

Entrevista completa con el Dr. Sergio Prieto Díaz del colegio ECOSUR.

Sobre la persona:

Dr. Sergio Prieto Díaz es profesor en el Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR) en Campeche, México, donde participa en el proyecto “Migraciones forzadas en la frontera sur de México”. Ha realizado una formación transdisciplinar y ha pasado por la Universidad Autónoma y la Universidad Complutense de Madrid (España), la Universidad de Buenos Aires y la Universidad Iberoamericana (México), entre otras. Realizó estancias de investigación en el CIESAS de San Cristóbal de las Casas (México) y en el Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Granada (España). Prieto Díaz investiga, a través de una perspectiva analítica interdisciplinaria y decolonial, los diferentes tipos de (in)movilidad y migración asociados al desarrollo de megaproyectos en la región fronteriza entre México y Centroamérica.



Metodológicamente, propone herramientas críticas para la construcción colectiva del conocimiento. Su proyecto de investigación personal se titula “Frontera sur de México-Centroamérica: megaproyectos, migraciones e (in)movilidades”. También es fundador del Espacio de Estudios Migratorios en Argentina y actualmente pertenece a las redes temáticas STAND (Red de Acción Formativa del Sur de la Descolonialidad), COMPA (Colectivo Migraciones para las Américas) y MIGRARE (Migraciones y Movilidades). También es miembro de los comités organizadores del Foro Social Mundial de las Migraciones y del Tribunal Permanente de la Conciencia de los Pueblos en Movimiento. También es miembro del Comité de Evaluación Científica de varias publicaciones temáticas sobre migración en las Américas en ECOSUR. Entre sus áreas de interés: “Migración indocumentada”, “Migración forzada”, “Megaproyectos”, “Influencias socioculturales en la movilidad”, “Pueblos indígenas” y “Territorio y resistencia”, ya se han producido varios ensayos y trabajos sobre las consecuencias del “Tren Maya”.

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

Entrevista realizada el 2 de junio de 2021 y revisada en junio de 2022

Redacción “Recherche AG”:

Muy buenos días Dr. Díaz, ¡gracias por esta oportunidad y su tiempo! Iniciaremos la entrevista con esta primera pregunta: ¿En qué contexto internacional debería entenderse el proyecto: Tren Maya? ¿Qué papel juegan los intereses geopolíticos?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

¡Un gusto! Su pregunta tiene que ver justamente con la complejidad analítica, la complejidad contextual del proyecto en sí mismo, de la región en la que se está planteando el proyecto y del contexto político y estratégico que tienen tanto el proyecto en sí como el territorio. Hay que entender su rol como territorio de frontera. Es así, aquí hay tres elementos fundamentales, no son los únicos sin duda pero tiene que ver con la construcción justamente de un territorio en disputa con las características fundamentales de los espacios de frontera y su relación con los procesos de movilidad humana o mejor dicho de inmovilidad humana.

Pero para responder a la pregunta con más detalle:

El contexto que yo les quiero dibujar sobre este proyecto se relaciona con estos tres aspectos: por un lado la consideración de una zona fronteriza que así mismo son zonas de conflicto, de la disputa permanente. La multiplicación de megaproyectos de los cuales el Tren Maya es un ejemplo digamos más paradójico, paradigmático, importante en términos discursivos, en términos mediáticos, en términos políticos, pero no es el único; hay que analizar este proyecto en su relación con otros proyectos. Y finalmente el impacto que estas dos categorías a niveles “lo fronterizo” y “lo territorial” tienen en cuanto a los procesos de inmovilidad.

Planteo este concepto, porque refiere no sólo a las personas que se mueven, sea voluntaria o forzosamente, sino también a las personas que no se mueven voluntarias o forzadas.

Entonces en este sentido se establece una relación podríamos decir histórica y casi natural entre la multiplicación de megaproyectos entendidos como procesos, más bien proyectos de reordenamiento territorial, es decir, la idea de los megaproyectos es reconfigurar los territorios que estos megaproyectos se plantean en términos de, habitualmente, su inclusión productiva en el modelo económico global vigente. Se trata justamente de ocupar y poner a producir territorios que históricamente, o hasta este momento, han estado incorporados a esa lógica irracional. Y la relación de éstos, de forma natural, conllevan al menos dos procesos de redistribución poblacional. Por un lado la expulsión de quienes viven en los territorios y por otro lado la atracción de otros grupos poblacionales que no viven en los territorios pero que vienen a trabajar, o vienen a invertir, o vienen en este caso abanderando este modelo de desarrollo o ese modelo productivo.

Entonces a partir de esa relación el contexto actual internacional, por utilizar esos términos: *glocal*, global como local, tiene justamente esas características. En la frontera sur de México, hay distintas formas de llamar a estos territorios: sur sureste, frontera sur, región transfronteriza... pero alguna de estas denominaciones tiene un alcance particular en cuanto a territorio. Pero por ponerlo en esos términos lo que podemos considerar es que la frontera sur de México ha sido un espacio en disputa histórico, es decir el hecho de contar con una gran cantidad de recursos naturales sin explotar: agua, petróleo, energía solar, eólica, ha hecho justamente que este sea un territorio codiciado en el sistema económico, sobre todo en el contexto internacional de una fuerte crisis del neoliberalismo. En estos procesos que se han... [David] Harvey los ha llamado: acumulación por despojo, Zibechi, el escritor argentino: acumulación por exterminio... digamos como características del neoliberalismo, esos territorios actualmente se configuran como un espacio apetecible, deseable, no tanto en términos de su utilidad nacional pero en ese tablero estratégico, en el cual la proximidad con Estados Unidos es un factor relevante, las conexiones históricas, culturales incluso, por supuesto económicas con respecto particularmente a España como país colonizador, antigua metrópoli de los países hispano-latinoamericanos y por otro lado China como un gran poder emergente, actual y posible en el mundo hegemónico mundial.

Esta región se configura geoestratégicamente en base a esos tres grandes poderes globales, históricos o pasados, que son los que más relevancia tienen a la hora de desarrollar los megaproyectos pero también pensarlos en términos geoestratégicos. En este sentido digamos que, esta región del sur de México, se configura hoy día como en una especie de laboratorio global en cuanto a la factibilidad de implantar estos grandes proyectos en contra de la voluntad de sus habitantes, de los habitantes de estos territorios, en la operatividad de estos megaproyectos para convertirse en herramientas de control territorial, sólo para la extracción de los recursos pero en general para la gestión de los territorios. Y esto incorpora la variable de movilidad y por tanto la forma en la que estos proyectos de reordenamiento territorial están teniendo alcances en cuanto a las funciones tradicionales de las fronteras.

La función tradicional de la frontera, la única función tradicional de las fronteras que hoy día se mantiene en el contexto de la globalización es: el control del tránsito de personas. Es digamos el último resquicio de la soberanía de los estados en cuanto a sus fronteras, porque los capitales y los productos prácticamente se mueven de forma libre. Las ideas, los imaginarios también, pero las personas son el único recurso que todavía los Estados pueden controlar; sí entran o no entran, o cómo entran, o para qué entran.

Y aquí hay que establecer otro elemento analítico importante que es la configuración histórica de la frontera sur de México como un espacio... son los términos utilizados: poroso, ingobernable, frontera digamos líquida incluso, (son algunas otras terminologías).

Entonces cómo esta frontera, la frontera de facto, la frontera estadocéntrica, la frontera administrativa, no tiene ninguna utilidad en cuanto al control de las personas. Y aquí hay que considerar también que esta región de México en general, es el mayor corredor migratorio del mundo hacia Estados Unidos. Sólo el sistema de México y de centroamérica, pero actualmente vemos personas de origen sudamericano, asiático, en fin. Es el mayor corredor global de migración actual. Entonces esa función de la frontera como control de la migración es estratégica, pero no sólo estratégica para México, sino sobre todo para Estados Unidos.

Esta es una dinámica que se repite, tiene apenas modificaciones, en otros grandes corredores migratorios como puede ser el caso del, digamos hacia Europa, papel de Marruecos o España como *bigotes* que regulan el tránsito de personas.

Redacción “Recherche AG”:

Sí, es la idea de correr la frontera, digamos en el caso de Estados Unidos, siempre más al sur ¿no? O sea empezando entre México y Guatemala, o digamos con Trump que sí hubieron muchos tratados también con los países del triángulo norte: Guatemala, Honduras y El Salvador; para desde allí también empezar a controlar el flujo de las caravanas de migrantes. En base a eso, te tenemos una pregunta, ¿con este nuevo presidente [Biden] sí hay cambios en vista o se va a seguir usando la misma política desde los últimos cinco años?.



Dr. Sergio Prieto Díaz:

Yo diría que en este sentido los cambios son más de forma que de fondo. Sí estaba claro que las políticas de Trump no eran libres con el nuevo gobierno, era prácticamente promesa de campaña y además ideológicamente estaban en antítesis de este nuevo gobierno de Biden. Pero más allá de los cambios coyunturales o los cambios que podemos ver en la presidencia, hay una variable o una dinámica cultural que se mantiene, que se ha mantenido con variaciones de forma pero no de fondo en los últimos gobiernos estadounidenses.

El primero es esta idea subyacente de la migración, o la migración racializada, la migración morena, la migración no blanca, como una amenaza para el modo de vida americano. Y esto es algo que a lo largo de la historia ha ido cambiando de nombre, en un momento han sido personas de origen asiático, en otro momento han sido los europeos que iban de los bloques socialistas, actualmente la población de origen latino, (ni hablar de la población afrodescendiente), pero esa variable digamos racial en cuanto a la otredad, en cuanto a la migración extranjera como peligro es algo que se ha mantenido. Paradójicamente al mismo tiempo que construida como un peligro es utilizada como un recurso fundamental ¿no? Lograr mercados de trabajo que tienen malas condiciones laborales y los peores salarios, etc. son habitualmente ocupados por estas personas a las que se consideran un peligro. Entonces digo, acá se pueden establecer líneas de entendimiento de esta problemática que van hasta el esclavismo ¿no? Justamente la conformación de mercados laborales segmentados para personas racializadas que son construidas como inferiores. Entonces, esto es un hecho del cual la economía estadounidense no se puede separar, digamos tienen una estructura laboral, de los mercados laborales, alimentándose de este teórico gran problema a resolver.

Al final lo que queda, (y esto pasa igual en Europa), hay una necesidad estructural de migrantes. No es cierto que se quiera acabar con la migración, no es cierto que se quieran finalmente mejorar las condiciones de vida de los países de origen. Los países de origen, los países de tránsito y los países de destino, sean del sur global o del norte global, todos se benefician de los procesos migratorios. Y ahora se benefician en distintos sentidos, se benefician a través de distintos mecanismos, entonces aquí *la jugada* está en cómo cada país trata de aprovechar esos movimientos migratorios de sus propias limitaciones o de sus propios intereses.

En este sentido lo que estamos viendo en la región de la frontera sur es: cómo esa idea de frontera se está configurando en una especie de “fronteras múltiples”. Fronteras que ya no están asociadas per se al control o a la soberanía de los Estados sino más bien a la cesión de esas soberanías a proyectos productivos, a lo que llaman hoy día: asociaciones público-privadas entre gobierno y empresa. Con esto básicamente lo que se está dando es un reparto de los territorios, es decir acá la frontera sur hoy día es un escaparate donde cualquier persona o grupo con capacidad económica o contactos políticos pueden plantear su propio “desarrollo”.

Esto está pasando muy fuerte en los procesos de urbanización y de gentrificación, en Mérida y Cancún sobre todo, pero a través de estos proyectos, como en otras muchas regiones: Valladolid, Chichen [Itzá], Palenque... lugares complejos y conflictivos pero muy apetecibles para el gran capital.

Entonces cada quien compra sus 2 hectareas, 10 hectareas, 30 hectareas, 1000 hectareas, lo que puedas y ahí tienes total libertad para hacer lo que tu quieras. Y una de las primeras cosas que se hacen, son muros. Muros alrededor de esos territorios. Y esos muros, ya saben cómo es esta cosa, no es tanto que protegen a quienes están dentro sino que le quitan la movilidad a quienes están fuera.

Pensando en proyectos regionales, el Tren Maya es importante, pero visualizando el Corredor Transísmico, este megaproyecto sí que plantea de facto crear una nueva frontera entre Coatzacoalcos (Veracruz) y Salina Cruz (Oaxaca). En un pedazo de la zona más estrecha de México y en ese paso, en ese istmo, se plantea también un ferrocarril, no es el Tren Maya, es el ferrocarril transísmico pero es un ferrocarril que va a ir protegido por muros.

Entonces si uno piensa en un ferrocarril protegido por muros en un paso estrecho de extremo a extremo.. eso en el fondo es un muro. Es el muro de Berlín, es la Gran Muralla China, es el muro de Trump... eh, lo pueden ver como quieran, pero ahí se está estableciendo un muro que va a ser muy difícil atravesar, ese sí como una frontera de facto.

Entonces digamos que el contexto, un poco ya para responder de forma global a esa pregunta, es la delimitación de distintos espacios del sur de México como [...] a nuevas aproximaciones de lo que se entiende como estudio, porque hoy día todos los proyectos que se están dando en esta región son: sostenibles, son verdes, son renovables, qué sé yo. Hay un cambio digamos de paradigma en cuanto al modelo de desarrollo: cambia el proyecto en la forma pero en el fondo es el que se repite históricamente no sólo en esta región, sino en otras grandes regiones. Sobre todo podemos ahondar en esa relación asimétrica entre países poderosos y países dependientes, (exmetrópolis, excolonias), que son relaciones históricas de subordinación.

Ese sería un poco el contexto amplio para entender qué es lo que está ocurriendo hoy día en esta región no sólo con el Tren, sino con otros proyectos y su vínculo como un proceso migratorio.

Redacción “Recherche AG”:

En estos contextos tan fundamentales como amplios, ¿cómo valoras el papel de Alemania, refiriéndose a: las empresas alemanas, el capital alemán, como actores globales?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

En cuanto al papel de Alemania en la región de los proyectos actuales y seguramente hacia los futuros. En algún pasado, como les decía anteriormente, por la cuestión estratégica geopolítica en esta región, no ha sido Alemania uno de los grandes actores a vigilar. Principalmente digamos por esa característica de cercanía táctica, por supuesto pues es la hegemonía de Estados Unidos, centro y sur americana del sur global. Y el hegemón que viene y que también tiene todas las miradas sobre él, por su (distinta) ideología es China, y por otro lado el país, por decir así, europeo con mayores vínculos históricos, identitarios, económicos también por la relevancia de las noblezas, es decir, digamos la tradición colonial histórica: es España. La afinidad del lenguaje... es decir por muchas cuestiones voluntarias y forzadas. Pero ese es el hámbito de los tres grandes orígenes importantes del cuestionamiento de vigilancia: Estados Unidos, China y Europa encabezada por España.

No hay tanta atención, yo diría tampoco hay tanta tradición, tanta relevancia en términos de proyectos, en término de números de proyectos o de importancia de proyectos con las inversiones de otros países, entre ellos Alemania. Sin dejar de considerar que seguramente son muy importantes sobre todo, yo creo, en el mercado de energías renovables, eólicas y seguramente sector financiero. Pero digamos que la relevancia de la inversión alemana, incluso la sensación de que Alemania pueda ser un actor estratégico, peligroso o preponderante, es menor. Entonces, la atención que se le presta es menor y el conocimiento que tenemos es menor.

Sí es cierto que considerando ese contexto que les comentaba anteriormente lo que se está dando hoy día en la frontera sur es una apertura al mercado global. Quizás con más apertura que en épocas pasadas.

Un México con un discurso nacionalista de desarrollo nacional, etc. que siempre ha sido muy importante. Pero hoy día, curiosamente con un gobierno que se dice ser de izquierdas, el panorama para la inversión extranjera se ha abierto más que en otras épocas y esto hace que seguramente el Tren Maya y estos proyectos que teóricamente son de una tecnología impresionante, que seguramente es hecha en Europa o Estados Unidos, se plantean de tener más importancia.

Redacción “Recherche AG”:

Sí, pues es como, también el Tren Maya, es como está abriendo la posibilidad y es una ventana también para otras industrias, también que... cómo se debe entender eso sí se está viendo como una puerta a la explotación de recursos, de materias primas, o de madera o también de la minería incluso (?). Es la primera puerta que se abre para poder conectar ese siguiente paso de megaproyectos en la región o de la expropiación y explotación.

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Claro, uno de los problemas, digo justamente hasta ahora, ha sido tratar de visibilizar el Tren Maya simplemente como un tren. Es decir como unas vías férreas, con unos ferrocarriles que se ponen sobre territorio que sirven para mover a lo largo de esas vías. El proyecto del Tren Maya, las implicaciones, van mucho más allá de las vías. De hecho lo más importante no es lo que pasa en las vías. Gran parte de las vías no existen, sino todo lo nuevo que van a traer esas vías.

Y aquí hay varios aspectos fundamentales. Uno es, como les decía, el proceso de urbanización a lo largo de la vía. La vía tiene estaciones, tiene paraderos, tiene pueblos de desarrollo. En esos pueblos de desarrollo, pues obviamente no sólo se van a generar ciudades sino industrias, entretenimientos... todo muy orientado hacia el turismo y al beneficio de las personas locales, pero ya sabemos en la práctica a quién va a beneficiar esto: menos al local que al de fuera.

Pero lo que ha estado poco claro (dentro de la obscuridad del proyecto), es que el proyecto del Tren Maya no tiene un Proyecto Ejecutivo, por lo cual no hay datos concretos que puedan asegurar cuántas personas se van a mover, cuánto va a costar el billete, cada cuánto va a pasar el tren, dónde van a estar las estaciones (hoy día, todavía no es seguro dónde van a ser las estaciones). Se está avanzando en un proyecto que no se sabe muy bien hacia dónde va.

Pero más allá de esa, digamos, falta de información. Lo que sí se sabe, porque ya está ocurriendo, es que hay un proceso de especulación de la tierra desde el momento en el que se dijo: vamos a hacer un Tren Maya. En un proyecto sin obras, sin nada, inmediatamente el valor de los terrenos, donde hipotéticamente va a pasar el tren o donde va tener influencia el tren, *treparon* al doble o al triple.

El proceso de especulación, obviamente anula una relación asimétrica. Él que tiene la tierra en ese momento, no tiene los recursos como para decir: bueno pues, voy a resistir a una oferta por el doble del valor que tiene hoy.

El valor de la tierra es totalmente dentro de [...], lo que pasa en Tulum, lo que pasa en Cancún, o en la “Riviera Maya”; Y en este momento lo que se empieza a dar es un proceso de represalias, de presión pseudoeconómica: el proceso de sustitución de población.

La gente que está en el lugar empieza a agarrar su *lana* y a la primera que ve, se va a otro lugar. Y entonces llegan los inversores y consigo ese proceso de reordenamiento territorial, que va más allá de las vías. Y aquí también lo que es interesante ver es: ¿cuál es el proceso, el mecanismo, de cómo se pretende estructurar las tierras comunales, los ejidos, a este proyecto?. Entonces el Estado dice: “bueno, yo no le voy a comprar la tierra para que siga siendo suya, no se la voy a rentar porque no es una renta total”. Entonces hay un mecanismo que se llama FIBRA, que se plantea

desde el Estado y dice: “bueno, el Estado va a intervenir en estas tierras, las va a incorporar al proyecto del Tren Maya a través de lo que se llama FIBRAS: Fideicomiso de Inversión en Bienes Raíces”.

Entonces básicamente lo que esto supone es incorporar las tierras que están vinculadas al proyecto a una especie de mercado financiero, digamos van a cotizar en bolsa. Todas las tierras que están afectadas por el proyecto Tren Maya van a ser como un insumo del mercado de valores y a los propietarios se les va a pagar un dividendo en función de que, digamos, la cotización de los mercados bursátiles de ese proyecto: haya arriba o haya abajo.

Entonces acá hay un ejercicio también muy perverso de reingeniería financiera. Digamos, siendo honestos para aprovechar las tierras con el mínimo costo y el mayor en el ejercicio de los pobladores. Porque imagina dentro de la población... de una persona que tiene dos hectáreas, sobre una hectárea le van a colocar la vía del tren, con la cual obviamente no va a poder hacer nada... Y que lo que reciba por tener ese pedacito de la vía del tren, dependa de cómo está la cotización del proyecto en la bolsa.

Estos son algunos ejemplos, y el último muy reciente de un hombre con la especulación financiera. Si colapsan los mercados bursátiles, ¿quién pierde? el pequeño inversor. Entonces en un horizonte no muy hipotético las personas podrían perder el uso de su terreno, la propiedad de facto del terreno y el teórico ingreso económico que les darían por utilizar ese terreno. Pero todo legal, sumamente legal.

Y esos son los puntos que van más allá de la vía. Para responder a esa pregunta, lo que se está dando, digamos, lo que encabeza el Tren Maya, es un cambio profundo en muchos paradigmas de gestión de la tierra, de convivencia, de comunidad con la tierra, de vivencia colectiva al interior de los propios pueblos y ejidos... porque hay quienes están a favor y quienes están en contra. Entonces es explícita esa máxima del “divide y vencerás”: “no necesitamos convencer a todos, necesitamos convencer a algunos y con algunos que convenzamos, pues ya luego se pelean entre ellos”.

Entonces este tipo de transformaciones pueden evidenciar históricamente. Son transformaciones que llevan a la expansión del modelo de “modernidad eurocéntrica” a otros territorios que se rigen por otras cosmovisiones y otras cosmogonías. Digo, nos vamos a la Colonia: metemos el dinero y metemos la iglesia a los pueblos de otro continente y con eso ya, perdón, “nos los chingamos”.

Redacción “Recherche AG”:

Sí, hablando de la transformación tu escribiste: “El Tren Maya: ¿cuarta transformación o continuismo estructural?” y escribiste “Construir el Tren Maya parece una decisión tomada. Lo que decidan los pueblos indígenas no importará. ¿Esto también es la cuarta transformación? No hubo un debate previo sobre el proyecto y sus implicaciones”.

¿Cómo se posiciona el gobierno mexicano sobre las consultas realizadas, o no realizadas?



Dr. Sergio Prieto Díaz:

Sí bueno, consultas se han realizado. Pero no son las consultas que obliga el hecho internacional y los convenios que México ha ratificado. Ahí hay lineamientos claros del Convenio 169 y hay lineamientos claros de otros lugares donde se ha aplicado bien *el tratado del 169*. Y lo que se ha hecho y se está haciendo todavía aquí en México es una “consulta a modo”.

Una “consulta a modo” supone, digamos en la teoría, realizar y sujetarse a ese mecanismo internacional pero en la práctica hacerlo de una forma que no nos va a resultar el: No al Tren Maya.

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

En ese sentido pues el gobierno tiene la tranquilidad de poder decir: “Pues se han hecho consultas ¿no?” Ya saben, ya sabemos, como son el manejo de datos en este tipo de discurso: “Asistieron el 70% de los ejidatarios”.¹²⁷ Bueno, pero el 70% de los ejidatarios no incluye a todas las personas que están en la comunidad. Incluye a las personas que tienen determinados derechos. “Se consultó con los alcaldes y los gobernadores en tiempo”. Bueno pero quién los eligió. No son las autoridades tradicionales. Hay momentos en que hay conflicto entre las autoridades tradicionales.

Comentario del editor:

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

Entonces obviamente el discurso oficial aboga por decir que se ha cumplido lo que tenía que cumplirse. Pero esto es una mirada muy subjetiva ¿no? Desde quienes entendemos el [Convenio] 169 con una perspectiva más integral y de justicia necesaria histórica, lo que se ha hecho pues es un ejercicio de legitimación de la decisión ya tomada. Es decir, la decisión ya está tomada: “sólo necesitábamos encontrar la forma de que los pueblos originarios no entorpecieran lo que ya queríamos hacer”.

Redacción “Recherche AG”:

Claro, y en ese contexto también se vuelve importante otra vez, tal vez, lo que hace la empresa alemana, porque Alemania después de doce años ratificó también el Convenio 169. Y la DB [Consulting y Engineering], es el tren alemán que ahorita tiene un contrato para [participar en el proyecto del] Tren Maya y es una empresa estatal. Y en ese contexto, el Convenio es bien importante, y también interesante, y así como dijiste: el papel que juega España es obvio.

Y también ese contrato que tiene ahorita, el tren alemán, la DB, lo tiene en conjunto con dos empresas de España. Y en España encuentras mucha información sobre la participación de las empresas de España, pero del tren alemán, que pienso es un contrato de 15 millones de euros y 10 millones de euros de esa parte, la mayoría, es para el tren alemán, para la empresa alemana, no dicen ni una palabra en sus sitios [web].

Tampoco el Estado de Alemania habla de la participación. Y nos estamos preguntando si eso tiene una relación con el hecho de que hoy [23 de junio] ratificaron el Convenio. Sólo que no lo están haciendo público, lo están escondiendo porque como ya lo ratificaron pueda ser que su participación en el proyecto del Tren Maya se vea afectada, la cual incluso también esconden.

Porque España, las empresas españolas lo anunciaron [la participación en el proyecto], como una gran ganancia, como una victoria de que les dieron el contrato. Y aquí [en Alemania] no se habla en los medios nada de esto.

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Sí, seguramente puede tener mucho que ver... pues digo, aquí hay que ver también cómo es la relación de los distintos Estados con respecto a sus empresas. Qué tan inválidos o no están los intereses políticos con los intereses económicos. Hay gobiernos en los que están más juntos, los intereses económicos permean más fácilmente y hay gobiernos donde las cuestiones de corrupción y control del interés económico se ejercen mejor.

En ese sentido, yo creo que seguramente, quiero pensar, que ejerciendo presión, en este caso, al gobierno alemán; El gobierno alemán tendría claras motivaciones para hacer cumplir a sus empresas las legislaciones internacionales. Sobre todo las que tienen implicaciones en terceros países ¿no?

Es mi imaginario propio, capaz que no es así, pero pienso que en este sentido como puede haber una acción social, puede haber una reacción estatal. Finalmente un control empresarial más férreo en países como Alemania, o quizás países nórdicos, que en el caso por ejemplo de España (de nuevo) las relaciones son múltiples. O sea, es decir, la cantidad de empresas españolas que están haciendo proyectos en México... sí se diera el caso de que España es capaz de reivindicar el cumplimiento del [Convenio] 169, en todos esos proyectos, o sea el desastre duraría siglos ¿no? Porque no se ha hecho nunca, porque las empresas españolas están en todos los sectores económicos. Porque la “Riviera Maya” está llena de hoteles españoles ¿no? Imaginemos que tuviera que hacerse consulta, ahora ahí, y que se pusiera en cuestionamiento la legalidad de todos esos proyectos...

Quizá en el caso de Alemania, pudiera ser más factible esta vigilancia y este intento de que se cumpla la normativa por la conciencia quizás social de las personas alemanas también... no olvidemos que en el caso de España hay grandes grupos poblacionales que no van a reconocer la relación de España con la conquista, ni con la desigualdad actual, en base a esa historicidad ¿no?. Entonces quizás en áreas organizadas, más intrínsecas, con mayores recursos podría plantearse un “minuto” de control por parte del Estado.

Incluso estoy pensando que seguramente a través de las instituciones de la Unión Europea se puede presionar a determinados gobiernos nacionales para que cumplan con esa normativa.

Yo creo que ahí [ustedes] tienen además un reto bien bonito y bien interesante, en el marco ahora de la revista, de esta nota y de la Gira Zapatista. De poder articular los movimientos de Alemania, o de España, o de otros países, torno a este caso muy particular por lo que hemos ya comentado sobre la Península. Esa vigilancia a las empresas extranjeras, a los bancos que financian a esas empresas, en el ejercicio de análisis y de investigación, es bien interesante debido a las consecuencias que pueden tener. Y aunque al marco normativo no lo conozcamos, permite presionar a los bancos que financian a esas empresas nacionales en proyectos extranjeros. De esto podría venir un precedente, pues digo “ad hoc” por el hecho de que haya un marco de control que no existe actualmente, que parece que existe pero no se ha aplicado.

Es un ejercicio para conectarse con otras resistencias que comparten al final, pues digamos, el lugar de destino. En este caso el sur de México u otros países del sur global. Pero son resistencias desde allá, desde el Norte.

Redacción “Recherche AG”:

Sí, eso queremos plantearlo en un evento en el cual vamos a presentar lo que hemos descubierto sobre las empresas alemanas y la participación en el proyecto del tren. Para al final plantear cómo podríamos organizarnos.¹²

Y hablando de temas legales te queríamos preguntar: ¿Cuál es tu opinión sobre la reciente paralización de las obras por orden judicial? Y ¿Sí ha cambiado algo desde la sentencia que hubo?¹³⁰

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Bueno, por un lado me parece que son 12 ó 15 amparos que ya se han conseguido por el sistema judicial solicitando la detención de las obras. Son suspensiones cautelares, no son definitivas. No son definitivas porque en el fondo pues volvemos a lo mismo, es un proyecto que no tiene proyecto, el proceso de consulta se ha hecho pero no está concluido y no es reconocido. Es decir, esto evidencia las *lagunas* que tiene el proyecto. Y también evidencia la resistencias por parte de las poblaciones que teóricamente fueron consultadas, pero como vemos pues no ha habido buena comunicación, porque pese a que la consulta teóricamente es un éxito, pues ahí están esas resistencias todavía que parece no están de acuerdo con el proyecto.

Sin embargo, hay que ver a este proyecto también como un conflicto permanente, como un territorio en conflicto. Un conflicto por el territorio pero conflicto por la administración de los derechos de las personas que es un “conflicto múltiple”. Y en este conflicto múltiple el hecho de los amparos por parte de las empresas constructoras, o en este caso por el FONATUR, el órgano mexicano digamos encargado del proyecto en su conjunto, el Fondo Nacional del Turismo, ha sido que: no se está haciendo obra nueva del tren.

Yo les comentaba la idea de que este tren no es nuevo. Ya hay varios proyectos históricos ferroviarios en la región que no han terminado de cristalizar o cristalizaron en un momento pero luego dejaron de ser operativos... Sobre esas ruinas es que se está pensando el nuevo proyecto, en una gran parte. Entonces el discurso oficial es: “No hay necesidad de parar lo que estamos haciendo, porque lo que estamos haciendo no es nuevo. Lo que estamos haciendo es mantenimiento de lo que ya estaba hecho. Vamos a cambiar los rieles y vamos a arreglar lo que ya está hecho”. Entonces es, digamos, una cuestión de interpretación.

Para algunos es sólo arreglar, aunque sí tu ves lo que están haciendo, ese arreglo conlleva: talas de árboles que están cerca, remoción de la tierra del territorio más allá de donde está la vía, cortes de carretera... es decir hay afectaciones que son nuevas. Y ellos se defienden con que lo que están haciendo sólo es arreglar y como sólo es arreglar no hay por qué parar.

Redacción “Recherche AG”:

Ya. Y tu decías que: “es un proyecto sin proyecto”, pero la gestión del proyecto la tienen las fuerzas armadas. Leímos que el ejército debe ser el encargado de gestionar el proyecto de infraestructura y eso sin autoridades estatales intermedias.

Y eso significa pues, ¿peligrosa independencia a las fuerzas armadas?

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Claro. Hay que considerar que estamos, como les decía antes, estamos en una zona de frontera, estamos en una zona de frontera geoestratégica: por el tema de la migración, por el tema de los tránsitos de droga, por el tema de los recursos naturales...es un territorio rico. Empobrecido, pero rico.

Y eso de consecuencia natural... sabemos que habitualmente: fronteras = militarización.

Este no es un espacio libre de esa militarización. Y es una militarización histórica y ahí tenemos, aunque está un poco fuera de la ruta del Tren Maya, tenemos toda la zona chiapaneca de la Selva Lacandona. Hay un conflicto militar pero invisibilizado ya desde hace unos veinte años. Entonces, la zona, es una zona tradicional de militarización.

Eso digamos como una característica previa. Ahora este proyecto, sin proyecto: el Tren Maya, sobrevive justamente gracias a su capacidad de adaptación. Es decir, a la forma en la que resuelve los problemas.

Habitualmente uno pensaría que, justamente, el proyecto ejecutivo, es un proyecto que sirve para: identificar cuáles van a ser las problemáticas, los riesgos y propone soluciones de forma previa. Aquí lo que se está haciendo es hacerlo *al calor* de los acontecimientos.

Ejemplos:

- Empezamos a *pelar* las vías del ferrocarril y vemos que hay un tramo donde hay una cueva de murciélagos. Bueno, pues vamos a desviar un poquito la ruta.
- Este, tenemos pensado que el tren atravesase Mérida, pero ¡ah!, se resiste la gente de Mérida. Bueno entonces vamos a hacer un paso elevado.
- Esto que pasó aquí [Campeche]. Se abren las licitaciones para los tramos de selva, que fueron básicamente el tramo entre Felipe Carrillo Puerto, pero sobre todo de Chetumal a Escárcega y vamos sobre la frontera, primero con Belice y luego con Guatemala.

En esa zona, digamos, el tren tiene como dos tramos, uno que es atractivo, turístico y eventualmente puede ser rentable. Básicamente es el que corre desde Campeche hacia Mérida, Valladolid, Cancún y una parte de la “Riviera Maya”. Esa parte donde las distancias son cortas y hay muchos atractivos y eventualmente hay bastante movimiento turístico.

Y otra parte que es por decir: fea, larga, lenta y poco rentable. Que es justamente la parte donde no hubo o hubo muy malas ofertas de compañías extranjeras para construir y operar. Entonces como no hubo, es decir: “Había un plan de hacer un tren, pero no hay quién lo construya, entonces, se dijo, que mejor lo va a hacer el ejército y problema solucionado”. Problema solucionado en el tema de la construcción y problema solucionado también en esa trayectoria, o en esa dinámica de militarización progresiva de la frontera. Al final lo que se está buscando justamente es de encontrar la forma de justificar esa militarización.

Hay otro aspecto en ese mismo sentido, por ejemplo el programa Sembrando Vida. Esto se lo comento simplemente para que tengan esa panorámica un poco más amplia del tren.

El programa Sembrando Vida es una política pública a diferencia del Tren Maya que es un proyecto de inversión. Sembrando Vida propone reforestar, volver a plantar árboles frutales, maderables, etc. y otorgar una pequeña renta a la persona que tiene este terreno. En el discurso está pensado para que la gente no tenga que migrar, para arraigarlos a sus territorios, incluso es tan amplio este sentido del discurso que Sembrando Vida se ha propuesto por parte del gobierno mexicano para hacer un programa en: El Salvador, en Honduras y en Guatemala.

Aquí no es Estados Unidos quien propone esos programas a centroamérica, es México. México, en ese sentido, tiene una labor de hegemonía de segunda categoría. Está más cercano a los países centroamericanos y por ende pues es más fácil unirse a centroamérica de parte del vecino México que no es parte de Estados Unidos.

Entonces, este programa tiene planes de reforestar un millón de hectáreas. Es el mayor plan de reforestación del mundo.

Ahora, ¿cómo se va a reforestar? para reforestar pues hay que plantar ¿no? ¿En dónde? En viveros, donde plantar, no sé cuántas, 300 millones de plantas, no sé, una cosa bárbara.

Entonces ¿qué pasa?, en estos viveros se permite que las comunidades puedan tener sus viveros, pero se le da a los militares la función de ser viveros, también de Sembrando Vida. O sea los militares pasarían en este sentido, de vigilar fronteras y portar armas a plantar arbolitos.

¿Qué pasa? Si uno ve dónde están situados en el mapa los viveros militares asociados a Sembrando Vida, te das cuenta que están ahí en: la Lacandona, en Ocoingo, en Copalar, en Bochil... al rededor de todos los caracoles [de los Zapatistas].¹³¹ Están situados estratégicamente en lugares de conflicto, pero con un mandato verde. Mandato de reforestar.

Entonces esto forma parte de estas lógicas ¿no? Donde lógicamente por un lado hay un poder de facto, que es el militar, que por más que se diga que no, es muy importante en nuestro país “México” y al cual hay que mantenerlo contento.

Y ¿cómo lo mantenemos contento? Dándole prerrogativas que van a permitir que mantenga su poder asignándole obra pública, asignándole el control de determinados territorios y por supuesto por contratos en este sentido que supera lo militar. [...] O sea, acá casi ya no es como un debate entre: Estado y mercado, entre gobierno y economía. En este caso, entre Estado democrático y Estado militar.



Redacción “Recherche AG”:

Pero que fuerte que están pintando la militarización de verde y poniéndole una capa ecológica...

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Así es. Y este programa Sembrando Vida es sumamente interesante. Digo, no se habla tanto como el Tren Maya, o el Transísmico, pero es sumamente interesante por la extensión que tiene México, porque está localizado en prácticamente toda la región sur del país pero también en amplias zonas del centro del país; Por su función como política migratoria regional y que México la financie.

México financia la implantación de este programa, en estos países centroamericanos y como por esa especie de conyunción entre el discurso políticamente correcto de lo verde... pero con una función geoestratégica y territorial muy fuerte para desarrollar territorios y poblaciones conflictivas, bajo el discurso de: sembrar plantas.

Redacción “Recherche AG”:

Y como última pregunta, para quitar tanto sabor amargo en la boca, de todas estas cosas que nos estás contando... ¿Qué sabes de la resistencia que está haciendo las comunidades en contra del proyecto [del Tren Maya] y qué oportunidades hay, local o regionalmente, de actuar? Y ¿qué impacto está teniendo en les zapatistas y en la resistencia de ellos?.

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Bueno, en particular en el caso de lxs zapatistas, pues no te podría yo dar muchos elementos, pero sí es cierto que desde el primer momento, las redes de apoyo de los zapatistas han estado presentes, más allá de la [Selva] Lacandona y de Chiapas. Los comités han estado presentes en los primeros esfuerzos de vinculación de las resistencias acá. Y

justamente quizás por el énfasis, en este caso que tiene el proyecto, que ha sido seguramente algo que ha detonado más la resistencia es: el hecho de su nombre. Y que su nombre no es, digamos, inocente. No ha sido inocente, se ha querido mercadear con un concepto y una identidad que está todavía muy viva acá.

Y que ha sido utilizada y mal utilizada y justamente eso es lo que despierta procesos de resistencia históricos en la Península de Yucatán que ya han tenido presidentes de hacia dónde pueden ir, ¿no?

No hace tanto tiempo hubo una Guerra de Castas en la que los pueblos mayas, algunos, se levantaron en resistencia contra la explotación en las haciendas y contra la función que había ya en un tren que llegó hasta donde llegó. Es decir, las vías históricas del tren, en la Península de Yucatán, marcan los límites de las resistencias de los pueblos mayas. Los trenes llegaron hasta donde llegaron porque los pueblos mayas dijeron: “hasta aquí”.

Entonces, hay un proceso curioso, digo para estos ejercicios analíticos y hasta filosóficos, en los que se muestra las posibilidades de resistencia que se detonan cuando no hay un proyecto realmente integrador. Es decir, cuando los proyectos se toman de arriba a abajo, y en este caso de México, del centro hacia los márgenes (hasta donde los tiene) habitualmente se detonan procesos de resistencia cuyos alcances es difícil verlos ahora.

En ese sentido lo que se está viendo, pues es que cuánto más tiempo pasa, más recia se pone la resistencia.

Sí esto hubiera sido un proyecto enfocado desde otros términos y acelerado pero con una hoja de ruta más clara, de lo que iba a ir pasando, seguramente como pasó al principio: todo el mundo estaba muy a favor del proyecto, y según ha ido pasando el tiempo se ha ido viendo el nivel de improvisación y las derivas hacia donde se está enfocando el proyecto. Esto está generando cada vez más resistencias.

Entonces, al final pues, sí no de una forma que no sea pública y sí no se hace de una forma rápida, hay riesgos u oportunidades para que este proyecto se enquistase y no vaya hacia allá.

Ahora también hay que considerar que esto no es un proyecto nuevo. El sueño de colonizar, de neoliberalizar y de poner a producir esta región, tiene siglos y va a seguir teniendo siglos. Y al final este Tren Maya puede terminar o no, viendo realidad, pero seguramente va a tener un sucesor al cual también le vamos a tener que prestar atención. Porque digo, finalmente estos son viejos sueños del imperialismo. Nunca digamos de no ser sueños, sino que se trata de proyectos de muy largo alcance. Estos proyectos que hoy día están sucediendo acá en la región se pueden conectar con proyectos históricos, algunos vigentes y otros no, como: el Plan Puebla Panamá o el Proyecto Mesoamérica, o el Corredor Energético entre centroamérica y Estados Unidos. Es decir, son intentos, digamos novedosos pero de viejas lógicas y dinámicas que van a seguir adelante.

Entonces más allá del tren, que el tren es en este caso como un buen dinamizador, justamente y una buena llamada de atención de lo que se está promoviendo hacia estos territorios, no sólo en México, sino en muchos lugares del mundo, amparados en estos nuevos discursos de: respeto derechos humanos, desarrollo verde, energía limpia, totalidad empresarial, mejores prácticas... Todos estos son elementos de esa nueva oleada, en este caso todavía no de migración, sino de las instituciones que detonan los procesos migratorios.

Cuando seguimos esta lógica pues obviamente, se nos van a quedar, ya no vamos a tener lugares en el mundo para explotar. Seguramente nos vamos a ver cada vez más restringidos en la movilidad si no somos funcionales a este sistema.

Redacción “Recherche AG”:

Muchas gracias por la respuesta y por la entrevista también. Aquí aprendimos mucho.

Y pensamos también que es importante para la práctica, para la resistencia. Porque aquí [Alemania] estamos planeando manifestaciones en contra de las empresas que están involucradas, pero también hay que mantener presión al gobierno.

Justo también con el Convenio 169, lo más importante (también) aquí en Europa es la resistencia internacional. No solamente con México, sino también que las resistencias entre España y Alemania se unan, como las empresas también se unen ¿no?

Ojalá esta investigación ayudase bastante y se vuelva práctica, aquí en Alemania también. Que no todo quede en un plano teórico sino que tome funciones y soluciones prácticas.

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Claro, y lo podemos difundir por acá [México], puede ser un buen material también para conectar con otras organizaciones en resistencia. Digo pues se trata de básicamente las mismas problemáticas en otros países de América ¿no? Colombia, Brasil...

También es una forma, como decían ustedes, de darle practicidad al discurso. Porque sí, el discurso en contra el neoliberalismo, los derechos y la historia, etc. pues son pantallas dialécticas, *peleas de gallos* que nadie va a ganar nunca, porque cada quien tiene sus propios referentes: teóricos, metodológicos, cuantitativos[...] pero es en las prácticas donde realmente se puede mostrar la teoría.

Yo creo que esto que nos compartieron los *compas* de acá y que yo les compartí a ustedes es una herramienta teóricamente muy práctica. Es el hecho de poder agarrarse de las legislaciones que están ratificadas y que son papel escrito y están ahí y hay que hacerlas cumplir.

El caso está en encontrar esos resquicios para hacerlas cumplir. Quizá desde aquí, en ese sentido, pues desde los países del sur o los que decepcionamos estos grandes proyectos, la tenemos más complicada porque empresas y gobiernos están a favor en que se desarrollen este tipo de proyectos.

Pero desde otro tipo de responsabilidades políticas internacionales es posible que se pueda promover, por lo menos que se cumpla el derecho. Y que son finalmente los pueblos quienes puedan decidir

Redacción “Recherche AG”:

Sí tienes toda la razón. Sergio muchas gracias otra vez por la entrevista y ¿no se si tú tienes una pregunta hacia nosotros?.

Dr. Sergio Prieto Díaz:

Yo solamente, lo anoté aquí al principio, antes de que empezáramos la entrevista: “tren de la muerte”, me dijiste: tren de la muerte, ¿por qué ese nombre? He estado pensando en ese nombre durante la última hora previa, pero que a mí no me termina de convencer.

¿Sabes? les explico. Yo creo que la lógica justamente del capitalismo, neoliberalismo que encarna este tren. Este nuevo neoliberalismo “verde” no es la muerte, sino se podría decir el despojo. Sí, es un resultado final, el despojo, el despojo extensivo es la muerte, pero como tal no son proyectos que pretenden por sí mismos destruir. Sino sobre todo beneficiarte de una condición podríamos decir hasta de muerte en vida.

Lo que interesa no es matar, lo que interesa es tener vivos pero sobre la línea misma de la supervivencia. Se trata de explotar al máximo posible, pero sin matar. Que obviamente ya muerto: la muerte es la muerte, no hay ningún proyecto que defienda eso ¿no? Pero bajo toda esta retórica de las energías sostenibles, el discurso sostenible, vemos quién quita al desarrollo sin apellido, ya lo sabemos: desigualdad, exclusión, pobreza, muerte, destrucción; pero el desarrollo sostenible, es como hacer sostenible eso, justamente: dar unas condiciones mantenibles de desigualdad de explotación. Llegando a esa conclusión.

Esta es como un poco la lógica, la lógica no es que el proyecto acabe con la vida de alguien, simplemente que pueda comercializar con ella. Pueda ser la vida un recurso renovable o como un recurso natural. La vida como recurso finalmente, ya no como derecho, ya no como característica biológica, simplemente pues como un recurso más. Y entiendo que finalmente esta dinámica lleva a la muerte, eso es indiscutible, pero la primera como presentación de hecho, y a mí esto es lo que me resulta muy llamativo de todo, es justamente esa idea de enmascarar todo dentro de lo políticamente correcto.

Hoy día pues se habla de desarrollo, y estos proyectos, el Tren Maya, es uno de los primeros que agarran este nuevo discurso, esta nueva dialéctica de no estar enfocados en una idea del desarrollo clásica. Del desarrollo como industrialización, del desarrollo como extracción de recursos naturales. Demarcan esta idea de desarrollo turístico, desarrollo de baja intensidad, sostenible. Digamos como dialéctica porque en la práctica sigue siendo lo mismo.

Estos proyectos, y sí se dan cuenta, prácticamente ninguno, ni Sembrando Vida que es reforestación, el Corredor Transísmico que es comunicación y el Tren Maya que es turismo; Ninguno enfatiza en las características clásicas del

desarrollo ortodoxo: maquinación, industria digamos de materias primas, trabajo primario... Esto ya va hacia servicios, no es el mismo tipo de desarrollo que antes.

Y eso sí es un elemento diferenciador de esto, encarnan esa... de hecho Pedro Uc, [...] maya nacido acá, en una conversación con él, él decía de Sembrando Vida: “Este es el verdadero muro de Trump, es un muro verde, un muro sin ladrillos, pero esto es la idea del muro”.

Cómo estas políticas migratorias contrastan con esa idea que teníamos todos del muro de Trump, un muro físico frontera sur de Estados Unidos; Sino los muros hoy día son estos proyectos, de este muro verde, sostenible, turístico, pero que en el fondo son muros para la movilidad de las personas.

Es interesante como de la misma forma que se juega al no llamarlo Tren Maya, [se busca] darle este sentido de definirlo y verlo a través de sus funciones.

... Puede tener distintos nombres, puede ser el tren de las mentiras, pero puede ser el tren del subdesarrollo, porque al final permite darle continuidad a la situación del subdesarrollo, con menos desarrollo que tiene esta región. El beneficio finalmente no es a la gente local, a la gente local se le va a desplazar.

Entonces bueno, ahí hay como varios nombres... que le podemos poner mil nombres, como ¿la hidra de mil cabezas?. Se le pueden poner muchos nombres que sean más reales y que den cuenta de todas estas cosas que no se conocen tanto.

Maya es un imaginario universal, uno dice maya y se le viene a la cabeza determinadas cosas. No se le vienen a la cabeza otras. No se te viene a la cabeza despojo, no se te viene a la cabeza la historia de resistencia del pueblo maya. Lo poco valorado que son las personas mayas en los territorios mayas... entonces se puede jugar con esas imágenes en sentido contrario.

Descripciones y fuentes de las imágenes

(1) Dr. Sergio Prieto Díaz:

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

(2) Una caravana de migrantes en el sur de México, 2021.

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

(3) Soldados mexicanos actúan con violencia contra los migrantes, 2021.

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

(4) Rogelio Jiménez Pons, director general de FONATUR, y AMLO presentan las “consultas”, 2021.

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

(5) AMLO y Nayib Bukele en el inicio de ‘Sembrando Vida’ para El Salvador, 2021.

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