Tren Maya, desarrollo y presencia estatal

LUIS HERNÁNDEZ NAVARRO :: 05/03/2020

La pobreza es obra de un tipo de acumulación de capital

La pobreza y precariedad en que viven comunidades y habitantes de la Península de Yucatán no son producto de su supuesto aislamiento del mercado mundial. Desde hace más de un siglo no existe tal cosa. A través de la industria henequenera, las explotaciones forestales, las granjas porcícolas, los proyectos extractivos, el gran turismo, el territorio peninsular y sus pobladores están estrechamente integrados a éste.

Tampoco son resultado de una hipotética ausencia del Estado. Sólo quien no se ha parado en esos 180 mil kilómetros cuadrados puede decir tal cosa. La presencia estatal se extiende hasta el último rincón de la península, entre otras muchas formas más, por medio de la regulación de la vida ejidal, el crédito agrícola, el sistema público escolar y sanitario, la acción de las agencias de desarrollo, las políticas de atención a la pobreza (llámense como se llamen) y la red de agua potable, eléctrica y carretera.

Lo que explica la miseria de una parte de la población de la región no es ni la falta de desarrollo ni de presencia estatal, sino las modalidades que éstas han asumido. La pobreza es obra de un tipo de acumulación de capital, en que Estado y mercado se han imbricado para fabricar empresarios al calor de obras públicas y del despojo y la devastación de los recursos naturales, al tiempo que el voto de las grandes fortunas impone gobernantes y los programas sociales controlan a la población.

La causa central de la penuria y estrechez económica proviene de una matriz de crecimiento guiada por el capitalismo salvaje que despoja a los pueblos originarios de tierras y territorios, promueve desarrollos inmobiliarios y turísticos que depredan el medio ambiente, explota mano de obra nativa y migrante, favorece la instalación de fábricas de puercos, permite la producción de soya transgénica y de cultivos de invernadero abundantes agrotóxicos, que cierra los ojos ante el desmonte de la selva.

Pieza central de este prototipo es el tráfico de drogas y la industria criminal, impensables al margen del mercado mundial. No son un accidente ni una anomalía. Son parte sustancial de la maquinaria que impulsa el movimiento económico de la región. Desde las ciudades santuarios donde habitan las familias de los señores del *narco* hasta los grandes emprendimientos donde lavan parte de sus ganancias, pasando por las rutas de tránsito de sustancias ilícitas, el sureste es una clave del rompecabezas del negocio de las drogas en México.

Se trata de un modelo que se reproduce con el apoyo de un patrón de consumo cultural que exalta el glorioso pasado maya, pero desprecia (o folkloriza) a los mayas peninsulares del presente. Que expulsa a sus integrantes de sus comunidades para convertirlos en jornaleros, recamaristas, botones, meseros y sexoservidoras. Que no respeta su derecho a la libre determinación. Que frena su reconstitución como pueblos, reconociendo autoridades ejidales, pero no les permite manejar sus asuntos como ellos quieren a través de la

autonomía.

Como recordó Grain, este proceso fue abordado por la sección México del Tribunal Permanente de los Pueblos, en la sesión que celebró en Maní, Yucatán, en 2013. Múltiples testimonios documentaron un proceso amplio de acaparamiento de tierras y bienes comunes, de destrucción socioambiental y territorial y de aniquilamiento de los tejidos sociales como parte de un plan orquestado para el desplazamiento y vaciamiento de los territorios de los pueblos mayas.

Lejos de poner fin a este modelo de desarrollo, el Tren Maya lo profundiza. No es un asunto de correlación de fuerzas, sino de la naturaleza del proyecto. El tren no es sólo un tendido ferroviario, sino una iniciativa de reordenamiento territorial con 30 estaciones y 18 polos de desarrollo, sobre tierras ejidales, financiadas, como lo mostró en estas páginas la investigadora Violeta R. Núñez (https://www.jornada.com.mx/2020/02/23/opinion/012a2pol), no por recursos públicos, sino por instrumentos financieros híbridos, a través de un Fideicomiso de Infraestructura y Bienes Raíces, llamado Fibra Tren Maya. Fibra es la puerta de entrada para la desamortización de los bienes ejidales en la región y el despojo en gran escala de la propiedad social.

Tal como confesó Rogelio Jiménez Pons, director de Fonatur, en las nuevas ciudades habrá zonas para gente modesta que podría ir a trabajar a pie, pero también pedir limosna si hace falta, pero a pie.

El proyecto no sólo no cuenta con estudios de impacto ambiental suficientes, sino que no ha sido consultado con los pueblos indígenas, como establece el Convenio 169 de la OIT. Tal como lo concluyó la ONU-DH, la consulta organizada a finales de año por las autoridades no cumplió con los estándares internacionales sobre derechos humanos en la materia. Esta opinión estuvo precedida de cuestionamientos críticos de la Relatora de Pueblos Indígenas y del Comité para la Discriminación de la Tortura. Más aún: múltiples testimonios dan cuenta de que las autoridades condicionaron la entrega de apoyos y la solución de viejas demandas a la aprobación del tren.

Basta ver el proyecto Tren Maya en el espejo del escándalo Enerall-Alfonso Romo o en el desarrollo de Cancún y la Riviera Maya para anticipar su estación final. No hay peor negacionismo que el pretender que la lógica implacable del capital puede regularse en favor del campo popular sólo porque hoy están al frente de algunas instituciones del gobierno quienes hasta hace poco tiempo lo criticaban.

@lhan55

---

https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/tren-maya-desarrollo-y-presencia