

(In) movilidades y megaproyectos: El Tren Maya y las nuevas Fronteras del Sur de México.

Por: Sergio Prieto Díaz. alai. 19/03/2020

En los últimos años, en la Frontera Sur de México vuelven a emerger procesos históricos con particularidades de relevancia. Bajo un aparentemente renovado paradigma de desarrollo, convergen en ella políticas públicas, iniciativas privadas e intereses internacionales, al tiempo que se refuerza su función de contención de migraciones que tienen su origen, de forma amplia, en regiones dependientes y subalternas de los sures globales. Presento aquí una panorámica sobre las relaciones entre procesos de reordenamiento territorial (particularmente el megaproyecto Tren Maya) con los procesos de (in) movilidad humana que atraviesan y configuran dicha frontera.

Un primer elemento a destacar es la transformación de las coyunturas territoriales fronterizas, y la emergencia de megaproyectos que aparentan ser novedosos pero siguen formando parte de la visión hegemónica del desarrollo periférico de las fronteras: el Plan Puebla-Panamá, el TLCAN y el T-MEC, las reformas estructurales, la renacionalización del ferrocarril Chiapas-Mayab, el Plan Frontera Sur, las Zonas Económicas Especiales (ZEE's), etc. conforman los engranajes de un proceso histórico de reordenamiento territorial que depende de la posibilidad de las poblaciones de permanecer y pertenecer, definiendo y limitando así los espacios posibles para su movilidad.

La segunda consideración refiere al complejo contexto migratorio de la región. La Frontera Sur se ha visto marcada por la presencia creciente de migrantes del Caribe, África y Asia, y especialmente por las Caravanas de migrantes centroamericanos. Esto ha provocado el tránsito de una política de contención basada en la seguridad nacional (característica de la política migratoria de gobiernos anteriores), a un corto periodo de aparente apertura en favor de los derechos humanos en los primeros meses del nuevo gobierno en 2019, y un drástico giro hacia la securitización con la recién creada Guardia Nacional. La militarización va más allá de la línea fronteriza, se auto-justifica bajo la doctrina de la Seguridad Humana, y ocurre en el marco de la geopolítica hemisférica de Estados Unidos que subordina la soberanía nacional mexicana externalizando su política migratoria

mediante el programa *Remain in México*.

Al mismo tiempo, México ha tomado un inédito liderazgo en la esfera global, encabezando la ratificación del Pacto Mundial por la Migración de Marrakech a finales de 2018, y abanderando el Proyecto Integral para el Desarrollo del Sur de México y Centroamérica en 2019, presentado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Estas iniciativas plantean la necesidad de considerar los alcances y conflictos entre soberanías y hegemonías, expresadas éstas en necesidades nacionales, contextos regionales, geopolíticas globales, y resistencias locales. Estas son las fronteras analíticas de un escenario donde los megaproyectos se justifican como políticas regionales frente a la migración forzada, aunque sin abordar sus raíces causales.

Fronteras, megaproyectos e (in) movilidades humanas

En primer lugar, es necesario destacar la relevancia de los territorios fronterizos (por su propia definición, los espacios “marginales” o en el margen de cada país/región), siempre conflictivos ya sea por la necesidad de sus estados de habitarlos y controlarlos, o por las apetencias de otros países sobre los mismos. Y las fronteras de México son espacios paradójicos y paradigmáticos de estos territorios en disputa: entre el “sueño norteamericano” y las “pesadillas centroamericanas” que el mismo provoca, está la “frontera-purgatorio” de México.

La frontera tradicional como espacio administrativo de soberanía y delimitación entre Estados-Nación se vuelve difusa en el contexto contemporáneo. Las negociaciones geopolíticas y las generosas facilidades a los megaproyectos del capitalismo global, producen redefiniciones acordes con sus necesidades y objetivos: del control estatal a la gestión transnacional privada. Esto impacta también a los movimientos poblacionales, pues la condición de posibilidad de estos megaproyectos radica en que desplacen a quienes viven y resisten ahí, y atraigan a quienes fueron desplazados de otros lugares y están en situación de vulnerabilidad y necesidad. Todo proyecto de reordenamiento territorial se asocia con al menos un proceso de redistribución poblacional, y la expansión del capitalismo a nuevos territorios es inconcebible sin la compañía de distintos procesos de expulsión de las personas que los habitan, y atracción de nuevas poblaciones.

En los países emisores de migración forzada del Sur Global (Libia, Siria, Afganistán, Somalia, y por supuesto la región centroamericana), las violencias derivadas de los

conflictos por el control de los territorios y el extractivismo de sus recursos dinamitan la capacidad de permanecer a crecientes poblaciones humanas que, al mismo tiempo, ven limitadas las posibilidades de desplazamiento. De esta forma los megaproyectos fortalecen su función doble, como detonadores de la expulsión y al mismo tiempo “tapones migratorios” orientados al control, gestión e instrumentalización de dichas (in) movilidades. Frente al discurso institucional que adorna sus “cualidades” (“cortinas de desarrollo”, “espacios de prosperidad”...), en la práctica justifican, naturalizan, reproducen e instrumentalizan las causas estructurales de las migraciones forzadas.

En ese sentido, la noción de (in) movilidad refiere al amplio abanico de desplazamientos humanos que son provocados, incentivados, o controlados como consecuencia directa de la implantación de dichos megaproyectos. Entre las movilidades, podemos considerar el desplazamiento interno, la migración internacional (regional o global), el exilio, las diásporas, la movilidad pendular y transfronteriza, incluso el turismo. Respecto a las inmovilidades, estas pueden referir a la existencia de condiciones o estructuras que impiden a las personas salir de sus lugares de origen; cuando se establecen redes organizadas de secuestro/trata de personas (que pese a que desplazan a las personas, lo hacen en condiciones de limitación de su movilidad voluntaria), o cuando una vez iniciado un proceso migratorio, las personas se ven controladas y limitadas para continuar su viaje hacia el destino previsto (como ocurre hoy día, con especial relevancia, en Tapachula, Chiapas y de una forma más amplia, en la nueva Frontera Sur de México establecida al sur del Istmo de Tehuantepec). La idea/noción de (in) movilidad resalta entonces el carácter forzado que adquiere tanto el desplazamiento como la permanencia, así como una condición permanentemente temporal: ni la permanencia ni la movilidad parecen tener fin.

El Tren Maya: fronteras de la (in) movilidad

Los mapas han sido históricas herramientas al servicio de los poderes hegemónicos, destinadas a representar, definir, repartir e instrumentalizar territorios, fronteras nacionales, poblaciones y recursos. Y así definen quienes somos *nosotrxs*, y quienes *lxs otrxs*. La relevancia del mapa está en el poder y la utilidad geopolítica de quien lo realiza. Pero también en la forma en que se representan territorios: unos “civilizados” (edificios, figuras reales, pocos elementos de la naturaleza); el resto salvajes, verdes, plagados de animales fantásticos, sin personas. La relación histórica entre territorios, fronteras y mapas no es baladí: muchas de estas

representaciones e imaginarios siguen vigentes sobre la Frontera Sur de México.

El Tren Maya es el proyecto estrella del nuevo gobierno mexicano. En un contexto interno definido por el desafío de encarar los grandes problemas nacionales, y un contexto regional condicionado fuertemente por los desvaríos del gobierno estadounidense, la simple idea de un megaproyecto que aún no cuenta con proyecto ejecutivo está impactando y transformando los territorios donde presuntamente se construirá. Más allá de sus alcances o consecuencias potenciales, interesa fijarse en el mapa oficial que representa el “deseado” trazado del tren, un proyecto visionario para un territorio idílico (ver el Mapa Oficial del Tren Maya). Pero más importante aún que lo que muestra, es lo que oculta. Más allá de lo que representan, importa destacar cómo lo hacen y por qué. Lo que sucede hoy en esta región no tiene que ver sólo con un Tren que tendrá un nombre pegadizo, un mapa atractivo, y poco de Maya.

El verdadero proyecto es más interesante. El Programa Integral para el Desarrollo del Sur de México y Centro América propone un profundo reordenamiento territorial compuesto por 5 grandes megaproyectos para conectar la región centroamericana. A este proyecto regional se suman el Tren Maya, Sembrando Vida, la refinería de Dos Bocas, Tabasco, y el Corredor Transístmico... Y no son los únicos: granjas porcícolas y de pollos, proyectos energéticos, complejos turísticos. Por tanto, un mapa de la Península de Yucatán debería reflejar la complejidad e interacción entre los distintos megaproyectos y conflictos que lo acompañan. El reto pendiente está en lograr visualizar la articulación entre estos proyectos de reordenamiento territorial, y los procesos de redistribución poblacional que provocan, afectan e incorporan.

Conclusiones: transformar el territorio a través de las (in) movilidades

La frontera tradicional como espacio administrativo de soberanía y delimitación entre Estados-Nación se vuelve difusa en el contexto contemporáneo. Las negociaciones geopolíticas y las generosas facilidades a los megaproyectos del capitalismo global producen redefiniciones acordes con sus necesidades y objetivos, y tienen importancia crítica sobre los movimientos poblacionales, pues la condición de posibilidad de estos megaproyectos radica en que desplacen a quienes viven y resisten ahí, y atraigan e instrumentalicen a quienes fueron desplazados.

La multiplicación de megaproyectos en las regiones fronterizas entre México y

Centro América plantea escenarios, retos y conflictos múltiples vinculados a procesos de (in) movilidad y migración ya presentes, en mayor o menor medida, en la Frontera Sur:

- Desplazamiento de poblaciones originarias residentes hacia mercados laborales precarizados del turismo en Cancún y la Riviera Maya.
- Retención y empleo precarizado de poblaciones indocumentadas del Sur global.
- Expansión de colonias agropecuarias menonitas, intensivas en tecnología y agrotóxicos.
- Nuevas poblaciones migrantes altamente especializadas (nacionales y globales), atraídas o vinculadas a los megaproyectos.
- Militarización del control migratorio en la Frontera Sur mediante el despliegue de la Guardia Nacional, con soldados procedentes de distintas regiones del país.
- Especulación, despojo y privilegio turístico: geriátrico, de fiesta, Escalera Náutica, de lujo...

Lo que ocurre hoy día en la Frontera Sur de México es una muestra relevante de problemáticas globales en las que los países históricamente dependientes siguen subordinados y sirviendo a los intereses geopolíticos de las grandes potencias hegemónicas (nacionales o mercantiles), así como de las estructuras multinacionales que las amparan. Las Naciones Unidas, la Organización Internacional para las Migraciones, la Conferencia Económica para América Latina, insisten en un “derecho a migrar” de forma “legal, ordenada y segura”. Esta retórica defiende una lógica funcional a la ocupación del territorio, la multiplicación de proyectos neoextractivos, y la generalización de mercados laborales precarizados específicamente orientados a población migrante. Frente a este discurso, una verdadera política de combate a las causas de la migración tendría que garantizar el “derecho a permanecer”, “seguro, tranquilo y feliz” donde se elija, no dónde se empuje. La defensa del territorio frente al neoliberalismo se convierte así en la primera línea de defensa frente a los procesos de (in) movilidad forzada.

Para ejemplificar la trascendencia histórica de los megaproyectos ferroviarios en la ocupación y reordenamiento de territorios, la producción de (in) movibilidades, la definición de fronteras (físicas y simbólicas), y de forma más amplia, como vehículo

no sólo de personas o mercancías, sino de visiones ideológicas o cosmológicas, sugiero recuperar el cuadro de John Gast, “American Progress” (1872). (Autry Museum of the American West, Los Angeles, California).

Parafraseando a un clásico, la historia se repite primero como descubrimiento, luego como encubrimiento, después como colonización, y finalmente como colonialidad. Las perspectivas sobre las (in) movilidades que estos proyectos provoquen, dependerán en gran medida del lado en que cada quien esté, y hacia donde vaya o le empujen.

Sergio Prieto Díaz es migratólogo migrante, transdisciplinario, decolonial, latinoamericanista. Cátedra CONACYT, candidato a doctor en ciencias sociales y políticas (Univ. Iberoamericana), Magíster en Políticas de Migraciones Internacionales (Univ. Buenos Aires).

[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ](#)

Fotografía. alai.

Fecha de creación

2020/03/19