

EL TREN MAYA



Y LA PENÍNSULA DE YUCATÁN

Suplemento del periódico *El Machete*, Junio 2021

El actual gobierno es continuador del sistema capitalista en México, al igual que de las políticas antiobreras y antipopulares, que tanto perjuicio le han hecho al proletariado mexicano. Rodeado de demagogia y populismo, la actual gestión ha logrado desarrollar una serie de proyectos que culminará con la explotación de la clase obrera, el campesinado empobrecido y los pueblos originarios.

Bajo esta dinámica es que se presenta este suplemento de *El Machete*, que incluye un análisis desde el punto de vista marxista-leninista del proyecto capitalista emblema de la 4T, el Tren Maya. Para el Consejo Editorial es vital y oportuno llevarle a la clase obrera y a los sectores populares de la península de Yucatán, el análisis clasista sobre este proyecto, para dilucidar las falsedades que lo acompañan, y así desenmascarar las políticas capitalistas de la gestión socialdemócrata de Obrador y MORENA y las consecuencias negativas que recaerán en los hombros del proletariado peninsular.



El tren maya es la joya del sexenio de la 4T, uno de los proyectos más ambiciosos e importantes para la actual gestión y uno de los planes capitalistas más ambiciosos de América latina, debido que representa una gran oportunidad para el desarrollo de las fuerzas productivas en la región, y con ello asegurar el incremento de las riquezas de los monopolios, tanto nacionales como extranjeros, a costa de la explotación del territorio. Con la falsa idea de prosperidad y desarrollo para la región, se ha impulsado su construcción, sin importar ni velar por la autonomía e intereses de los pueblos originarios, del campesinado empobrecido y la clase obrera en esta zona del país.

Con el objetivo de llevarle a la clase trabajadora y sectores populares de la región, un análisis profundo, clasista y pertinente de la situación que acontece a la península entorno a este proyecto. Circula en esta edición junto con el periódico *El Machete*, el suplemento "*El Tren Maya y la Península de Yucatán*".

LA JUVENTUD EN LA PENÍNSULA

La 4T, esa novedosa gestión del capital de fachada popular y de esencia capitalista, no podría prescindir de organizaciones juveniles burguesas para afianzar su dominio; y menos tratándose del territorio de la Península de Yucatán, que está siendo la cuna de una nueva y acelerada etapa del desarrollo capitalista en México. Así, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) y el Instituto Mexicano de la Juventud (Imjuve) han firmado, en palabras de la burguesía, "*un convenio marco de colaboración popular para impulsar y fortalecer el desarrollo social, cultural, económico y cívico de las y los jóvenes en los estados que conforman la ruta del Tren Maya*".

Recordemos que la función interior de un Estado burgués como el mexicano consiste en mantener a raya a la mayoría explotada y reproducir y desarrollar las condiciones de su explotación. Y esta función la cumple tanto por medio de la violencia descarada como por la vía de la acción espiritual, ideológica. La 4T ha sido exitosa en ambas vías, al desmovilizar a sectores anteriormente combativos al presentarse como la encarnación de la voluntad popular, y al mismo tiempo, armándose hasta los dientes con la maquinaria legal, material y organizativa para reprimir violentamente a las masas. En el caso de la Península de Yucatán, lo segundo se ha logrado con la entrega al Ejército de la construcción, la supervisión, la defensa y las ganancias de megaproyectos como el Tren

EL TREN MAYA Y EL MEDIO AMBIENTE

El tren maya se presenta como la oportunidad del desarrollo en el Sureste de México. Es, se podría decir, "el megaproyecto estrella" del actual presidente. Y aunque muchos tienen la esperanza de que este proyecto saque de la pésima situación el sureste mexicano, la realidad es que se desconocen bajo que costos se realiza dicho proyecto.

En este texto nos centraremos en las consecuencias ambientales que la construcción, funcionamiento y desarrollo de este megaproyecto implican para la región en la que se construye.

Según el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), con el Tren Maya se estarían deforestando aproximadamente 2,500 hectáreas de selvas húmedas y secas. Es decir, se generará un impacto en áreas naturales a tal punto que podría ocasionar la pérdida del hábitat y su fragmentación.

La cámara de diputados señaló en un informe realizado en septiembre del 2019 que las obras y el funcionamiento del tren pueden producir alteraciones en el comportamiento de la fauna de la zona; riesgo de incendios tanto durante la construcción de las infraestructuras como durante el tránsito de trenes, además de atropellamiento y

CONTINÚA EN PÁG. 2 CONTINÚA EN PÁG. 3

¿Quiénes son los verdaderos beneficiados con el Tren Maya?



¿Turismo es igual a desarrollo?

Desde la década de los 70 del siglo pasado, el turismo ha sido la promesa de desarrollo para la Península de Yucatán. Sin embargo, en 50 años de turismo en la región, solo se han beneficiado los grandes monopolios turísticos.



Despojo de Territorio

Como consecuencia, el turismo ha provocado la apropiación de playas, cenotes, sitios arqueológicos y demás patrimonio natural para beneficio de la burguesía, proceso que se va a potenciar con el desarrollo del Tren Maya.



Expansión de principales cadenas Españolas

Miguel Torruco, Secretario de Turismo, declaró ante las mayores hoteleras españolas que "donde va a parar el 'Tren Maya' se va a requerir una mayor inversión para seguir creciendo en la oferta hotelera", además que ha dicho que para México "el turismo español es fundamental y debe incrementarse".



Beneficio a monopolios

Esto para que cadenas hoteleras como Meliá, RIU, Iberostar y Barceló se beneficien con el paso del Tren. De igual manera explotarán el sector turístico los monopolios mexicanos como Grupo Posadas y Grupo Xcaret, sin mencionar que en el ramo del transporte los más beneficiados serán Grupo ADO y Grupo ASUR.



Falso desarrollo

Lo que no se dice es que históricamente lo que el turismo ha dejado a su paso es un aumento en los índices de inseguridad, violencia, drogadicción, explotación sexual y graves daños en el tejido social de la población local. Esto contribuye a la idea de que es necesario el ejército en las calles, es decir la militarización del país lo promueve el Estado y la burguesía para la protección de sus intereses.

comunistas-mexicanos.org

@comunistamexico

Partido Comunista de México



La “transformación” juvenil en la Península

Carlos Suárez
VIENE DE PORTADA

Maya; y lo primero, con el impulso de proyectos sociales que aseguran traer “bienestar y desarrollo” a la población. El programa que aquí nos ocupa es el de “*Jóvenes por la Transformación: Brigadas Comunitarias de Norte a Sur*”, cuyo objetivo es “*contribuir en el mejoramiento de la ciudadanía joven responsable y capaz de fortalecer los vínculos con el Estado*”. Este programa nacional impulsa brigadas de jóvenes para realizar trabajo comunitario en zonas consideradas prioritarias, tanto urbanas como rurales, para implementar actividades que, según, respondan a las necesidades detectadas en el área correspondiente. Como una particularidad territorial, este programa se realizará en la

Península de Yucatán bajo el convenio Fonatur-Imjuve, con la modalidad “*No dos territoriales*”. La idea es la de vincularlo con el megaproyecto del Tren Maya. Para ello, burgueses como el director general del Fonatur, Rogelio Jiménez Pons, se han llenado la boca de frases hechas acerca de la importancia de la juventud en el “*desarrollo*” y la “*transformación social*”. Como parte de este programa, han sido seleccionados 16 jóvenes de los estados de Tabasco, Chiapas, Yucatán, Quintana Roo y Campeche, quienes serán capacitados en cuanto a economía social, planeación del territorio e identificación y fortalecimiento de empresas rurales, para implementar iniciativas comunitarias que eventualmente serán vinculadas a programas de los miembros del Comité Técnico Interinstitucional de

Fonatur, Banca de Desarrollo Social y agencias de cooperación internacional. Los jóvenes seleccionados son jóvenes procedentes de comunidades indígenas, de zonas rurales. Podemos ver aquí el intento de la burguesía por cooptar a la juventud del campo, engañándolos con promesas sobre los supuestos beneficios que traerán los megaproyectos, y alejándolos de la lucha. En este contexto, es necesario librar el combate ideológico contra las instituciones burguesas, entre las cuales encontramos también al Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA) y al Instituto Nacional de Economía Social (INAES), que colaboran en la puesta en marcha del mencionado programa. Ya bien lo señalaba el Programa de la Internacional de la Juventud Comunista (IJC) en 1928: La socialdemocracia no desea que la juventud trabajadora se familiarice con las verdaderas condiciones de la sociedad clasista y con la dura realidad de la lucha de clases. Ella quiere

impedir que los jóvenes se conviertan en luchadores de clase conscientes, y lograr arrastrarlos por completo bajo la fascinación de su política de colaboración de clase. La situación laboral de la juventud se encuentra en uno de sus peores momentos bajo la 4T. Gracias a programas como Jóvenes Construyendo el Futuro y el creciente outsourcing, eso sin mencionar la paulatina desaparición de una jubilación digna por medio de la estafa de las AFORES y la UMA, la fuerza de trabajo juvenil se encuentra sumamente precarizada. A la juventud trabajadora no le queda de otra que aceptar planes y programas de los monopolios como las ya mencionados más arriba como la única opción de asegurarse un futuro, por miserable que pudiera ser. O es eso o es aceptar trabajos aún más precarios como los que el Tren Maya tiene para ofrecerles: meseros, intendentes, cajeros, con jornadas larguísimas y soportando malos tratos de los burgueses que llegarán con el

propio Tren, lo que los orilla a refugiarse en vicios como las drogas. Es por ello que la juventud tiene que organizarse y luchar, no tiene por qué aceptar ese futuro que la burguesía ya ha decidido por ella. Corresponde al Partido y a la Federación de Jóvenes Comunistas el guiar a la juventud por el único camino que corresponde realmente con sus intereses: el de la lucha contra la burguesía, el de la lucha por el socialismo-comunismo. El desempleo, la precariedad, la explotación sexual y la falta de oportunidades para desarrollarse no encontrarán solución con el cacareado desarrollo que se dice traerá el Tren Maya y demás megaproyectos. Por el contrario, estos problemas, en tanto representan un interés económico para la burguesía y no un hecho fortuito, serán agudizados. La única forma de hacerles frente es mediante la lucha organizada y unida de la juventud trabajadora y de extracción popular, tanto en el campo como en la ciudad.

El papel de las mujeres frente a los Megaproyectos

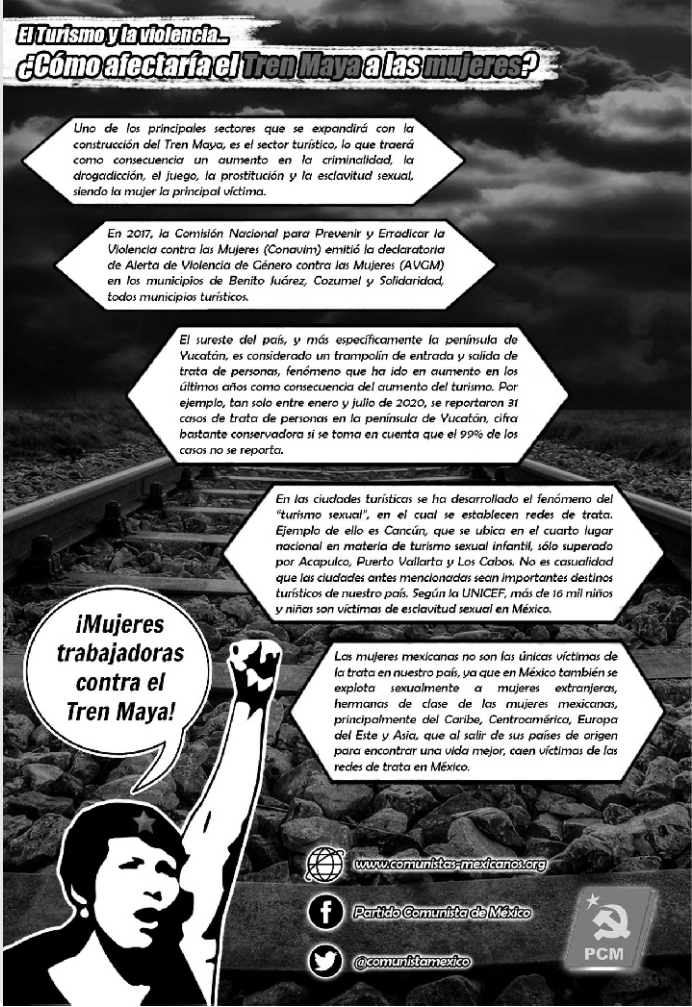
Yahaira Chi y Aidé Carrillo
Desde hace ya varias décadas, la península de Yucatán ha sido el objetivo del desarrollo del capitalismo. De tal forma que el estado ha impulsado en diferentes momentos la construcción de megaproyectos a favor de los monopolios en perjuicio de la clase trabajadora. En la península de Yucatán entre los megaproyectos que se pueden mencionar están las mega granjas, los cultivos masivos de soya transgénica y palma de aceite, parques fotovoltaicos, parques eólicos y por supuesto el Tren Maya. Para realizar estos megaproyectos se ha recurrido a la privatización de tierras y recursos naturales, lo que se traduce en despojo para las comunidades rurales, dejando sólo la fuerza de trabajo para sobrevivir, es decir, proletarizando el campo. A esto se suman, las pésimas condiciones laborales y con largas jornadas de trabajo. Si bien, esto afecta a hombres y mujeres, hay que subrayar que, en la mayoría de los casos, las labores del hogar y el cuidado de la infancia también recae en los hombros de las mujeres viviendo así una doble o hasta triple explotación, tal como lo señala la autora soviética Alexandra K o l l o n t a i . ¿Cómo nos afecta a las mujeres de la clase trabajadora, el desarrollo de megaproyectos monopolistas? es la cuestión que guía este escrito. Para ello es necesario tener algunos datos en consideración. Por ejemplo, hay que tener en cuenta que de acuerdo a los datos del INEGI el 29% de los hogares

(33 de cada 100) está sostenido sólo por mujeres. Sin embargo, en muchos de los hogares donde el jefe de familia es el hombre las mujeres también tienen que trabajar y teniendo a la par el cargo de las labores del hogar. A pesar de que son cifras públicas, son datos que no son considerados al momento de hablar de los megaproyectos que “*generan empleos*”, pues los trabajos ofrecidos sobre todo en las zonas turísticas, son de jornadas laborales largas que absorben la mayor cantidad de tiempo a las mujeres. En estos empleos no se cuenta con licencias de maternidad justas ni licencias por enfermedad de los hijos e hijas. De la misma forma, no se cuenta con servicios de guardería por lo que las mujeres deben dejar a sus hijas solas, o encargadas con un familiar. No está demás decir que el 30% de la violencia sexual infantil es perpetuado por miembros de la familia o cuidadores, sin olvidar la inseguridad que atraviesan por las calles. Es decir, que la mujer trabajadora tiene todo en contra para poder desarrollar todas sus capacidades humanas y además tiene la responsabilidad de hacerse cargo de su hogar. En las zonas rurales, las mujeres que trabajan por un salario lo hacen también por jornadas largas en maquiladoras, mega granjas o en la siembra o cosecha de monocultivos masivos en los cuales, para poder llegar deben recorrer un largo camino ya sea a pie o en transporte colectivo, de esta manera no solo exponen su salud ante el uso de agroquímicos, sino que también a las pésimas condiciones de infraestructura de sus zonas.

Otras más deciden dedicarse a la venta de productos informales para poder tener tiempo en sus hogares, sacrificando su seguridad social y derechos laborales. De este modo el Estado burgués por medio de los megaproyectos, afecta directamente la economía e incrementa la violencia sexual contra las mujeres mayas, cuestión que no se toma en cuenta el mal llamado “*Tren Maya*” y en los muchos otros megaproyectos destinados a la península. En el caso de las mujeres trabajadoras cuyos esposos migraron a zonas turísticas, industriales dentro del país o en otro país, éstas se quedan muchas veces sin protección de sus derechos sobre la tierra. Por lo que no pueden tomar parte en la toma de decisiones de las tierras y su uso. Podemos mencionar, por ejemplo, que, de acuerdo a datos del 2019, de la procuraduría agraria en Yucatán, Campeche y Quintana Roo, menos del 20% de las tierras ejidales y comunales pertenecen a mujeres y de estas, según el registro agrario nacional del mismo año, solo el 6% en Campeche, el 3.6% Quintana Roo y el 2.2% en Yucatán llegaron a tener un cargo de representación dentro de los órganos ejidales o comunales. Esto es una muestra de cómo la decisión sobre el futuro de las tierras ejidales tiene una participación mínima de mujeres. A su vez, se debe tener en cuenta el elevado índice de trabajo sexual, así como la violencia, agresiones y atentados que ocurren en las zonas turísticas, esto debido a la gran presencia de grupos distribuidores de drogas que se presentan en la zona, exponiendo de este modo a atentados, balaceras, secuestros y robos desmedidos por las

calles, fabrica y locales. En las zonas urbanas, la falta de acceso a la vivienda es otro de los factores que atraviesa de manera directa la vida tanto de las mujeres, como de la infancia. A pesar de que en ciudades como Mérida la industria inmobiliaria es una de las más desarrolladas, la vivienda destinada a la clase trabajadora es de una calidad tal que algunos investigadores la han catalogado como infravivienda. En este aspecto no podemos dejar fuera el desplazamiento forzado que la construcción del megaproyecto tren maya ha traído como consecuencia. En conclusión, dentro del capitalismo las mujeres no podemos desarrollarnos, pues la carga del peso del hogar recae sobre nosotras y con la llegada de los megaproyectos las cargas

físicas, económicas y sociales van en aumento. Exigir el cese a la violencia hacia nosotras es necesario, pero insuficiente si no señalamos de manera directa su origen. Pues la privatización de la tierra, el desarrollo de megaproyectos, la precarización de salarios, la falta de acceso a derechos laborales que garanticen el cuidado y la seguridad de la infancia, la falta de acceso a una vivienda digna, la falta de planificación en el crecimiento urbano, son consecuencia directa del capitalismo y no se puede buscar una solución parcial al problema que nos atraviesa. Y que, con la realización del proyecto del tren maya, estas situaciones se verán dinamizadas, dejando a la mujer en la península a merced de la explotación.



El reordenamiento territorial del Tren Maya

Neftalí Ricardo

El proyecto de Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la Región Sureste de México – Corredor Regional Tren Maya, plantea en sus ejes el reordenamiento territorial. Claro, que lo plantea a través de discursos demagogos, habla de sustentabilidad, crecimiento económico, mejora de las comunidades ¿Pero esto es cierto? De entrada, la planeación territorial de los polos de desarrollo no responde a las necesidades de las y los trabajadores de las comunidades donde se proponen construirlos. Los polos de desarrollo buscan satisfacer las necesidades de los monopolios. Se dice que los polos tendrán 70% de áreas verdes y 30% de urbanización y que estos contarán con todos los servicios. Aquí surge una pregunta: si el tren busca mejorar la calidad de vida de la población del sur sureste ¿Por qué construir nuevos centros urbanos con hospitales, escuelas y viviendas en lugar de construir esos hospitales, escuelas y demás infraestructura en las comunidades y barrios marginales? La respuesta es sencilla, la infraestructura que se construirá es para que el turismo pueda quedarse más tiempo en la región. FONATUR ha repetido hasta el cansancio que es la llegada y permanencia de turistas lo que permitirá el desarrollo ¿Pero es que acaso por desarrollo se refieren simplemente al ingreso económico? Si es así, la llegada de turistas no asegura que el

ingreso económico de las familias de la clase trabajadora aumente, y aunque aumente, no brinda seguridad social, de tal forma que las y los trabajadores están condenados a trabajar sin derecho a un retiro digno. Dentro de esta planeación urbana “sustentable” también se habla de infraestructura agrologística, empacadoras, almacenes, frigoríficos, etc. Pero esto una vez más beneficia a los monopolios de la industria agroalimentaria ¿Por qué no llevar infraestructura hidráulica hacia las comunidades, hacia los campos de cultivo? ¿Por qué no mejorar los caminos rurales y crear transportes eficientes y económicos para que las y los campesinos? Además, hay que tener claro que las tierras en dónde se construirán los polos de desarrollo, son en muchos casos tierras ejidales, que serán puestas a disposición del capital financiero a través de los FIBRAS. Es decir, que el reordenamiento territorial implica también la transformación de la forma de propiedad de la tierra, de propiedad comunal, en dónde aún la hay, a propiedad privada. FONATUR promete que los ejidatarios serán socios de los empresarios, en una sociedad claramente desigual, y que los ejidatarios “ganaran” por la renta de la tierra ¿Y esto no causará conflictos internos en las comunidades? Para responder esta pregunta podemos observar la realidad. En comunidades, como Felipe Carrillo Puerto, en Champotón, Campeche ya han surgido conflictos internos por el pago del derecho de vía a los ejidatarios. El dinero pagado, no coincidía con el dinero

prometido ¿Dónde quedó ese dinero? Después de evitar por semanas el dialogo con los ejidatarios, la delegada de la Procuraduría agraria concluyó que se abrirá una investigación al comisario ejidal para aclarar en dónde se encuentra este dinero ¿Puede esperarse que con los FIBRAS esto sea diferente? Lo más probable es que conflictos de este tipo se presenten de manera constante hasta que los ejidos se rompan y toda la tierra sea propiedad privada, lo que la hace comerciable y la pone al alcance de los monopolios. En los barrios de las ciudades, el reordenamiento territorial se basa en la reubicación forzada de viviendas para ocupar el espacio para la construcción de las vías y las estaciones del tren ¿Por qué no mejorar la planeación urbana? ¿Por qué no aumentar las áreas verdes? Una vez más, porque dicha reubicación forzada, no se basa en ofrecer mejores condiciones a las familias afectadas, solo busca mejorar la logística de la burguesía. Mientras tanto, la clase trabajadora continúa viviendo marginación en las comunidades y barrios, sin los servicios básicos cubiertos, en viviendas hechas en serie con materiales de baja calidad, sin la infraestructura necesaria para mitigar los fenómenos hidrometeorológicos que golpean la región. Nada, en la planeación del proyecto integral tren maya está diseñado para mejorar las condiciones de vida de la clase trabajadora, claro está que esto sólo podrá pasar en una sociedad en la que el proletariado tenga el control del estado y de los medios de producción, en el socialismo.

El Tren Maya y el Medio Ambiente

Juan Pablo Villanueva

VIENE DE PORTADA

bloqueos de paso de la fauna endémica. Por otra parte, Víctor Mirales, Doctor en Biología y Conservación por la Universidad Complutense de Madrid y actual investigador en la UNAM, asegura que la construcción del Tren Maya podría causar la desaparición irreversible de hasta 50 especies endémicas. Ahora bien, mucho se habla de las consecuencias ambientales durante la construcción del Tren Maya, pero se han hecho de lado las consecuencias ambientales que el funcionamiento mismo del tren y los proyectos subsecuentes a este traerán consigo. En este sentido hay que recordar que el sector económico que el tren busca detonar es el turístico, sector que es conocido, en parte, por su inmenso impacto negativo en el medio ambiente. Un ejemplo del grado de contaminación que puede generar el sector turístico, es el caso de las playas mexicanas que tienen fama internacional y son uno de los principales atractivos de la industria turística. Sin embargo, el impacto negativo en el medio ambiente y en las comunidades locales es innegable, no hay playa en México que no esté repleta de basura en la arena como dentro en el agua y en dónde las prácticas acuáticas que se ofrecen no hayan causado daños a la flora y la fauna marítima. El megaproyecto tren maya, contempla también la construcción de 19 estaciones, 13 paraderos y por lo menos, 19

polos de desarrollo que impulsarán sobre todo la infraestructura turística. Esta infraestructura puede generar una modificación y destrucción del hábitat de flora y fauna terrestre y acuática, generación de residuos peligrosos, obstrucción de cuerpos de agua superficiales y subterráneos, contaminación de suelos y cuerpos de agua por emisiones líquidas (descargas de aguas residuales, aceites, lubricantes e hidrocarburos), destrucción o modificación de la línea de costa y ecosistemas adyacentes por la urbanización, arrastre de contaminantes a mantos freáticos, relleno, compactación y nivelación para la construcción de infraestructura en humedales, entre otros. Depender de un sector precarizado y peligroso en lo que a impacto ambiental se refiere, no es una buena manera de desarrollar a la península de Yucatán. Esta clase de proyectos lo único que generan son cuantiosas ganancias para los empresarios inversores. El problema está en que estos proyectos, tal como el Tren Maya, lucran con la explotación desmedida de la naturaleza, rebasando su límite de recuperación. Esto es solamente una parte del problema, puesto que el Tren Maya no solo generará consecuencias en el tema ambiental, sino que también las generará en el ámbito económico y social de la región. Ahora que se ha expuesto el daño ambiental que provocará el megaproyecto Tren Maya ¿Sigues creyendo que es una buena forma de mejorar la situación en la que se encuentra nuestra península?

EL TREN MAYA; LAS COMUNIDADES Y EL CAMPO

La novedosa herramienta para el despojo

Carlos Parra

Desde hace un par de años en México, se han usado herramientas bursátiles de inversión en infraestructura y bienes raíces, mismas que actualmente han sido mencionadas por FONATUR, como instrumento para consolidar la construcción de ciertos tramos del tren maya, es decir, FONATUR ha vendido la idea a los ejidatarios de sumarse al proyecto del tren maya, cediendo sus tierras para uso bursátil, y para ello se pretende usar las llamadas FIBRAS. Pero; ¿Qué son las FIBRAS y para qué sirven? ¿Qué son las FIBRAS? Los Fideicomisos de Inversión y Bienes Raíces son vehículos bursátiles destinados para el financiamiento, adquisición o construcción de bienes inmuebles, obteniendo ganancias de la renta de lo que emane de estos, como puede ser oficinas, locales comerciales, parques industriales, hoteles,

etc. Tienen como finalidad fomentar la inversión de capital en el sector de bienes raíces, colocando Certificados Bursátiles Fiduciarios Inmobiliarios en la Bolsa de Valores. Las FIBRAS posibilitan la participación de grandes, medianos y pequeños inversionistas -nacionales y extranjeros- en el financiamiento de proyectos inmobiliarios y de infraestructura, recibiendo beneficios del plusvalor o renta que emane de los inmuebles del fideicomiso [1]. ¿Cómo funcionan las FIBRAS? Los dueños -poseedores de los títulos- de los inmuebles, otorgan estos a la FIBRA -Fideicomiso encargado-, recibiendo una contraprestación económica, y es el fideicomiso el encargado de introducir las acciones -certificados bursátiles- en la bolsa de valores, para que inversionistas puedan participar a través de la compra o adquisición de acciones, del dinero que se recauda en esta

dinámica bursátil va a parar a los dueños del proyecto. El mismo fideicomiso es el encargado de administrar, dar mantenimiento, etc., del bien inmueble, de igual forma los accionistas pueden vender su participación del fideicomiso en el momento que ellos decidan, poniendo sus títulos en la misma bolsa de valores. ¿Cuál es la función de las FIBRAS en la construcción del Tren Maya? Aquellos ejidatarios que entren al proyecto, de primera instancia tendrán que cambiar su régimen de propiedad social a privada, es decir, aquellos que cedan sus tierras a la FIBRA -TREN MAYA-, tendrán que privatizar sus tierras, puesto que la Ley Agraria (Art. 74), no permite colocar acciones bursátiles de ejidos, lo cual podría arrojar en la venta y despojo de las tierras comunales. Dentro del imaginario oficial -FONATUR Y LA 4T- se plantea que tanto los ejidatarios como los capitalistas -inversionistas- se unan bajo una sociedad donde

La industrialización que traerá el Tren Maya ¿A quién beneficia?

Se dice que el Tren Maya impulsará la industrialización de la región bajo el argumento de sacarla del aislamiento en la que se encuentra, para generar más empleos y solucionar las distintas problemáticas que padece la población. Sin embargo, ¿quiénes se beneficiarán, realmente, de dicha industrialización?

En Campeche, se estará priorizando el cultivo de palma africana a escala industrial, por lo que serán las empresas industriales de palma las más beneficiadas. Con esto, se busca “despetrolizar” Campeche.

La empresa Kekén es la principal productora de carne de cerdo en Yucatán. Este monopolio exporta a Japón, China y Estados Unidos. El Tren Maya le facilitará el transporte de mercancías al exterior y el comercio con otros monopolios como Proteínas y Oleicos.

Sin embargo, la palma africana no contribuye en nada a la alimentación de la región, más bien, su cultivo ha provocado desastres ambientales como el de la Laguna de Términos en 2014.

Kekén ha sido acusada en varias ocasiones de contaminar los mantos acuíferos y despojar de sus tierras a los campesinos.

En Quintana Roo, Grupo Beta San Miguel se dedica al procesamiento de la caña de azúcar que vende procesada a la CFE. En dicho grupo participa el Grupo Bepensa, que se encarga de embotellar los productos de Coca-Cola. Ya se encuentra en construcción una planta eléctrica de ciclo combinado para satisfacer la producción de estos monopolios.

La planta eléctrica en Quintana Roo no está pensada para abastecer a las comunidades que aún no cuentan con este servicio, sino para que la producción de los monopolios aumente.

No son las comunidades, los ejidatarios, los pueblos indígenas ni los trabajadores quienes se beneficiarán de la industrialización que vendrá con el Tren Maya, sino los monopolios antes mencionados y otros más.

No nos oponemos al desarrollo industrial, pero para que este se traduzca en beneficio de la clase trabajadora, debe ser ésta la que la tenga en sus manos dicha infraestructura. Mientras esté en manos de la burguesía, será ella quien se enriquezca y nuestra clase será explotada aún más.

¡Mientras la industria esté en manos privadas, ésta no irá enfocada a las necesidades humanas sino en la venta de los recursos naturales y en la explotación de la clase trabajadora para incrementar el capital!

www.comunistas-mexicanos.org

Partido Comunista de México

@comunistamexico

EL TREN MAYA

Y LA PENÍNSULA DE YUCATÁN

Suplemento del periódico *El Machete*, Junio 2021



los primeros pongan sus tierras y los segundos la infraestructura, según, teniendo a ambas partes como beneficiarias de este proceso bursátil. Sin embargo, los recursos emanados del proceso -dividendos- no serán proporcionales puesto que estos, dependerán de la cantidad de acciones que posea cada uno de los socios en la sociedad. **Datos a relucir:** Una vez que las tierras comunales pasen a ser de régimen privado y sean cedidas al fideicomiso, no hay marcha atrás para los ejidatarios, ya que,

con base a la ley de mercados bursátiles, las FIBRAS son irrevocables (Art. 63). Los ejidatarios tendrían que esperar el periodo legal de 4 años o adquirir -comprar- el resto de las acciones en posesión de los demás socios -los inversionistas. La balanza se inclina para el que posee un poder adquisitivo mayor, es decir, los capitalistas -inversionistas-, puesto que estos poseen mejores condiciones económicas para adquirir un total de acciones mayor que el ejidatario -dueño de la tierra-.

LA ILUSIÓN DE LA CONSULTA INDÍGENA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MAYA

CR DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN
Los promotores del tren maya afirman que los pueblos indígenas respaldaron la construcción del tren porque, según su opinión, se han tomado en cuenta sus opiniones. Pero ¿Realmente están contempladas las opiniones de los pueblos indígenas en este proyecto? ¿Realmente beneficiara a las comunidades indígenas? Analicemos un poco la consulta que realizó el gobierno federal en diciembre del 2019. La Organización Internacional del Trabajo (OIT), define en su convenio 169 que las consultas indígenas son un proceso que se efectúa de buena fe, con la finalidad de llegar a acuerdos u obtener el consentimiento de los pueblos para implementar medidas o proyectos que involucren su territorio o recursos naturales o bien, para decidir sus prioridades en los

procesos y planes de desarrollo como lo establece tanto el convenio antes mencionado como la Constitución Mexicana en su artículo 2 apartado B fracción IX. Estas consultas deben realizarse de acuerdo a las instituciones representativas de los propios pueblos, es decir, en asambleas u órganos de toma de decisiones y deben de ser informadas, previas y culturalmente adecuadas. Sin embargo, la consulta para la construcción del tren maya no se desarrolló de esta manera. En las asambleas “informativas” sólo se hablaba de los beneficios del tren y no de los riesgos que conlleva la realización del proyecto, además, la consulta fue realizada con voto en urna y no en asamblea, sólo se podía responder si se estaba de acuerdo o no con la construcción del tren. Plantear una consulta de este modo, es forzarla, pues no se toma en cuenta la opinión de

Las acciones en el mercado bursátil están a merced de la especulación y confianza de los inversionistas, es decir, que el valor de las acciones fluctúa de acuerdo al grado de confianza que se le tenga al proyecto, así como puede generar ganancias puede que genere pérdida, dejando aún más a la deriva al ejidatario que; no podrá recuperar su tierra y no tendrá una ganancia asegurada de ella, dejándolo con la única opción de vender sus acciones -la parte que le pertenece- y con ello perder su tierra. En México solo el 0.4 % de los mexicanos tienen acceso a participar -invertir- en el mercado bursátil, en la Bolsa Mexicana de Valores (Datos de la CNBV 2018), teniendo un

quienes están involucrados y por lo tanto es igual a no participar en el proyecto. Es decir, supongamos que alguien está de acuerdo con la construcción de un tren en la península, pero no quiere que conecte los puntos turísticos sino a las comunidades entre sí y con sus cabeceras municipales para tener un mayor acceso a los servicios de salud, educación etc. Esta persona, no podría haber expresado esta opinión si sólo se le pregunta si quiere o no que se construya el tren. De esta forma queda claro que dicha consulta no tenía como finalidad conocer la opinión de los pueblos y mucho menos llegar a acuerdos. Esta tenía como fin legitimar la idea de que los pueblos indígenas quieren el tren. De entrada, las 268 mesas se instalaron en las cabeceras municipales y principales ciudades de los estados involucrados, quienes atendieron el proceso fueron

panorama completo de que los únicos que pueden participar en esta estrategia comercial, son los capitalistas nacionales e internacionales, que buscan a toda costa despojar a los ejidatarios de sus tierras para destinarlas al uso comercial y con ello acrecentar su acumulación de capital, explotando no solo el suelo de la región sur-sureste del país, sino que también explotando y precarizando la fuerza de trabajo de la clase proletaria y arrojando al campesinado a la proletarización. De una forma elegante se busca despojar al ejidatario del sureste mexicano de lo poco que le queda, sus tierras, dejándolo a merced de la embaucadora estrategia capitalista, que aun

miembros de MORENA, no las y los representantes indígenas y sólo participó el 2.86% del padrón electoral de los cinco estados por donde pasa el tren. De esto se puede concluir que esta consulta no representa los intereses ni las opiniones de los pueblos indígenas. Ahora, con el creciente rechazo de los pueblos indígenas a este proyecto, han surgido grupos en defensa del tren maya que buscan legitimar el discurso oficial sobre este tema y con respaldo del gobierno han emprendido acciones legales contra las y los opositores. Estos grupos respaldan y repiten lo que el ejecutivo menciona, generando división entre las comunidades. Las carencias de las comunidades indígenas son visibles, falta de hospitales, viviendas, escuelas, trabajos dignos, caminos de acceso ¿La solución a estas carencias están planteadas en la construcción del tren? No lo están, sólo se vende la idea de que los ingresos incrementarán y que a partir de obtener más ganancias los pueblos mejorarán su vida. Sin

siendo ruin termina por ser legal, es decir, de una novedosa herramienta del despojo. De la mano de FONATUR y apoyo total de la 4T, se busca dinamizar las fuerzas productivas en esta región del país, trayendo consigo no solo los despojos de tierras, sino también una dinámica migratoria obligada y una precarización de la fuerza de trabajo, tanto en la ciudad como en el campo y en las comunidades originarias. El implemento de las FIBRAS solo deja en claro a qué intereses sirve el actual gobierno, y que, si bien cambio el color del partido que ostenta la administración, el Estado sigue siendo el mismo, fiel y servil a los intereses de los capitalistas tanto nacionales como extranjeros.

embargo, en la construcción de los nuevos centros urbanos si están contempladas las escuelas, viviendas, hospitales y demás servicios ¿Podrán los pueblos acceder a estos? ¿Quieren las personas indígenas abandonar su comunidad para ir a la ciudad a trabajar en el turismo o la construcción? Si bien hay indígenas que esperan el tren, deberíamos preguntarles si quieren este proyecto específico o quieren el trabajo que promete traer. ¿Qué quieren los pueblos indígenas con respecto a su desarrollo económico? Es la pregunta que se debió hacer si la intención era que las comunidades participaran en la realización del proyecto, esto sería parte de la autodeterminación. Pero está claro que este proyecto busca beneficiar a los grandes monopolios, por lo que la simulación de consulta no fue más que un mero protocolo para apegarse a las normas burguesas que permiten el saqueo y la explotación de los recursos naturales de los pueblos indígenas.

LA LLAMADA ACUMULACIÓN ORIGINARIA Y LOS PUEBLOS INDÍGENAS EN LA ACTUALIDAD

Carlos Suárez
En el capítulo XXIV del Capital, Marx rebate las concepciones idílicas de los economistas políticos burgueses que hablan de una “acumulación originaria” como si esta fuese producto del genio y del esfuerzo de los capitalistas. Marx pone en evidencia la historia repleta de sangre y de crueldad en la que unos cuantos usurpadores se han apoderado del trabajo ajeno. Esta acumulación, producto del despojo, no es solo el punto de partida del capitalismo, sino que es condición necesaria para el proceso continuo de expansión del capital; proceso interminable mientras este no sea abolido. A mediados del milenio, las fuerzas productivas de las sociedades europeas habían alcanzado tal grado de desarrollo que se veían constreñidas por la geografía local. En busca de nuevas materias primas, de nueva mano de obra y de nuevas rutas, los europeos se dieron a la tarea de recorrer el mundo,

encontrando quizá más de lo que esperaban. La llegada a América fue, sin duda, un acontecimiento altamente celebrado por las clases dominantes europeas: habían "descubierto" un mundo entero lleno de riquezas y de productores de riquezas. Este hecho aunado a muchos otros, llenó abundantemente las manos de pequeños sectores de Europa con oro y plata cubiertos en sangre. A los absolutismos monárquicos los sucedieron las democracias burguesas, consolidadas solo después de haber aniquilado y sometido a la nobleza. Bajo el amparo de leyes creadas ex profeso, la nueva clase dominante “liberó” a la servidumbre de sus cadenas monárquicas, dejándola ni más ni menos que en la más terrible miseria: sin tierras y sin medios de trabajo. Por otro lado, y también bajo amparo legal, campesinos en toda Europa fueron brutalmente masacrados y saqueados por las clases dominantes. El principal genio de la naciente burguesía

consistió en maquinar las más brutales torturas y matanzas para arrebatarse a las masas trabajadoras sus pertenencias. Nada de historias infantiles de honradez y trabajo duro. Estos saqueos constituyeron la mayor parte de la riqueza de la nueva clase, de su capital. Capital en expansión perpetua; capital insaciable que sigue creciendo por métodos similares en nuestros días. Los pueblos originarios del mundo son acosados, violentados y saqueados continuamente por la burguesía de todo el mundo. Les pertenecen tierras y recursos de gran interés para los capitalistas. Los despojos y las masacres son su pan de cada día. Y tanto el Estado como las leyes se dan a la tarea de promover y facilitar el saqueo, la extracción. Los indígenas cada vez conocen más esa “libertad” de la servidumbre: se les ha liberado de sus tierras y de todo aquello que mediaba entre ellos y la naturaleza: sus medios de producción. Se van convirtiendo en proletarios, en sujetos

desposeídos, en propietarios de nada más que su fuerza de trabajo. Sin nada más que sus cuerpos, terminan por someterse a los trabajos peor retribuidos, en las condiciones más humillantes. En la Península de Yucatán, el Tren Maya y todos los megaproyectos energéticos y desarrollos turísticos asociados a él son el perfecto ejemplo de lo que se ha conocido como acumulación por desposesión. Una gran masa de ejidatarios está perdiendo sus tierras a un ritmo acelerado. Las instituciones privadas y estatales actúan al unísono para arrebatarse sus codiciadas tierras usando toda clase de engaños y artimañas. Tierras que serán usadas para la explotación más brutal de recursos y de mano de obra indígena. El “Paraíso Maya”, las “Tierras del Mayab”, como los burgueses

llaman a esta región, son ya el paraíso de la burguesía nacional e internacional: tierras dedicadas por completo al turismo. Paraíso de burla y miseria para los pueblos indígenas, paraíso de narcotráfico, paraíso de prostitución infantil, paraíso de trata de mujeres, paraíso de violencia. Porque es lo que ha dejado el turismo en México ahí donde más se ha desarrollado. El capital sigue y seguirá creciendo valiéndose de la violencia y la muerte, así como la ha hecho en los últimos siglos. Solo con su abolición y la construcción del socialismo tendremos la oportunidad de construir un nuevo mundo, justo para todas y todos.

