Staat noch kontrollieren kann: ob sie eintreten oder nicht, wie sie eintreten oder warum sie eintreten.

Und hier müssen wir ein weiteres wichtiges analytisches Element einführen, nämlich die historische Konfiguration der südlichen Grenze Mexikos als Raum... das sind die Begriffe, die verwendet werden: porös, unregierbar, sogar eine flüssige Grenze (das sind einige andere Terminologien).

Diese Grenze, die de facto-Grenze, die staatszentrierte Grenze, die Verwaltungsgrenze, ist also für die Kontrolle der Menschen nutzlos. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass diese Region Mexikos im Allgemeinen der größte Migrationskorridor der Welt in Richtung Vereinigte Staaten ist. Allein das System von Mexiko und Mittelamerika, aber heutzutage sehen wir Menschen südamerikanischer und asiatischer Herkunft, kurz gesagt. Er ist heute der größte globale Migrationskorridor. Diese Funktion der Grenze als Migrationskontrolle ist also strategisch, aber nicht nur für Mexiko, sondern vor allem für die Vereinigten Staaten.

Diese Dynamik wiederholt sich, mit einigen Änderungen, auch in anderen großen Migrationskorridoren, wie z. B. in Richtung Europa, wo Marokko oder Spanien die Rolle von "Bewachern" spielen, die den Transit von Menschen regeln.

Redaktion der Recherche AG:

Ja, die Idee ist, die Grenze im Fall der USA immer weiter nach Süden zu verlegen, richtig? Mit anderen Worten, beginnend zwischen Mexiko und Guatemala und nicht erst zwischen Mexiko und den USA. Gerade unter Trump gab es auch viele Abkommen mit den Ländern des "nördlichen Dreiecks": Guatemala, Honduras und El Salvador; um den Strom der Migrantenkarawanen bereits dort zu kontrollieren. Ausgehend davon haben wir eine Frage an Sie: Gibt es mit dem neuen Präsidenten [Biden] irgendwelche Änderungen dieser Strategie oder wird die gleiche Politik, die in den letzten fünf Jahren verfolgt wurde, weiterhin angewendet? *(Anmerkung der Redaktion: Das Interview wurde 2021, kurz nach der Amtseinführung Bidens geführt).*



Dr. Sergio Prieto Díaz:

Ich würde sagen, dass die Änderungen in diesem Sinne eher formal als inhaltlich sind. Es war klar, dass Trumps Politik besonders repressiv war, es war praktisch ein Wahlversprechen und auch ideologisch waren sie z.T. gegensätzlich zu der neuen Biden-Regierung. Aber jenseits der konjunkturellen Veränderungen oder der Veränderungen, die wir in der Präsidentschaft sehen können, gibt es eine Variable oder eine kulturelle Dynamik, die beibehalten wird, die mit Variationen in der Form, aber nicht in der Substanz in den letzten US-Regierungen beibehalten wurde:

Die erste ist die zugrundeliegende Idee, dass Migration, oder rassifizierte Migration, braune Migration, nicht-weiße Migration, eine Bedrohung für den American Way of Life darstellt. Und das ist etwas, das im Laufe der Geschichte immer wieder andere Namen bekommen hat, einmal waren es die Menschen asiatischer Herkunft, ein anderes Mal die Europäer, die aus den sozialistischen Blöcken kamen, heute ist es die Bevölkerung lateinamerikanischer Herkunft (ganz zu schweigen von der Bevölkerung afroamerikanischer

Abstammung), aber diese rassische Variable in Bezug auf das Anderssein, in Bezug auf die ausländische Migration als Gefahr, ist etwas, das sich erhalten hat. Paradoxerweise wird sie, während sie als Gefahr konstruiert wird, gleichzeitig als grundlegende Ressource genutzt, nicht wahr? Um Arbeitsmärkte mit schlechten Arbeitsbedingungen und den schlechtesten Gehältern usw. zu erreichen, werden diese Menschen, die als Gefahr angesehen werden, in der Regel beschäftigt. Ich meine, hier können wir also eine Verständigungslinie zu diesem Problem herstellen, die bis zur Sklaverei reicht, oder? Es handelt sich um die Gestaltung segmentierter Arbeitsmärkte für rassifizierte Menschen, die als minderwertig konstruiert werden. Dies ist also eine Tatsache, von der die amerikanische Wirtschaft nicht getrennt werden kann, sagen wir, sie hat eine Arbeitsstruktur, von den Arbeitsmärkten, die sich aus diesem theoretischen großen Problem speisen, das es zu lösen gilt.

Letztendlich bleibt (und das gilt auch für Europa) ein struktureller Bedarf an Migranten. Es stimmt nicht, dass sie der Migration ein Ende setzen wollen, es stimmt nicht, dass sie endlich die Lebensbedingungen in den Herkunftsländern verbessern wollen. Die Herkunftsländer, die Transitländer und die Zielländer, ob im globalen Süden oder im globalen Norden, profitieren alle von den Migrationsprozessen. Und nun profitieren sie auf unterschiedliche Weise, durch unterschiedliche Mechanismen. Es geht also darum, wie jedes Land versucht, diese Migrationsbewegungen im Rahmen seiner eigenen Grenzen oder seiner eigenen Interessen zu nutzen.

In diesem Sinne sehen wir in der südlichen Grenzregion, wie diese Idee der Grenze zu einer Art "multipler Grenzen" konfiguriert wird. Grenzen, die nicht mehr mit der Kontrolle oder Souveränität von Staaten verbunden sind, sondern mit der Abtretung dieser Souveränität an produktive Projekte, an das, was wir heute als öffentlich-private Partnerschaften zwischen Staat und Wirtschaft bezeichnen. Mit anderen Worten: Die südliche Grenze ist jetzt ein Schaufenster, in dem jede Person oder Gruppe mit wirtschaftlichen Kapazitäten oder politischen Kontakten ihre eigene "Entwicklung" vorschlagen kann.

Dies geschieht sehr stark in den Prozessen der Urbanisierung und Gentrifizierung, vor allem in Mérida und Cancún, aber durch diese Projekte [wie den Tren "Maya"], wie auch in vielen anderen Regionen: Valladolid, Chichen [Itzá], Palenque... Orte, die komplex und konfliktreich sind, aber sehr attraktiv für das große Kapital.

Jeder kauft also 2 Hektar, 10 Hektar, 30 Hektar, 1000 Hektar, was immer man kann, und man hat die völlige Freiheit zu tun, was man will. Und eines der ersten Dinge, die gemacht werden, sind Mauern zu bauen. Mauern um diese Gebiete. Und diese Mauern, Sie wissen ja, wie das ist, schützen nicht so sehr die, die drinnen sind, sondern sie nehmen denjenigen, die draußen sind, die Mobilität.

Wenn man über regionale Projekte nachdenkt, ist der Maya-Zug wichtig, aber wenn man sich den Transisthmischen Korridor vor Augen führt, schlägt dieses Megaprojekt tatsächlich vor, de facto eine neue Grenze zwischen Coatzacoalcos (Veracruz) und Salina Cruz (Oaxaca) zu schaffen. In einem Stück der schmalsten Stelle Mexikos und in dieser Passage, in diesem Isthmus, wird auch eine Eisenbahn vorgeschlagen, nicht die Maya-Bahn, sondern die transisthmische Eisenbahn, aber es ist eine Eisenbahn, die durch Mauern geschützt werden soll.

Wenn man sich also eine Eisenbahn vorstellt, die in einem schmalen Durchgang von einem Ende zum anderen durch Mauern geschützt ist... dann ist das im Grunde eine Grenzmauer. Eine Mauer, die nur sehr schwer zu überwinden sein wird und die de facto eine Grenze darstellt.

Sagen wir also, der Kontext, um diese Frage global zu beantworten, ist die Abgrenzung verschiedener Räume in Südmexiko als [...] neue Ansätze für das, was als Studie verstanden wird, denn heute sind alle Projekte, die in dieser Region stattfinden: nachhaltig, grün, erneuerbar, was weiß ich? In Bezug auf das Entwicklungsmodell findet ein Paradigmenwechsel statt: Das Projekt ändert sich zwar in der Form, aber im Kern ist es dasselbe, das sich in der Vergangenheit nicht nur in dieser Region, sondern auch in anderen großen Regionen wiederholt hat. Vor allem können wir die asymmetrischen Beziehungen zwischen den mächtigen Ländern und den abhängigen Ländern (Ex-Metropolen, Ex-Kolonien) untersuchen, bei denen es sich um historische Unterordnungsbeziehungen handelt.

Dies wäre der breite Kontext für das Verständnis dessen, was heute in dieser Region geschieht, nicht nur mit dem Zug, sondern auch mit anderen Projekten und deren Verbindung zum Migrationsprozess.

Redaktion der “Recherche AG”:

Wie beurteilen Sie in diesen grundsätzlichen und umfassenden Zusammenhängen die Rolle Deutschlands, d.h. der deutschen Unternehmen, des deutschen Kapitals, Deutschland als Global Player?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Was die Rolle Deutschlands in der Region bei laufenden und sicherlich auch bei künftigen Projekten angeht: In der Vergangenheit war Deutschland, wie ich bereits sagte, aufgrund der strategischen geopolitischen Frage in dieser Region nicht einer der Hauptakteure, die man beobachten konnte. Vor allem wegen der direkten Nähe waren es die USA im Norden und Mittel- und Südamerikas im globalen Süden. Und der nächste Hegemon, auf den auch alle Augen gerichtet sind, wegen seiner (anderen) Ideologie, ist China, und auf der anderen Seite das europäische Land, sozusagen, mit den stärksten historischen, identitären und wirtschaftlichen Bindungen, auch wegen der Bedeutung des Adels, also der historischen kolonialen Tradition: Spanien. Die Affinität der Sprache... das heißt, aus vielen freiwilligen und erzwungenen Gründen war Spanien im Blick. [...]

Es gibt nicht so viel Aufmerksamkeit, ich würde sagen, es gibt nicht so viel Tradition, nicht so viel Relevanz in Bezug auf Projekte, in Bezug auf die Anzahl der Projekte oder die Bedeutung der Projekte mit den Investitionen anderer Länder, einschließlich Deutschlands. Ohne zu vergessen, dass sie sicherlich sehr wichtig sind, insbesondere, wie ich glaube, auf dem Markt der erneuerbaren Energien, der Windenergie und sicherlich im Finanzsektor. Aber nehmen wir einmal an, dass die Relevanz deutscher Investitionen, ja sogar das Gefühl, dass Deutschland ein strategischer, gefährlicher oder vorherrschender Akteur sein könnte, gering ist. Daher wird dem Thema weniger Aufmerksamkeit geschenkt, und wir verfügen über weniger Wissen.

Es stimmt, dass das, was heute an der südlichen Grenze geschieht, in dem von mir erwähnten Kontext eine Öffnung zum Weltmarkt darstellt. Vielleicht mit mehr Offenheit als in der Vergangenheit:

Früher war es ein Mexiko mit einem nationalistischen Diskurs über die nationale Entwicklung usw., der schon immer sehr wichtig war. Aber heute, mit einer Regierung, die behauptet, links zu sein, hat sich das Panorama für ausländische Investitionen mehr geöffnet als in anderen Zeiten, und das bedeutet, dass der Tren “Maya” und diese Projekte, die theoretisch von einer beeindruckenden Technologie sind, die sicherlich in Europa oder den USA hergestellt wird, wahrscheinlich mehr Bedeutung haben werden.

Redaktion der “Recherche AG”:

Ja, nun, auch der Maya-Zug eröffnet Möglichkeiten und ist ein Fenster für andere Branchen. Es wird als ein Tor zur Ausbeutung von Ressourcen, Rohstoffen, Holz oder sogar Bergbau gesehen. Es ist die erste Tür, die sich öffnet, um den nächsten Schritt der Megaprojekte in der Region und die Enteignung und Ausbeutung zu ermöglichen.

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Eines der Probleme war natürlich, dass man sich den Tren “Maya” bisher nur als Zug vorgestellt hat. Das heißt, wie eine Eisenbahn, mit Gleisen, die auf einem Gebiet verlegt sind, das dazu dient, sich auf diesen Gleisen zu bewegen. Die Auswirkungen des Maya-Zug-Projekts gehen weit über die Gleise hinaus. Das Wichtigste ist nicht, was auf den Gleisen passiert. Ein großer Teil der Tracks existiert nicht, aber alles Neue, das diese Tracks bringen werden.

Und hier gibt es mehrere grundlegende Aspekte. Eine davon ist, wie gesagt, der Prozess der Urbanisierung entlang der Strecke. Die Strecke hat Bahnhöfe, Haltestellen und Entwicklungsdörfer. In diesen Entwicklungsdörfern werden natürlich nicht nur Städte entstehen, sondern auch Industrien, Unterhaltungsangebote... alles sehr auf den Tourismus und den Nutzen für die Einheimischen ausgerichtet, aber in der Praxis wissen wir bereits, wer davon profitieren wird: weniger die Einheimischen als vielmehr die Außenstehenden.

Was jedoch (im Rahmen der Unklarheit des Projekts) unklar war, ist, dass es für das Tren “Maya”-Projekt kein Ausführungsprojekt gibt, so dass keine konkreten Daten vorliegen, die gewährleisten, wie viele Menschen sich bewegen werden, wie viel die Fahrkarte kosten wird, wie oft der Zug fahren wird, wo die

Bahnhöfe sein werden (heute ist immer noch nicht sicher, wo die Bahnhöfe sein werden). Es werden Fortschritte bei einem Projekt gemacht, von dem wir nicht wirklich wissen, wohin es führt.

Aber darüber hinaus, sagen wir mal, fehlt es an Informationen. Bekannt ist, dass es einen Prozess der Grundstücksspekulation gibt, und zwar von dem Moment an, als es hieß: Wir werden einen Maya-Zug bauen. Bei einem Projekt ohne Bauarbeiten, ohne irgendetwas, verdoppelt oder verdreifacht sich sofort der Wert des Grundstücks, an dem der Zug hypothetisch vorbeifahren wird oder auf das der Zug Einfluss haben wird.

Der Prozess der Spekulation hebt offensichtlich ein asymmetrisches Verhältnis auf. Derjenige, der das Grundstück zu diesem Zeitpunkt besitzt, hat nicht die Mittel, um zu sagen: Gut, dann werde ich ein Angebot für den doppelten Wert, den es heute hat, ablehnen.

Der Wert des Landes steigt rasant und in diesem Moment beginnt ein Prozess der Vergeltung, des pseudo-ökonomischen Drucks: der Prozess der Bevölkerungssubstitution.

Die Leute, die sich dort aufhalten, greifen nach ihrem Geld und gehen als Erstes woanders hin. Und dann kommen die Investoren und bringen diesen Prozess der territorialen Neuordnung mit, der über die Straßen hinausgeht. Und auch hier ist es interessant zu sehen, wie der Prozess, der Mechanismus aussieht, wie die kommunalen Ländereien, die Ejidos, für dieses Projekt strukturiert werden sollen. Der Staat sagt also: "Gut, ich werde das Land nicht kaufen, damit es Ihnen gehört, ich werde es nicht an Sie vermieten, weil es keine Gesamtmiete ist". Es gibt also einen Mechanismus namens FIBRA, der vom Staat vorgeschlagen wird und besagt: "Nun, der Staat wird in diese Ländereien eingreifen, er wird sie in das Projekt Maya-Zug durch das sogenannte FIBRAS einbeziehen: Fideicomiso de Inversión en Bienes Raíces (Real Estate Investment Trust)".

Im Wesentlichen geht es also darum, die mit dem Projekt verbundenen Grundstücke in eine Art Finanzmarkt einzubinden, sagen wir, sie werden an der Börse notiert. Alle Grundstücke, die von dem Tren "Maya"-Projekt betroffen sind, werden wie ein Input für die Börse sein, und die Eigentümer werden eine Dividende erhalten, die, sagen wir mal, vom Börsenkurs des Projekts abhängt: ob er steigt oder fällt.

Es handelt sich also auch hier um eine sehr perverse Übung im finanziellen Reengineering. Denn stellen Sie sich vor, jemand hat zwei Hektar Land und will auf einem Hektar eine Eisenbahnlinie bauen, mit der er natürlich nichts anfangen kann. Und was er für das Stück Bahnstrecke erhält, hängt vom Börsenpreis des Projekts ab.

Dies sind einige Beispiele, und das letzte ist ein sehr aktuelles von einem Mann mit Finanzspekulationen. Wer verliert, wenn die Aktienmärkte zusammenbrechen? Der Kleinanleger. In einem nicht sehr hypothetischen Horizont könnten die Menschen dann die Nutzung ihres Landes, das faktische Eigentum an dem Land und das theoretische wirtschaftliche Einkommen, das sie für die Nutzung dieses Landes erhalten würden, verlieren. Aber alles legal, ganz legal.

Und das sind die Punkte, die über die Strecke, über die Gleise hinausgehen. Um die Frage zu beantworten: Was geschieht, sagen wir, was der Maya-Zug anführt, ist ein tiefgreifender Wandel in vielen Paradigmen der Landbewirtschaftung, des Zusammenlebens, der Gemeinschaft mit dem Land, der kollektiven Erfahrung in den Städten und Ejidos selbst... denn es gibt diejenigen, die dafür sind, und diejenigen, die dagegen sind. Die Maxime "teile und herrsche" ist also eindeutig: "Wir müssen nicht alle überzeugen, sondern nur einige, und wenn wir einige überzeugt haben, dann kämpfen sie untereinander".

Diese Art des Wandels kann also historisch evident sein. Es sind Transformationen, die zur Ausweitung des Modells der "eurozentrischen Moderne" auf andere Gebiete führen, die von anderen Kosmvisionen und anderen Kosmogonien beherrscht werden. Ich meine, wir gehen zurück zur Kolonie: Wir bringen das Geld und wir bringen die Kirche zu den Völkern eines anderen Kontinents und damit, entschuldigen Sie, "verarschen wir sie".

Redaktion der "Recherche AG":

Ja, über diese Transformation haben Sie geschrieben: "Der Maya-Zug: Vierte Transformation oder struktureller Kontinuität?" heißt der Aufsatz, und Sie schreiben: "Der Bau des Maya-Zugs scheint beschlossene Sache zu sein. Was die indigenen Völker entscheiden, wird keine Rolle spielen. Ist dies auch die vierte Transformation? Es gab keine vorherige Debatte über das Projekt und seine Auswirkungen".

Welchen Standpunkt vertreten sie zu den durch die mexikanische Regierung durchgeführten bzw. nicht durchgeführten Konsultationen?



Dr. Sergio Prieto Díaz:

Ja, nun, es wurden Konsultationen durchgeführt. Dies sind jedoch nicht die Konsultationen, die nach internationalem Recht und den von Mexiko ratifizierten Konventionen vorgeschrieben sind. Es gibt klare Leitlinien aus dem Übereinkommen 169 [der ILO]. Und was hier in Mexiko gemacht wurde und immer noch gemacht wird, ist eine "Ad-Hoc-Konsultation".

Eine "Ad-Hoc-Konsultation" setzt voraus, dass man sich theoretisch diesem internationalen Mechanismus unterwirft und ihn durchführt, aber in der Praxis auf eine Art und Weise, die ein "Nein" zum Tren "Maya" verhindert.

Natürlich haben Konsultationen stattgefunden, aber die Konsultationen, die hätten stattfinden müssen, haben nicht stattgefunden.

In diesem Sinne kann die Regierung beruhigt sagen: "Nun, die Konsultationen haben stattgefunden, nicht wahr?" Wir wissen bereits, wie in dieser Art von Diskurs mit Daten umgegangen wird: "70% der Ejidatarios haben teilgenommen". Nun, aber 70% der Ejidatarios umfassen nicht alle Menschen, die in der Gemeinschaft sind. Sie umfasst Menschen, die bestimmte Rechte haben. "Die Bürgermeister und Gouverneure wurden rechtzeitig konsultiert". Nun, aber wer hat sie gewählt? Es sind nicht die traditionellen Behörden. Es gibt Zeiten, in denen es zu Konflikten zwischen den traditionellen Autoritäten kommt.

Anmerkung der Redaktion:

Ein Ejido in Mexiko ist eine Form des Landbesitzes, die durch gemeinschaftliches Eigentum an Land mit individueller Nutzung gekennzeichnet ist. Das kommunale Ejido wird in der Regel in kleinen Parzellen an Gemeindemitglieder zur Bewirtschaftung des Gemeindelands vergeben und muss ungeteilt bleiben, wobei es nicht verkauft oder vererbt wird, sondern in kollektivem Besitz bleibt. In der mexikanischen Verfassung von 1857 wurde es durch den privaten Großgrundbesitz ersetzt. Im Jahr 1915 forderte die mexikanische Revolution ihre Wiedereinführung, und im Jahr 1934 wurde diese Forderung offiziell umgesetzt. Im Jahr 1960 waren 24 % der Anbauflächen in Mexiko Ejidos. Im Zuge des Nordamerikanischen Freihandelsabkommens (NAFTA), gegen das sich u.a. die Zapatisten wehrten, wurde das Recht der Bäuer*innen auf ein Ejido (Artikel 27) aus der Verfassung gestrichen, begründet mit der angeblich "geringen Produktivität" des Landes.*

Der offizielle Diskurs spricht sich also dafür aus, dass das, was erfüllt werden musste, auch erfüllt wurde. Aber das ist eine sehr subjektive Sichtweise, nicht wahr? Aus der Sicht derjenigen von uns, die das [Übereinkommen] 169 aus einer umfassenderen Perspektive und aus einer Perspektive der notwendigen historischen Gerechtigkeit verstehen, ist das, was getan wurde, eine Übung zur Legitimierung der bereits

getroffenen Entscheidung. Mit anderen Worten, die Entscheidung ist bereits gefallen: "Wir mussten nur noch einen Weg finden, damit die indigenen Völker das, was wir ohnehin tun wollten, nicht behindern".

Redaktion der "Recherche AG":

Sicher, und in diesem Zusammenhang wird es vielleicht auch wieder wichtig, was das deutsche Unternehmen DB tut, denn Deutschland hat nach zwölf Jahren auch das Übereinkommen 169 ratifiziert. Und die DB [Consulting and Engineering], die jetzt einen Vertrag für das Tren "Maya"-Projekt hat ist ein staatliches Unternehmen. Und in diesem Zusammenhang ist die Konvention sehr wichtig und auch interessant, und wie Sie sagten: die Rolle, die Spanien spielt, offensichtlich auch:

Und auch der Vertrag, den die deutsche Bahn, die DB, jetzt hat, ist ein Joint Venture mit zwei spanischen Unternehmen. Und in Spanien findet man viele Informationen über die Beteiligung spanischer Unternehmen am Tren "Maya", aber über die DB-Beteiligung hört man kein Wort.

Auch der deutsche Staat spricht nicht über die Beteiligung. Und wir fragen uns, ob das mit der Tatsache zusammenhängt, dass sie inzwischen die Konvention ratifiziert haben.

Denn Spanien, die spanischen Unternehmen haben es [die Beteiligung an dem Projekt] als großen Gewinn, als Sieg verkündet, weil sie den Auftrag erhalten haben. Und hier [in Deutschland] gibt es keine Medienberichterstattung darüber.

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Ja, es könnte sicherlich viel damit zu tun haben! Und ich meine, hier muss man auch sehen, wie das Verhältnis der verschiedenen Staaten zu ihren Unternehmen ist. Wie eng die politischen Interessen und die wirtschaftlichen Interessen miteinander verflochten sind oder nicht.

In diesem Sinne glaube ich, dass die deutsche Regierung, wenn sie in diesem Fall Druck auf die deutsche Regierung ausüben, ein klares Motiv hat, ihre Unternehmen zur Einhaltung der internationalen Rechtsvorschriften zu bewegen. Insbesondere solche, die Auswirkungen auf Drittländer haben, nicht wahr?

Es ist meine eigene Vorstellung, vielleicht ist es nicht so, aber ich denke, dass es in diesem Sinne, wie es eine soziale Aktion geben kann, auch eine staatliche Reaktion geben kann. Schließlich ist eine stärkere Unternehmenskontrolle in Ländern wie Deutschland oder vielleicht in den nordischen Ländern, als im Fall von Spanien zum Beispiel. Das heißt, die Anzahl der spanischen Unternehmen, die Projekte in Mexiko durchführen... wenn Spanien bei all diesen Projekten die Einhaltung der Konvention 169 verlangen könnte, würde die Katastrophe Jahrhunderte dauern, nicht wahr? Weil das noch nie gemacht wurde, weil spanische Unternehmen in allen Wirtschaftssektoren vertreten sind. Denn die "Riviera Maya" ist voll von spanischen Hotels, nicht wahr? Stellen wir uns vor, es würde eine Konsultation stattfinden, und die Rechtmäßigkeit all dieser Projekte würde in Frage gestellt...

Im Falle Deutschlands könnte diese Wachsamkeit und dieser Versuch, die Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten, vielleicht auch aufgrund des sozialen Bewusstseins der deutschen Bevölkerung eher durchführbar sein... Vergessen wir nicht, dass es im Falle Spaniens große Bevölkerungsgruppen gibt, die weder die Beziehung Spaniens zur Eroberung noch zur gegenwärtigen Ungleichheit aufgrund dieser Historizität anerkennen werden, oder?

Ich denke sogar, dass über die Institutionen der Europäischen Union Druck auf bestimmte nationale Regierungen ausgeübt werden kann, damit sie die internationalen Vorschriften einhalten.

Ich denke, [Sie] haben da auch eine sehr schöne und interessante Herausforderung im Rahmen ihres Reports und der zapatistischen Tour. Wir müssen in der Lage sein, die Bewegungen in Deutschland oder in Spanien oder in anderen Ländern um diesen speziellen Fall herum zu artikulieren. Diese Überwachung ausländischer Unternehmen und der Banken, die diese Unternehmen finanzieren, im Rahmen von Analysen und Untersuchungen ist wegen der möglichen Folgen sehr interessant. Und auch wenn wir mit dem rechtlichen

Rahmen nicht vertraut sind, können wir so Druck auf die Banken ausüben, die diese nationalen Unternehmen bei ausländischen Projekten finanzieren. Daraus könnte sich ein Präzedenzfall ergeben...

Es ist eine Übung, um sich mit anderen Widerständen zu verbinden, die letztlich, sagen wir, den Ort des Ziels teilen. In diesem Fall der Süden Mexikos oder andere Länder des globalen Südens. Aber es sind Widerstände von dort, aus dem Norden.

Redaktion der "Recherche AG":

Ja, wir wollen dies in einer Veranstaltung zur Sprache bringen, in der wir vorstellen, was wir über deutsche Unternehmen und ihre Beteiligung an dem Zugprojekt herausgefunden haben. Schließlich möchten wir darüber diskutieren, wie wir uns selbst organisieren können.

Und da wir gerade von rechtlichen Fragen sprechen: Was halten Sie von der kürzlich gerichtlich angeordneten Einstellung der Bauarbeiten am Tren "Maya" Und hat sich seit dem Gerichtsurteil etwas geändert?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Einerseits habe ich den Eindruck, dass bereits 12 oder 15 einstweilige Verfügungen bei der Justiz eingegangen sind, in denen die Einstellung der Arbeiten gefordert wurde. Es handelt sich um vorsorgliche Aussetzungen, sie sind nicht endgültig. Sie sind nicht endgültig, denn letztlich sind wir wieder bei demselben Thema: Es handelt sich um ein Projekt, für das es kein Projekt gibt, der Konsultationsprozess wurde zwar durchgeführt, ist aber nicht abgeschlossen und wird nicht anerkannt. Mit anderen Worten: Es werden die Lücken im Projekt aufgezeigt. Und es zeigt auch den Widerstand der Bevölkerung, die theoretisch konsultiert wurde, aber wie wir sehen können, gab es keine gute Kommunikation, denn trotz der Tatsache, dass die Konsultation theoretisch ein Erfolg ist, gibt es immer noch Widerstand, weil es scheint, dass sie mit dem Projekt nicht einverstanden sind.

Dieses Projekt muss jedoch auch als ständiger Konflikt, als ein Territorium im Konflikt gesehen werden. Ein Konflikt um ein Territorium, aber auch ein Konflikt um die Verwaltung der Rechte der Menschen, also ein "multipler Konflikt".

Ich habe mich dazu geäußert, dass dieser Zug nicht neu ist. Es gibt bereits mehrere historische Eisenbahnprojekte in der Region, die sich nicht herauskristallisiert haben oder zu einem bestimmten Zeitpunkt herauskristallisiert wurden, dann aber nicht mehr operativ sind... Das neue Projekt basiert zu einem großen Teil auf diesen Ruinen. Der offizielle Diskurs lautet also: "Es gibt keinen Grund, mit dem, was wir tun, aufzuhören, denn was wir tun, ist nicht neu. Was wir tun, ist die Aufrechterhaltung dessen, was bereits getan wurde. Wir werden die Schienen ändern und das, was bereits geschehen ist, in Ordnung bringen". Es ist also, sagen wir mal, eine Frage der Interpretation.

Für manche ist es nur eine Reparatur, aber wenn man sich anschaut, was sie tun, beinhaltet die Reparatur: das Fällen von Bäumen in der Nähe, das Entfernen von Land aus dem Gebiet jenseits der Gleise, den Bau von Straßen... mit anderen Worten, es gibt neue Beeinträchtigungen. Und sie verteidigen sich damit, dass das, was sie tun, nur eine Reparatur ist, und da es sich nur um eine Reparatur handelt, gibt es keinen Grund, damit aufzuhören.

Redaktion der "Recherche AG":

Richtig. Sie sagten, dass es sich um ein "Projekt ohne Projekt" handelt. Aber die Leitung dieses "Projekts ohne Projekt" liegt in den Händen der Streitkräfte. Wir lesen, dass die Armee für die Verwaltung des Infrastrukturprojekts zuständig sein soll, und zwar ohne zwischengeschaltete staatliche Behörden.

Bedeutet dies eine gefährliche Unabhängigkeit für die Streitkräfte?

Dr. Sergio Prieto Diaz:

Ja, natürlich. Wir müssen bedenken, dass wir uns, wie ich bereits sagte, in einem Grenzgebiet befinden, in einem geostrategischen Grenzgebiet: wegen der Migrationsproblematik, wegen des Drogentransits, wegen der natürlichen Ressourcen... es ist ein reiches Gebiet. Verarmt, aber reich.

Und als natürliche Konsequenz... wir wissen das: Grenzen = Militarisierung.

Dieser Raum ist nicht frei von dieser Militarisierung. Es handelt sich um eine historische Militarisierung, und dort haben wir, obwohl es ein wenig außerhalb der Route des Maya-Zugs liegt, das gesamte Chiapas-Gebiet des Lakandonischen Urwalds. Es gibt einen militärischen Konflikt, aber er war in den letzten zwanzig Jahren unsichtbar. Das Gebiet ist also eine traditionelle Zone der Militarisierung.

Nun überlebt dieses Projekt ohne Projekt, der Maya-Zug, gerade dank seiner Anpassungsfähigkeit. Das heißt, die Art und Weise, wie er Probleme löst.

Zum Beispiel:

- Wir fangen an, die Eisenbahnschienen zu entfernen und sehen, dass es einen Abschnitt gibt, in dem sich eine Fledermaushöhle befindet. Nun, wir werden ein wenig von der Route abweichen.

- In diesem Fall wollen wir den Zug durch Mérida fahren lassen, aber die Einwohner von Mérida sind dagegen. Nun, dann werden wir eine Überführung bauen.

- Das ist hier [Campeche] passiert. Die Ausschreibungen sind für die Dschungelabschnitte geöffnet, das war im Wesentlichen der Abschnitt zwischen Felipe Carrillo Puerto, aber vor allem von Chetumal bis Escárcega, und wir fahren über die Grenze, erst nach Belize und dann nach Guatemala.

In diesem Gebiet hat der Zug, sagen wir, zwei Abschnitte, von denen der eine attraktiv und touristisch ist und eventuell rentabel sein kann. Sie verläuft im Wesentlichen von Campeche nach Mérida, Valladolid, Cancún und einem Teil der "Riviera Maya". Der Teil, in dem die Entfernungen kurz sind und es viele Attraktionen gibt, und schließlich gibt es eine Menge von Touristenbewegung.

Und einen anderen Teil, der, gelinde gesagt, hässlich, lang, langsam und unrentabel ist. Das ist genau der Teil, für den es keine oder nur sehr schlechte Angebote von ausländischen Unternehmen für den Bau und Betrieb gab. Da es also keine Angebote gab, das heißt: "Es gab einen Plan, einen Zug zu bauen, aber es gibt niemanden, der ihn bauen kann, also wurde gesagt, dass es besser wäre, wenn die Armee das machen würde, und das Problem war gelöst".

Das Problem wurde durch den Bau gelöst, und das Problem wurde auch in dieser Richtung oder in dieser Dynamik der fortschreitenden Militarisierung der Grenze gelöst. Letztlich geht es genau darum, einen Weg zu finden, diese Militarisierung zu rechtfertigen.

Es gibt noch einen weiteren Aspekt, der in dieselbe Richtung geht, zum Beispiel das Programm Sembrando Vida. Ich erzähle Ihnen das nur, damit Sie einen breiteren Überblick über den "Zug" hinaus bekommen können. Das Programm Sembrando Vida ist eine öffentliche Maßnahme, im Gegensatz zum Maya-Zug, der ein Investitionsprojekt ist. Sembrando Vida schlägt die Wiederaufforstung, die Anpflanzung von Obstbäumen, Holzbäumen usw. und die Gewährung einer kleinen Pacht an die Person vor, der das Land gehört. Dieser Diskurs ist so weit gefasst, dass Sembrando Vida von der mexikanischen Regierung vorgeschlagen wurde, ein Programm in El Salvador, Honduras und Guatemala durchzuführen.

Es sind nicht allein die USA, die diese Programme für Zentralamerika vorschlagen, sondern Mexiko. Mexiko hat in diesem Sinne eine zweitrangige hegemoniale Rolle. Im Rahmen dieses Programms ist die Aufforstung von einer Million Parzellen geplant. Es handelt sich um den größten Aufforstungsplan der Welt.

Und wie wollen Sie aufforsten? Um aufzuforsten, müssen Sie pflanzen, richtig? Wo? In Baumschulen, wo man, ich weiß nicht wie viele, 300 Millionen Pflanzen anpflanzt, ich weiß nicht, eine gigantische Sache. [...] Und diese Baumschulen unterstehen dem Militär. Mit anderen Worten: Das Militär würde nicht mehr die Grenzen bewachen und Waffen tragen, sondern Bäume pflanzen. Was geschieht? Wenn Sie auf der Karte sehen, wo sich die mit Sembrando Vida assoziierten Militärbaumschulen befinden,

werden Sie feststellen, dass sie sich in der Lacandona, in Ocozingo, in Copalar und in Bochil befinden.... um alle Caracoles [der Zapatisten] herum. Sie befinden sich strategisch an Orten des Konflikts, aber mit einem grünen Mandat. Ein Mandat zur Wiederaufforstung. Dies ist also Teil dieser Logik, nicht wahr? Auf der einen Seite gibt es logischerweise eine De-facto-Macht, nämlich das Militär, das in unserem Land "Mexiko" sehr wichtig ist und bei Laune gehalten werden muss, auch wenn die Leute noch so sehr behaupten, es sei nicht so. Und wie können wir sie bei Laune halten? Indem man ihm Vorrechte einräumt, die es ihm erlauben, seine Macht zu erhalten, indem man ihm öffentliche Arbeiten überträgt, indem man ihm die Kontrolle über bestimmte Gebiete überträgt und natürlich durch Verträge in diesem Sinne, die über das Militärische hinausgehen. [...] Mit anderen Worten: Hier geht es fast nicht mehr um eine Debatte zwischen Staat und Markt, zwischen Regierung und Wirtschaft: In diesem Fall geht es auch um eine Debatte zwischen dem demokratischen Staat und dem Militärstaat.



Redaktion der "Recherche AG":

Unglaublich, dass sie auch die Militarisierung grün anstreichen und ihr einen ökologischen Anschein geben....

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Das stimmt, und dieses Programm Sembrando Vida ist äußerst interessant. Ich meine, es wird nicht so viel darüber gesprochen wie über den Maya-Zug oder den Transismischen Zug, aber er ist äußerst interessant wegen der Ausdehnung, weil er sich praktisch in der gesamten südlichen Region des Landes befindet, aber auch in weiten Teilen der Mitte des Landes; wegen seiner Funktion als regionale Migrationspolitik und weil Mexiko es finanziert.

Mexiko finanzierte die Umsetzung dieses Programms in vielen mittelamerikanischen Ländern, und als wäre es eine Art Mutmaßung zwischen dem politisch korrekten Diskurs der Grünen... aber mit einer sehr starken geostrategischen und territorialen Funktion, um Gebiete und konfliktträchtige Bevölkerungen zu entwickeln, unter dem Diskurs von: Bäume pflanzen.

Redaktion der "Recherche AG":

Und als letzte Frage, um auch den bitteren Geschmack im Mund loszuwerden, von all diesen Dingen, die Sie uns erzählen.... Was wissen Sie über den Widerstand, den die Gemeinden gegen das Projekt [Maya-Zug] leisten, und welche Möglichkeiten gibt es, auf lokaler oder regionaler Ebene zu handeln? Und welche Auswirkungen haben die Zapatisten und ihr Widerstand?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Nun, besonders im Fall der Zapatisten kann ich Ihnen nicht viele Elemente nennen, aber es ist wahr, dass die Unterstützungsnetzwerke der Zapatisten vom ersten Moment an präsent waren, über den Lakandonischen [Dschungel] und Chiapas hinaus. Die Ausschüsse waren an den ersten Bemühungen beteiligt, die Widerstände hier zu verbinden. Und vielleicht gerade wegen der Betonung, die das Projekt in diesem Fall hat, ist das, was den Widerstand sicherlich am meisten ausgelöst hat: die Tatsache seines Namens. Und dass sein Name ["Maya"-Zug] nicht, sagen wir, unschuldig ist. Sie waren nicht unschuldig, sie haben versucht, ein Konzept und eine Identität zu vermarkten, die hier immer noch sehr lebendig ist. Und es wurde benutzt und missbraucht, und genau das hat historische Widerstandsprozesse auf der Halbinsel Yucatán geweckt. Vor nicht allzu langer Zeit gab es einen Kastenkrieg, in dem sich die Maya-Völker, einige von ihnen, gegen die Ausbeutung in den Haciendas und gegen die Funktion, die bereits damals die Zugprojekte hatten, auflehnten. Das heißt, die historischen Eisenbahnstrecken auf der Halbinsel Yucatan markieren die Grenzen des Widerstands der Maya-Völker. Die Züge kamen so weit, wie sie kamen, weil die Maya sagten: "bis hierher und nicht weiter".

Es gibt also einen merkwürdigen Prozess, ich würde sagen, für diese analytischen und sogar philosophischen Übungen, der die Möglichkeiten des Widerstands aufzeigt, die ausgelöst werden, wenn es kein wirklich integratives Projekt gibt. Das heißt, wenn Projekte von oben nach unten und in diesem Fall in Mexiko von der Mitte zu den Rändern (soweit es sie gibt) getragen werden, lösen sie in der Regel Widerstandsprozesse aus, deren Ausmaß heute nur schwer zu erkennen ist.

Je mehr Zeit vergeht, desto stärker wird der Widerstand. Wäre dies ein Projekt gewesen, das unter anderen Bedingungen angegangen und beschleunigt worden wäre, aber mit einem klareren Fahrplan für das, was geschehen sollte, wäre es sicherlich so gewesen, wie es zu Beginn geschah: Alle waren sehr für das Projekt, und im Laufe der Zeit haben wir gesehen, wie sehr improvisiert wurde und wie sehr das Projekt in die falsche Richtung lief. Dies stößt auf immer mehr Widerstand.

Nun müssen wir auch bedenken, dass es sich nicht um ein neues Projekt handelt. Der Traum von der Kolonisierung, der Neoliberalisierung dieser Region ist Jahrhunderte alt und wird auch weiterhin anhalten. Und am Ende mag dieser Maya-Zug in der Realität enden oder auch nicht, aber er wird sicherlich einen Nachfolger haben, auf den wir ebenfalls achten müssen. Denn ich sage: Das sind alte Träume des Imperialismus. Man sollte nie sagen, dass es sich nicht um Träume handelt, sondern um sehr weitreichende Projekte. Diese Projekte, die heute in der Region durchgeführt werden, können mit historischen Projekten in Verbindung gebracht werden, von denen einige in Kraft sind und andere nicht, wie z.B. der Puebla-Panama-Plan oder das Mesoamerica-Projekt oder der Energiekorridor zwischen Zentralamerika und den Vereinigten Staaten von Amerika. Mit anderen Worten: Es handelt sich um, sagen wir, neuartige Versuche, aber sie sind Teil einer alten Logik und Dynamik, die sich weiter entwickeln wird.

Über den Zug hinaus, der in diesem Fall ein guter Katalysator und ein guter Weckruf für das ist, was in diesen Gebieten, nicht nur in Mexiko, sondern in vielen Teilen der Welt, unter diesem neuen Diskurs gefördert wird: Achtung der Menschenrechte, grüne Entwicklung, saubere Energie, Integrität der Unternehmen, beste Praktiken? All dies sind Elemente dieser neuen Welle, in diesem Fall noch nicht der Migration, sondern der Institutionen, die Migrationsprozesse auslösen.

Wenn wir dieser Logik folgen, werden sie natürlich bei uns bleiben, wir werden keine Orte in der Welt mehr haben, die wir ausbeuten können. Wir werden sicherlich in unserer Mobilität immer mehr eingeschränkt werden, wenn wir nicht funktional zu diesem System sind.

Redaktion der "Recherche AG":

Vielen Dank für die Antwort und auch für das Interview. Wir haben hier eine Menge gelernt. Und wir denken auch, dass es wichtig für die Praxis ist, für den Widerstand. Denn hier [in Deutschland] planen wir Demonstrationen gegen die beteiligten Unternehmen, aber wir müssen auch Druck auf die Regierung ausüben.

Bei der Konvention 169 ist das Wichtigste [auch] hier in Europa der internationale Widerstand. Nicht nur mit Mexiko, sondern auch, dass sich der Widerstand zwischen Spanien und Deutschland vereinigt, so wie sich auch die Unternehmen vereinigen, nicht wahr?

Ich hoffe, dass Ihre Forschung sehr hilfreich sein wird und dass sie auch hier in Deutschland in die Praxis umgesetzt wird. Ich hoffe, dass nicht alles theoretisch bleibt, sondern dass praktische Funktionen entstehen.

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Natürlich, und wir können Ihren Report hier [Mexiko] verbreiten, es kann auch ein gutes Material sein, um mit anderen Organisationen im Widerstand in Verbindung zu treten. Ich meine, es geht im Grunde um die gleichen Probleme in anderen Ländern Amerikas, nicht wahr? Kolumbien, Brasilien...

Es ist auch ein Weg, wie Sie sagten, um den Diskurs praktisch zu machen. Denn ja, der Diskurs gegen den Neoliberalismus, die Rechte und die Geschichte usw. sind dialektische Schirme, Hahnenkämpfe, die niemand jemals gewinnen wird, weil jeder seine eigenen Referenzen hat: theoretisch, methodologisch, quantitativ [...] aber es ist die Praxis, in der die Theorie wirklich gezeigt werden kann.

Ich denke, dass das, was der Compa [ein Mitglied der Redaktion] hier mit uns geteilt hat [das ILO-169-Abkommen] und was ich mit Ihnen geteilt habe, ein sehr praktisches theoretisches Werkzeug ist. Es ist die Tatsache, dass wir in der Lage sind, Rechtsvorschriften in die Hand zu nehmen, die ratifiziert worden sind, die auf dem Papier stehen und die jetzt durchgesetzt werden müssen.

Es geht darum, die Mittel zu finden, um sie durchzusetzen.

Aber aus anderen Arten von internationaler politischer Verantwortung heraus ist es möglich, die Einhaltung des Rechts zu fördern oder zumindest zu gewährleisten. Und dass am Ende die Menschen entscheiden können.

Redacción "Recherche AG":

Ja, Sie haben völlig Recht.

Sergio, vielen Dank für das Interview und ich weiß nicht, ob du eine Frage an uns hast?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Ich habe eine Sache einfach hier am Anfang aufgeschrieben, bevor wir mit dem Interview begonnen haben: "Zug des Todes", habt ihr mir gesagt: Zug des Todes, warum dieser Name? Ich habe in der letzten Stunde über diesen Namen nachgedacht, aber er überzeugt mich nicht ganz.

Lassen Sie mich das erklären. Ich denke, es ist genau die Logik des Kapitalismus, des Neoliberalismus, die diesen Zug verkörpert. Dieser neue "grüne" Neoliberalismus ist nicht der Tod, sondern man könnte auch sagen die Enteignung. Ja, es ist ein Endergebnis, Enteignung, umfassende Enteignung ist der Tod, aber als solche sind es keine Projekte, die auf Zerstörung abzielen. Aber vor allem, um von einem Zustand zu profitieren, den man sogar als *Tod im Leben* bezeichnen könnte.

Es geht nicht ums Töten, sondern darum, Menschen am Leben zu erhalten, die am Rande des Überlebens stehen. Es geht darum, so viel wie möglich auszubeuten, aber ohne zu töten. Tod ist Tod, es gibt kein Projekt, das das verteidigt, oder? Aber unter all dieser Rhetorik der nachhaltigen Energien, des nachhaltigen Diskurses, sehen wir, was der Nachname dieser "Entwicklung" ist, ja, das wissen wir bereits: Ungleichheit, Ausgrenzung, Armut, Zerstörung. Nachhaltige Entwicklung meint genau das: wie man dies [Ungleichheit,

Ausgrenzung, Armut, Zerstörung] nachhaltig macht: aufrechtzuerhaltende Bedingungen der ungleichen Ausbeutung zu schaffen. Dies ist die Schlussfolgerung.

Das ist die Logik, die Logik besteht nicht darin, dass das Projekt das Leben eines Menschen beenden kann, sondern einfach darin, dass es ihn kommerziell verwerten kann. Ob Leben eine erneuerbare Ressource oder eine natürliche Ressource ist. Das Leben wird am Ende zur Ressource, es ist nicht weiter ein Recht, nicht mehr eine biologische Eigenschaft, einfach eine weitere Ressource. Und ich verstehe, dass diese Dynamik letztendlich zum Tod führt, das ist unbestreitbar, aber die erste tatsächliche Darstellung, und das ist es, was ich an dem Ganzen sehr bemerkenswert finde, ist genau diese Idee, alles mit politischer Korrektheit zu verschleiern.

Heute spricht man von Entwicklung, und diese Projekte, der Maya-Zug, ist eines der ersten, das diesen neuen Diskurs aufgreift, diese neue Dialektik, die sich nicht auf eine klassische Vorstellung von Entwicklung konzentriert. Entwicklung als Industrialisierung, Entwicklung als Abbau von natürlichen Ressourcen. Sie grenzen diese Idee der touristischen Entwicklung, der nachhaltigen Entwicklung mit geringer Intensität, ab. Sagen wir, als Dialektik, denn in der Praxis bleibt es dasselbe.

Diese Projekte, und Sie werden feststellen, dass praktisch keines von ihnen, weder Sembrando Vida (Wiederaufforstung), noch der Transismische Korridor (Kommunikation), noch der Maya-Zug (Tourismus), die klassischen Merkmale der orthodoxen Entwicklung hervorheben: Verarbeitung, Industrie, sagen wir von Rohstoffen, Primärarbeit.... Diese Entwicklung geht bereits in Richtung Dienstleistungen, es ist nicht mehr die gleiche Art von Entwicklung wie früher.

Und das ist ein Unterscheidungsmerkmal, sie verkörpern das... Tatsächlich sagte Pedro Uc, [...] ein hier geborener Maya, in einem Gespräch mit mir über Sembrando Vida: "Das ist die echte Mauer von Trump, es ist eine grüne Mauer, eine Mauer ohne Ziegel, aber das ist die Idee der Mauer".

Diese Migrationspolitik steht im Gegensatz zu der Vorstellung, die wir alle von Trumps Mauer hatten, einer physischen Mauer an der Südgrenze der Vereinigten Staaten; aber die Mauern sind heute diese Projekte, diese grüne, nachhaltige, touristische Mauer, die aber letztendlich Mauern für die Mobilität von Menschen sind.

Es ist interessant, wie damit gespielt wird, indem man ihn nicht den Maya-Zug nennt, sondern versucht, ihm diesen Sinn zu geben, ihn zu definieren und ihn durch seine Funktionen zu sehen.

... Es kann verschiedene Namen haben, es kann der Zug der Lügen sein, aber es kann auch der Zug der Unterentwicklung sein, weil er letztendlich die Kontinuität der Situation der Unterentwicklung ermöglicht, mit weniger Entwicklung in dieser Region. Letztendlich kommt der Nutzen nicht den Einheimischen zugute, sondern die Einheimischen werden verdrängt.

Also, es gibt mehrere Namen... wir können dem "Maya" Zug tausend Namen geben, wie der Hydra mit den tausend Köpfen?

Maya ist ein universelles Imaginäres, man sagt Maya und bestimmte Dinge kommen einem in den Sinn. Andere Dinge fallen mir nicht ein. Man denkt nicht an Enteignung, man denkt nicht an die Geschichte des Widerstands des Maya-Volkes. Wie unterbewertet das Maya-Volk in den Maya-Gebieten ist... so kann man mit diesen Bildern auch in die andere Richtung spielen.

Wir können dem Projekt tausend Namen geben, alle kommen der Wahrheit näher als "Maya"-Zug.

Übersetzt durch die Recherche AG, 2021-2022.

Bildbeschreibungen- und Quellen:

(1) Dr. Sergio Prieto Díaz:

Quelle: Ecosur: <https://www.ecosur.mx/nuevo-catedratico-conacyt-en-la-unidad-campeche/>

(2) Eine Karawane von Migrantinnen* im Süden Mexikos, 2021.

Quelle: Zeit: <https://www.zeit.de/politik/ausland/2018-10/migranten-mexiko-zentralamerika-fluechtlinge-usa-donald-trump>

(3) Mexikanische Soldaten gehen gewaltsam gegen Migrantinnen vor, 2021.

Quelle: BuzzFeedNews: <https://www.buzzfeednews.com/article/adolfoflores/mexico-deploying-troops-border-stop-immigrants>

(4) Rogelio Jiménez Pons, Generaldirektor von FONATUR und der mexikanische Präsident AMLO präsentieren die Ergebnisse der "Konsultierungen", 2021.

Quelle: Forbes México: <https://www.forbes.com.mx/onu-critica-consulta-del-tren-maya-no-cumple-con-estandares/>

(5) AMLO und der Präsident El Salvadors, Nayib Bukele, bei einem Besuch des 'Sembrando Vida' – Programms, 2021.

Fuente: Gobierno de México: <https://presidente.gob.mx/arranca-sembrando-vida-en-el-salvador-estrategia-de-mexico-para-atender-la-migracion/>