

# Tren Maya Made in Germany

La 'Deutsche Bahn' y el tren de la destrucción



contacto: [recherche-ag@riseup.net](mailto:recherche-ag@riseup.net)

Junio 2022

2ª ed. Nueva edición actualizada y revisada sobre la primera edición publicada en julio del 2021.  
*Complementado parcialmente en enero del 2023.*

## Prólogo a la nueva edición

Han pasado muchas cosas en los 12 meses transcurridos desde la publicación de este estudio. *El tren de la destrucción* está cavando sus vías a través de la selva tropical mientras se escribe este prólogo. Se están produciendo robos de tierras y desplazamientos, se están colapsando los primeros ecosistemas, están aumentando las violaciones de los derechos humanos, incluso durante la construcción de las rutas que ahora ha comenzado, se están ignorando las paradas de la construcción ordenadas por los tribunales y por las que se ha luchado durante mucho tiempo, y se sigue criminalizando la resistencia al cínicamente llamado Tren "Maya".

Pero es precisamente esta resistencia la que no cede. Mientras que en México, en la "primera línea", la gente valiente se planta frente a las máquinas y las armas, en Slumil Káixemkóp (otrora Europa/ la Europa insumisa) comenzó la lucha contra las empresas que se benefician de esta violencia en las desalmadas sedes corporativas.

Empresas de todo el mundo participan activamente, en Europa desde España, Francia y Alemania, son cómplices de las violaciones de los derechos humanos y de la destrucción del medio ambiente en el transcurso del megaproyecto Tren "Maya" y una vez más ponen a las personas y a la naturaleza por detrás del beneficio, mal disimulado tras un discurso de "desarrollo sostenible, verde y de progreso".

La campaña que exige la retirada inmediata de la empresa alemana Deutsche Bahn (DB), las empresas españolas Renfe e Ineco y la francesa Alstom del proyecto lleva ya un año en marcha. Un año después, también entró en vigor en Alemania el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), ratificado hace exactamente un año. Tanto DB como el Gobierno alemán incumplen este acuerdo si la empresa sigue formando parte del Tren "Maya". ¡OJO! Les estamos vigilando ...

Esta segunda edición del reporte *Tren Maya Made in Germany* contiene nueva información sobre el estado actual de construcción del Tren "Maya" y la participación de empresas alemanas y de otros países europeos. Nuevas empresas se nombran por primera vez. También se aclara la responsabilidad de la "coalición de progreso" alemana formada por los partidos SPD, FDP y Verdes.

Esta segunda edición ha sido parcialmente completada y traducida íntegramente al español con motivo de la Caravana y el Encuentro Internacional "EL SUR RESISTE 2023" en contra de los megaproyectos CIIT (Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y el Tren "Maya" que tendrá lugar en la primavera de 2023.

¡La lucha sigue!

Desde recovecos sombríos entre las grandes sedes corporativas en el corazón de la bestia, el grupo de Investigación de la Red de Rebelión - junio de 2022/ enero de 2023.

InvestigAcción

*P.d. La empresa alemana Deutsche Bahn es uno de los mayores clientes de anuncios en la prensa alemana. Esto explica también la insuficiente cobertura de los crímenes de la DB, que está activa en más de 100 países. Pero ¡OJO! - También lo vigilamos.*

*Y, por tanto, más aún: Anticopyright:  
Difunde este informe tanto y tan a menudo como quieras, ¡reimprimelo, compártelo, cópialo!*



Delegadxs del Congreso Nacional Indígena (CNI) de México delante de la "Torre DB" en el Potsdamer Platz (Plaza Potsdam), la sede corporativa de la empresa Deutsche Bahn en Berlín.



Se cierra la sede "Torre DB" y el director general de la empresa, Dr. Lutz, teme las protestas.

*Las imágenes se tomaron en el transcurso del "Día Mundial de Acción contra el Ecocidio y el Desplazamiento" el 30.10.2021. En cuatro países y más de 17 regiones alemanas se exigió el fin del proyecto y la salida de DB.*

A partir de la p.63 se encuentra un informe y una colección de fotos sobre las acciones.

***"Podemos ponerle mil nombres al proyecto,  
todos ellos se acercarán más a la verdad que 'Tren Maya'"***

***Dr. Sergio Prieto Díaz***

Según los discursos oficiales, los proyectos de infraestructura significan progreso y desarrollo. De este modo, el proyecto de ferrocarril y autopista "Tren Maya" parece sólo a primera vista un proyecto inofensivo del gobierno mexicano: En una distancia de más de 1.500 kilómetros, la nueva ruta va a conectar cinco estados federales. Lxs políticxs y las empresas prometen puestos de trabajo, un aumento del turismo e incluso, el camino hacia la modernidad.

La realidad es diferente. Este megaproyecto significa la destrucción de las últimas selvas del sur de México, la violación de los derechos de la población indígena, el acaparamiento injusto de tierras y desplazamientos, así como una militarización adicional en una de las regiones más conflictivas del país. A cambio unxs pocxs esperan obtener grandes ganancias y por eso siguen llevando a cabo, sin interrupción, el proyecto del "Tren Maya". Capital alemán y empresas alemanas también participan en la planificación, construcción y la puesta en marcha del "Tren Maya".

El destructivo megaproyecto es solo un (!) ejemplo del funcionamiento del capitalismo colonial y neoliberal en todo el mundo. La implicación de empresas a las que les gusta presentarse como "verdes y sociales" muestra -como todo el discurso- las mentiras de una posibilidad de "protección del clima en el capitalismo" o "capitalismo sostenible".

La siguiente investigación tomó a la "Travesía por la Vida. Capitulo Europa" de los zapatistas, el CNI y otros grupos a través de Europa\* en 2021 como una oportunidad para, después de una descripción de las consecuencias del proyecto, mostrar la implicación de la empresa alemana DB Consulting & Engineering, el interés de las empresas alemanas SIEMENS y TÜV Rheinland así como la conexión con empresas armamentísticas alemanas en el megaproyecto. En esta nueva edición se nombran más empresas e instituciones de Alemania, Francia y España que se benefician de la destrucción causada por el Tren "Maya". Al final, sigue una entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz, que lleva años observando el proyecto sobre el terreno y examinando especialmente su dimensión geopolítica.

*Él subraya: "El mayor error es ver el 'Tren Maya' sólo como un tren".*



*"Tal vez estamos en contra del progreso porque nos oponemos a los megaproyectos que destruyen la naturaleza y nos destruyen como pueblos, y que heredan muerte para las generaciones que siguen.*

*Tal vez estamos en contra de la modernidad porque nos oponemos a un tren, una carretera, una presa, una termoeléctrica, un centro comercial, un aeropuerto, una mina, un depósito de material tóxico, la destrucción de un bosque, la contaminación de ríos y lagunas, el culto a los combustibles fósiles.*

*Tal vez somos atrasados porque honramos a la tierra en lugar de al dinero. Tal vez somos bárbaros porque cultivamos nuestros alimentos. Porque trabajamos para vivir y no para ganar paga. Tal vez somos inoportunos e inconvenientes porque nos gobernamos a nosotros mismos como pueblos que somos. Porque consideramos el trabajo de gobierno como un trabajo más de los comunitarios que habremos de cumplir.*

*Tal vez somos rebeldes porque no nos vendemos, porque no nos rendimos, porque no claudicamos.*

*Tal vez somos todo eso que dicen de nosotros".*

Del discurso del Escuadrón Zapatista 421 el 13.08.2021,  
500 años después de la "conquista", en el corazón de Madrid.

## Los sitios web -

### Publicación del informe sobre la participación de empresas europeas en el "Tren Maya":



"El asesino climático más rápido de Alemania": el jefe de la empresa alemana DB presenta la "franja verde" del nuevo modelo de trenes alemanes ICE - que en realidad dice "el protector climático más rápido de Alemania".

#### Primera publicación:

- ❖ "Tren Maya Made in Germany. Die Deutsche Bahn und der Zug der Zerstörung" (alemán) el 3 de agosto de 2021.
- ❖ "Tren Maya Made in Germany. La Deutsche Bahn y el tren de la destrucción" (español) el 11 de agosto de 2021.
- ❖ "Tren Maya Made in Germany. 'Deutsche Bahn' and the train of destruction" (inglés) en marzo de 2022.

**La investigación nueva, revisada y completa, las traducciones y otros materiales están disponibles en cualquier momento en:**

*Página de la Red de Solidaridad y Rebelión Ya Basta:*

<https://www.ya-basta-netz.org/tren-maya-made-in-germany/>

*Página "Su ferrocarril". Contra los ecodidas y el "Tren Maya":*

<https://bahn.ya-basta-netz.org/>



"Continuaron las amenazas y el hostigamiento contra personas que defendían los derechos humanos y, según datos de organizaciones de la sociedad civil, 24 personas defensoras fueron asesinadas. Los defensores de los derechos ambientales y de los pueblos indígenas manifestaron su preocupación por el megaproyecto conocido como Tren Maya. El presidente reaccionó acusándolos públicamente de ser "falsos ambientalistas". Seis relatores especiales de la ONU enviaron una carta al gobierno expresando una serie de motivos de preocupación sobre el proyecto del Tren Maya, algunos de ellos relacionados con el derecho de los pueblos indígenas a la tierra y a la salud, y también con las posibles consecuencias medioambientales del proyecto."

**Amnistía Internacional<sup>1</sup>**

"El proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia"

**Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ONU-DH)<sup>2</sup>**

"Además, con frecuencia, (las consultas) son llevadas a cabo en contextos de amenazas, criminalización y hostigamiento, perjudicando su carácter libre"

**Comité contra de la Discriminación de la ONU<sup>3</sup>**

"Para el neoliberalismo el único criterio es maximizar la ganancia de los inversionistas en el menor tiempo posible, pero sin considerar la participación integral de los ejidos y comunidades indígenas mayas que son los dueños de la tierra."

**Pedro Uc Be, Poeta y Defensor del territorio maya<sup>4</sup>**

"No más permisos para empresas extractivistas, que contaminen el medio ambiente, la biodiversidad, y afectan la salud de las comunidades mayas."

**Greenpeace, Viridiana Lázaro Lembrino<sup>5</sup>**

"[...] Estudios concluyen que el Tren Maya propiciará la degradación, deforestación y fragmentación de veintitrés Áreas Naturales Protegidas, entre las cuales se encuentran Áreas Naturales Protegidas de Quintana Roo como Yum Balam, Manglares de Nichupté, Uaymil y las Reservas de la Biósfera de Sian Ka'an y Calakmul, ambas patrimonio de la Humanidad [...]"

**Greenpeace<sup>6</sup>**

<sup>1</sup> Amnesty International, México 2020: <https://www.amnesty.org/es/countries/americas/mexico/report-mexico/>. accedido por última vez el 06.08.2021.

<sup>2</sup> Vereinte Nationen (UN) Mexiko: „El proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia: ONU-DH”, <https://www.onu.org.mx/el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-noha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia-onu-dh/>, accedido por última vez el 06.08.2021.

<sup>3</sup> „Consulta de Tren Maya no respeta convenio que protege a indígenas: ONU”, in: *Expansión Política* (30.08.2021), <https://politica.expansion.mx/mexico/2019/08/30/onu-alerta-serios-vacios-en-consultas-pueblos-indigenas>, accedido por última vez el 06.08.2021.

<sup>4</sup> Mateo Peraza: Pedro Uc Be, poeta y defensor del territorio may, <https://www.tierraadentro.cultura.gob.mx/pedro-uc-be-poesia-en-defensa-del-territorio/>, accedido por última vez el 06.08.2021.

<sup>5</sup> Greenpeace México: „Organizaciones y ciudadanos rechazan el Tren Maya con una carta a AMLO”, <https://www.greenpeace.org/mexico/blog/8524/organizaciones-y-ciudadanos-rechazan-el-tren-maya-con-una-carta-a-amlo/>, accedido por última vez el 06.08.2021. #

<sup>6</sup> „Greenpeace México hace un llamado a reflexionar sobre el voto. Pide analizar las propuestas sobre proyectos ambientales, in: *La Jornada* (26.04.2021), <https://www.lajornadamaya.mx/yucatan/170783/greenpeace-mexico-hace-un-llamado-a-reflexionar-sobre-el-voto>, [eigene Übersetzung], accedido por última vez el 06.08.2021.

¿Qué pasa con los trenes?  
En los trenes ferroviarios, que parecen hoteles rodantes, dicen,  
A menudo nadie vive allí ahora.  
No va a ninguna parte  
¡Con una rapidez incomparable!  
¿Qué pasa con los puentes?  
Ahora conectan escombreras con escombreras.

¿Y qué pasa con la gente?

Bertolt Brecht



Figura 1\*: El ejército militar mexicano en las obras del Tren "Maya", 2022.

*\* todas las fotos anteriores y posteriores no numeradas son material propio del Grupo de Investigación / Recherche AG.*

# Contenido

## 1. El tren de la destrucción

- 1.1. Generalidades [p.1]
- 1.2. Destrucción del medio ambiente [p.2]
- 1.3. Violaciones de los derechos de los indígenas, amenazas contra activistas [p.6]
- 1.4. Militarización y migración [p.9]
- 1.5. Urbanización y apertura al capital (mundial) [p.12]
- 1.6. Crimen (organizado) [p.16]
- 1.7. Cuestiones de género [p.17]
- 1.8. Estado actual de las obras: Crónica del año 2022 [p.18]

## 2. Empresas Europeas y el Tren "Maya"

- 2.1. Visión general: Alemania, España, Francia [p.22]
- 2.2. Cooperación al desarrollo, intereses lucrativos, visitas a embajadas: Crónica de la entrada de empresas alemanas en el Tren "Maya" [p.24]

## 3. DB Engineering & Consulting – El operador en la sombra

- 3.1. La imagen de Deutsche Bahn [p.25]
- 3.2. La Participación de DB Engineering & Consulting en el Tren "Maya" [p.26]
  - 3.2.1. Falsas declaraciones del gobierno alemán sobre la ONU [p.31]
- 3.3. Deutsche Bahn ayer, hoy y mañana: ¿"Responsabilidad mundial por la humanidad y la naturaleza"? [p.36]

## 4. GIZ, SIEMENS, TÜV, HK – En la sombra del operador en la sombra

- 4.1. El interés de SIEMENS y TÜV en el proyecto Tren "Maya" [p.47]
- 4.2. ¿"Ayuda al desarrollo"? - La GIZ [p.52]
- 4.3. La industria armamentística alemana y el Tren "Maya" [p.53]

## 5. Un nuevo mundo feliz: ¿Capitalismo verde? – Una mirada más allá del Tren "Maya" [p.58]

## 6. Convenio OIT-169 -

**Derechos indígenas, el estado alemán y la DB como empresa estatal**  
[p.61]

## 7. Entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz del Colegio ECOSUR [p.73]

## 8. Fuentes y referencias [p.83]

## 9. Índice de imágenes, fotos y gráficos [p.86]

*+++ Advertencia: algunas de las imágenes mostradas en este reporte muestran violencia, especialmente por parte de la policía y el ejército. +++*

# Parte 1: "Tren de la destrucción"

## 1.1. Generalidades

El (mal)llamado "Tren Maya" es un proyecto de infraestructura propuesto por el gobierno de México, autodenominado "de izquierda" y ahora "iberal", que cubrirá un tramo de 1.500 kilómetros desde Palenque hasta Cancún, conectando los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Se supone que impulsará la economía (local) y al turismo, y costará unos 150.000 millones de pesos (más de 6.000 millones de euros), que se cubrirán con inversiones públicas y privadas.<sup>1</sup>

En realidad, no se trata simplemente de un "tren": El Tren "Maya" también incluye otro proyecto de autopista: La serpiente de asfalto entre Cancún y Mérida se ampliará en el transcurso de las obras del Tren "Maya" y atravesará así la selva tropical junto con la línea de tren.<sup>2</sup>

Pero sobre todo el "Tren" es mucho más que un "tren". El proyecto de infraestructura abre un enorme territorio al capital nacional e internacional. Donde hoy existen ecosistemas únicos y comunidades auto-organizadas, en su mayoría indígenas, se van a construir enormes ciudades turísticas, complejos hoteleros, fábricas, plantas de engorde y monocultivos. El que abre la puerta es el ejército: El mismo hecho de que la empresa estatal que maneja este y otros megaproyectos esté bajo la dirección del ejército mexicano sugiere otros motivos inquietantes detrás del Tren Maya:<sup>3</sup> "Constanza Lambertucci, del diario español *El País*, señala que el presidente de México ha involucrado cada vez más a las fuerzas armadas en los principales proyectos del gobierno desde que asumió el cargo en 2018."<sup>4</sup> Hay varios indicios de que el ejército mexicano coopera con el crimen organizado en varios niveles y es (co)responsable de innumerables violaciones de los derechos humanos.<sup>5,6</sup>



Figura 2: La ruta planeada del Tren "Maya" (una mapa en la prensa alemana). En el futuro, los aeropuertos (que están previstos) también estarán bajo control del ejército.<sup>3</sup>



Figura 3:

El ejército mexicano gestionará el megaproyecto y recibirá gran parte de los beneficios. "El dueño del Tren Maya será el ejército y las ganancias irán a las fuerzas armadas" asegura también la autoridad turística responsable FONATUR.

La foto muestra a personal militar y al presidente Andrés Manuel López Obrador (brevemente y posteriormente AMLO) (atrás) firmando la decisión que otorga a los militares la administración del Tren "Maya" (septiembre de 2020).

Encontrará explicaciones más detalladas sobre el papel del ejército en las partes 1.4. y 4.3. de este texto.

El nombre "Tren Maya" es engañoso en todos los sentidos: lxs "mayas" son desposeídxs y desplazadxs y el tren es más que un tren: es de vital importancia vigilar lo que entra en la región antes, con y después del tren. El Tren "Maya" "conquista" toda una región:

En el sureste del país, la línea de tren se está construyendo a través de ecosistemas únicos protegidos y territorios indígenas. Mientras el gobierno central promete progreso y empleo, lxs habitantes de las comunidades donde se proyecta la línea se sienten desoídos e impotentes. Como se señala en este informe, los problemas de acaparamiento de tierras, escasez de agua, delincuencia y degradación medioambiental se verán agravados por el proyecto en la región. A continuación, presentamos la catastrófica **destrucción medioambiental**, las numerosas **violaciones de los derechos humanos**, la **militarización** y la **trascendencia mundial** del proyecto antes de nombrar a las empresas europeas implicadas.



Figura 4 (izquierda): Las 8 fases de construcción. En Chiapas (cerca de Palenque) comienza la "Sección 1" (Tramo 1).

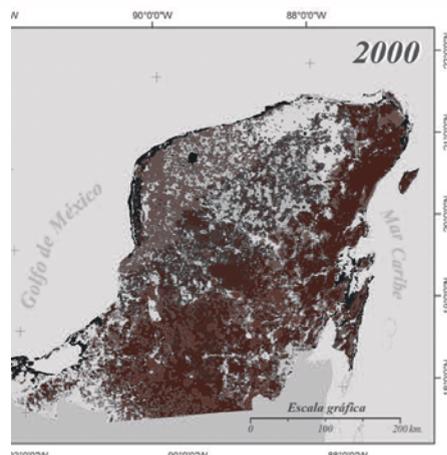
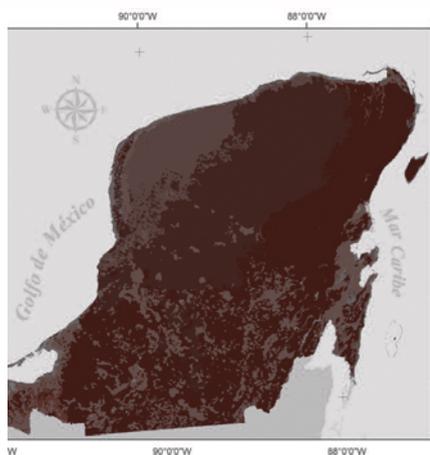
Figura 5 (derecha): Selva tropical destruida para el Tren Maya - sólo para la "Sección 1" se desbrozarán 800 hectáreas. (Para las secciones, véase la figura 4 de la izquierda)

## 1.2. Destrucción del medio ambiente

El impacto sobre el medio ambiente es complejo. La mera envergadura del proyecto de infraestructura amenaza una gran variedad de ecosistemas no sólo en las zonas directamente afectadas. El tren atraviesa las últimas zonas intactas de la "Selva Maya", antaño una de las mayores selvas tropicales del continente. Atraviesa los cenotes, sistemas de cuevas subterráneas con los mayores recursos de agua dulce de la región. Al mismo tiempo, la región costera, los manglares, los arrecifes de coral y todo el océano se ven afectados negativamente. En el proceso, las obras de construcción en un tramo y el posterior desarrollo de la región pueden repercutir en los ecosistemas de lugares completamente distintos, ya que los ecosistemas están interconectados.<sup>7</sup>

Figura 6 (izquierda): Vegetación de Yucatán, 1981;

Figura 7 (derecha): Vegetación y uso del suelo en Yucatán en el año 2000 .



... y 2023?



Figura 8: Instalaciones de cebada en la Península de Yucatán. Megaproyectos como el tren "Maya" facilitan el desarrollo de dichas instalaciones en lo que deberían ser territorios protegidos e indígenas.

Hay varias reservas naturales en la península de Yucatán, entre ellas Balam Kin y Balam Kú (Campeche); el Parque Natural de Palenque (Chiapas) o Yum Balam, Manglares de Nichupté y Uaymil (Quintana Roo). Según la responsable de cambio climático y agricultura de Greenpeace en México, Viridiana Lázaro Lembrino, la península de Yucatán está sometida a una presión muy grande por diversos proyectos en la zona, como granjas porcinas, eólicas, solares y ahora, además, el Tren "Maya".<sup>8</sup>

La población local considera cuestionable la MIA (véase más abajo): "Las organizaciones indígenas se quejan de que no tuvieron acceso a los estudios ambientales del megaproyecto y,

por tanto, se violó su derecho a la información. También denuncian que no se les incluyó en la evaluación de impacto ambiental. Esto también viola sus derechos."<sup>9</sup> Además, la MIA menciona que en el curso del Tren "Maya" habrá obras de construcción en las reservas naturales, lo que no está permitido. El conjunto de los megaproyectos tiene varias repercusiones en el ecosistema y en la población local.<sup>10</sup>

Para reducir el impacto de los proyectos de construcción en el medio ambiente, en México entran en vigor varios mecanismos legales. Entre ellos figura el mandato de realizar una evaluación de impacto ambiental (Manifestación de Impacto Ambiental, MIA). La construcción no podrá comenzar hasta que se haya presentado dicho estudio. En el caso del Tren "Maya", el fondo estatal de desarrollo turístico FONATUR encargó una MIA insuficiente del proyecto de construcción con la exclusión de la población indígena. Hasta la fecha de hoy, no se dispone de suficientes estudios de impacto ambiental, lo que lleva reiteradamente a paralizar las obras del Tren "Maya" por orden judicial. Hoy en día se siguen ignorando. (Más información en la parte 1.8.). Ni siquiera los estudios pueden documentar el alcance total de la destrucción, ya que muchos de los tesoros ecológicos siguen siendo desconocidos hoy en día, lo que no los protege de los daños causados por el Tren "Maya".

Un ejemplo impresionante de ello son los cenotes:

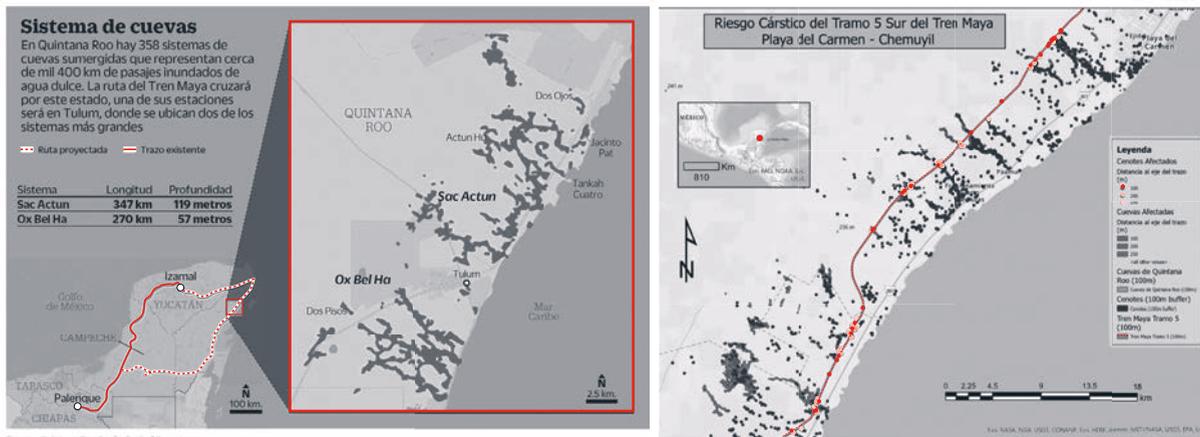


Figura 9, izquierda: La mayoría de los cenotes se encuentran en Quintana Roo.

Figura 10, El Tramo 5 recorre el Tren "Maya" exactamente sobre este subterráneo sistema de cuevas.

El suelo de esta región es en parte muy poroso. Se compone en gran parte de piedra caliza, lo que favorece la filtración de contaminantes. Es un suelo "kárstico": Aquí se encuentran las cuevas únicas y biodiversas, sagradas para muchas comunidades, con sistemas fluviales subterráneos. En la actualidad, estos cuerpos subterráneos forman la mayor reserva de agua dulce de México.<sup>11</sup>

Esto se ve ahora amenazado por el Tren "Maya": incluso se están destruyendo cenotes desconocidos:

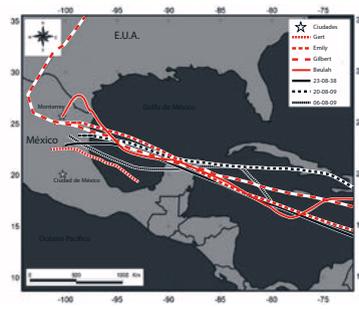
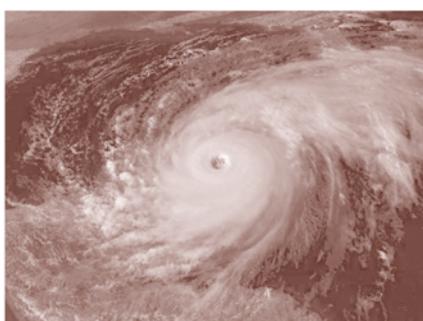
"En primer lugar se desconoce o no existe documentación profunda de cómo está estructurada la red de ríos subterráneos y de todo el sistema hídrico debajo de la superficie de la península", dice Octavio Rosas Landa, de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México.<sup>12</sup> En la actualidad, sólo se tiene conocimiento de entre el 10 y el 15 % de los sistemas subterráneos. Muchos cenotes sólo se descubren por la construcción del Tren "Maya", que ha comenzado entretanto; para entonces, su delicado ecosistema, que alberga numerosas especies animales y vegetales, entre ellas peces o tortugas en peligro de extinción, ya está considerablemente dañado:



Figuras 11, 12: La entrada a uno de los cenotes - en el carril ya despejado entre Tulum y Playa del Carmen, en el Tramo 5.

Sólo en el estado de Quintana Roo hay 358 sistemas de cuevas submarinas que contienen casi 1.400 kilómetros de pasadizos con agua dulce. Al mismo tiempo, entre el 50 y el 70 % de los sistemas de cuevas están interconectados. Así pues, las obras nunca afectan sólo a cuevas concretas, sino a todo el sistema. Los impactos son complejos y múltiples: en primer lugar, los cenotes dependen del bosque que hay sobre la superficie. Así pues, sólo el desmonte y la construcción sobre el suelo ya destruyen esta maravilla. En segundo lugar, existe la amenaza -durante la construcción y el funcionamiento- de derrumbe debido al hundimiento de la tierra. Un peligro también para los humanos:

"Cabe suponer que con la creciente urbanización y la construcción de carreteras en zonas kársticas, aumenta el riesgo de derrumbe."<sup>13</sup> Este suelo kárstico pone en entredicho el proyecto de infraestructura. En tercer lugar, la construcción, explotación y posterior desarrollo de la región contaminarán el mayor recurso de agua dulce del país. Los contaminantes entrarán en el suelo y el agua. En general, se agravará la escasez de agua ya existente en la región. En cuarto lugar, la destrucción de los ecosistemas y, sobre todo, la contaminación del agua amenazan los manglares y los arrecifes de coral de la costa cercana. El "sistema de cenotes" asegura la salida de agua dulce hacia la costa, fundamental para la existencia de los manglares. Éstas, a su vez, mantienen un equilibrio ecológico muy importante en la costa: Además de la regulación natural de nutrientes, estos manglares sirven de protección contra los huracanes:



Figuras 13, 14: Un huracán sobre Quintana Roo (izquierda). Se trata de una de las regiones más afectadas por tormentas tropicales en el mundo, con cada vez más huracanes cruzando la península cada año (derecha).

Proyectos como el Tren "Maya" alimentan la crisis climática y al mismo tiempo destruyen protección natural contra las consecuencias de la catástrofe climática...:

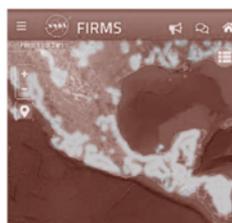
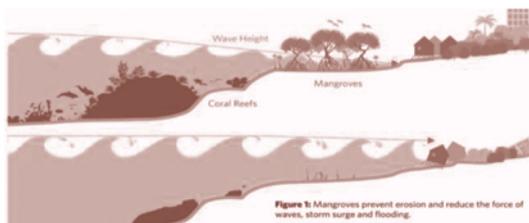


Figura 14.1, izquierda: Cómo protegen los arrecifes de coral y los manglares contra las consecuencias de los huracanes y las inundaciones...

Figura 15, derecha: El desastre climático en México y América Central: El mapa muestra los incendios registrados en 24 horas (el 12.05.2022).

Debido a los importantes impactos sobre el complejo y frágil ecosistema, la construcción del Tren "Maya" también reducirá la protección natural contra tormentas e inundaciones en una de las regiones del mundo más afectadas por las tormentas tropicales. Los cenotes son vitales para la supervivencia de los manglares, los manglares para el arrecife de coral...<sup>14</sup>

Todo está vinculado a un gran sistema: selva, manglares, laguna de arrecife, arrecife de coral. Todo está conectado y lo más probable es que se vea afectado negativamente por el Tren "Maya". En abril de 2022, los efectos ya serán visibles en la costa: mientras se tala la selva tropical, aumenta la muerte de corales y alfombras enteras de algas llegarán a la playa.<sup>15</sup>

Finalmente, la escasez general de agua se debe principalmente a la tala masiva de los bosques: En diciembre de 2020, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) aprobó el impacto ambiental de la fase 1 del proyecto Tren "Maya". Esto también permite desbrozar 800 hectáreas de selva.<sup>16</sup> Los numerosos cambios de ruta en los tramos posteriores provocan aún más deforestación en la selva tropical. Pronto podrían haber caído 11 millones de árboles sólo en el trayecto del tren.

*"Estamos hablando de construir en medio de las zonas más ricas en diversidad biológica y cultural del país, donde hay manglares, cenotes (cuevas subterráneas), selvas y otros ecosistemas habitados por gran cantidad de flora y fauna. En estos lugares hay especies en peligro de extinción, como pecaríes, monos araña y aulladores, cocodrilos, tortugas marinas, colibríes, guacamayos, loros e incluso tiburones. [...] Hay muchos ejemplos de cómo las zonas turísticas se convierten en centros de urbanización al cabo de un tiempo, y eso hace que las especies se vean en cierto modo arrinconadas y tengan que buscar otros espacios para sobrevivir", subraya Andrea Ugarte Vázquez, fundadora del proyecto "Siempre Animal". Asegura que "esta iniciativa de infraestructuras no preserva ningún patrimonio cultural, sino que sólo tiene un objetivo económico".<sup>17</sup>*



Figura 16 (izquierda): Distribución de las especies de aves amenazadas en una trozo de la ruta del Tren "Maya".

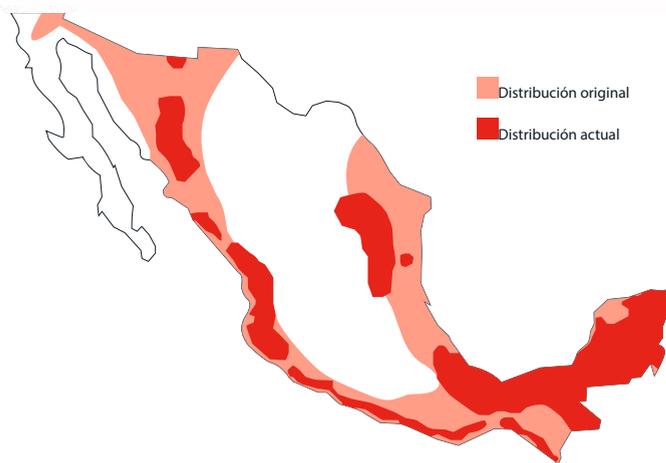
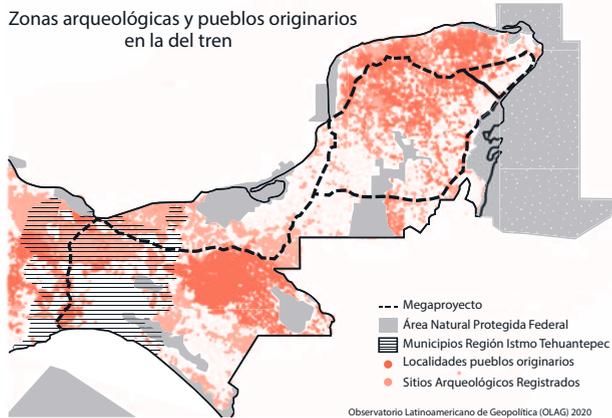


Figura 17 (derecha): Original (verde oscuro) y actual (verde claro) hábitat del jaguar en México.

La magnitud de la destrucción medioambiental apenas puede describirse en toda su extensión. Sólo los ejemplos de algunas partes de la ruta dan una idea de lo que está provocando la destrucción de los últimos bosques primigenios intactos del sur del país: *"El Tren Maya amenaza con destruir la Reserva Ecológica de Cuxtal, que alberga 474 especies de plantas, 472 de invertebrados y 17 de reptiles de alto valor medicinal y cultural para los grupos indígenas de Yucatán, advierten académicos e investigadores que han estudiado los impactos negativos del megaproyecto de construcción"*, Informa, entre otras, G. Díaz.<sup>18</sup> El jaguar, probablemente el habitante más conocido de la selva de Chiapas, es sólo una de las innumerables especies animales y vegetales en peligro de extinción de la región que desaparecerían definitivamente si el proyecto se llevara a cabo. Hoy sólo quedan 4.000 jaguares en todo México. El hábitat de 2.000 de estos animales está ahora directamente amenazado por el Tren "Maya".<sup>19</sup>

El Tren "Maya" atraviesa 23 reservas naturales, algunas de ellas declaradas Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.<sup>20</sup> La megainfraestructura destruirá toda una región que, además, desempeña un papel importante en el clima mundial. // **Este informe se centra en la participación de las empresas europeas en esta destrucción. Las investigaciones realizadas en México por activistas integrantes de las comunidades y los pueblos originarios en lucha, describen con más detalle las repercusiones medioambientales; los estudios se enumeran en la bibliografía.**

Zonas arqueológicas y pueblos originarios en la del tren



Observatorio Latinoamericano de Geopolítica (OLAG) 2020

Figura 18: Los puntos naranjas muestran las comunidades indígenas a lo largo de la ruta del Tren Maya; los yacimientos arqueológicos mayas están marcados en rosa. Las mayores zonas de conservación de la naturaleza están marcadas en verde claro - entre ellas el segundo mayor arrecife de coral del mundo.

"Dado que Kimbilá es una comunidad indígena, según un convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), los habitantes deben ser consultados antes de la construcción de tales proyectos [como el Tren Maya]. Pero cuando [el pequeño agricultor Roboam] quiso plantear sus preocupaciones en una audiencia en agosto de 2021, informa Roboam, el presidente del consejo local solicitó paralelamente firmas para la construcción y ofreció dinero. Gritó: 'Hagan aquí una cola, fórmense los que quieran 200 euros en pesos mexicanos', cuenta Roboam. Además del dinero para las firmas, había dos cheques del gobierno por un total de 148.000 euros para la expropiación de 14 hectáreas de tierras comunales, dice Felipe May, propietario de una tintorería en el pueblo. [...] 'Llegamos de vuelta a Kimbilá con las mochilas llenas de dinero, escoltados por la Guardia Nacional' [...] Ahora es imposible averiguar si todos los que tenían derecho recibieron la cantidad correcta." <sup>21</sup>

### 1.3. Violaciones de los derechos indígenas y amenazas contra activistas\*:



"En los vagones del Tren "Maya" cabalga el exterminio de nuestros pueblos" – Lxs delegadxs del Congreso Nacional Indígena (CNI) de México frente a las oficinas de Deutsche Bahn, Berlín, 30.10.2021

En las zonas donde se construirá el Tren "Maya" viven alrededor de 1.080.400 indígenas pertenecientes a lxs mayas, ch'oles, tzeltales, chontales, tzoziles y otros grupos indígenas. Al construirse, el proyecto de infraestructuras también discurrirá cerca de territorios autónomos zapatistas, y además del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) en Chiapas. El proyecto también afecta a zonas del estado de Oaxaca donde el Ejército Popular Revolucionario (EPR) sigue presente. Tanto los indígenas, así como los zapatistas y lxs pequeños agricultores\* de la región, se ven afectadxs negativamente por el proyecto de infraestructuras del Tren "Maya". En particular, critican que no se consulte a las comunidades locales -según la legislación nacional e internacional- los pueblos indígenas deben ser plenamente informados de antemano sobre los megaproyectos en sus territorios, en sus lenguas, con sus métodos y sin dejarse influenciar, y deben estar de acuerdo con el proyecto.

Todos estos criterios se incumplieron sistemáticamente en el caso del Tren "Maya": Se celebró un "referéndum" (Consulta), que sólo se llevó a cabo tras las críticas recibidas, y en el que votaron muy pocas personas. El Comité de la ONU contra la Discriminación Racial (CERD) declaró que las Consultas ignoraban los acuerdos y los derechos de los pueblos indígenas:

"En sus observaciones finales a los informes presentados por México —enviadas el jueves— el Comité acusó que, en la mayoría de los casos, los procesos de consultas en comunidades indígenas no se realizaron de manera previa, no tomaron en cuenta los usos y costumbres, y tampoco se proporcionó información clara, precisa y culturalmente adecuada. Además, con frecuencia, **estas consultas fueron llevadas a cabo en contextos de amenazas, criminalización y hostigamiento, perjudicando su carácter libre**", advirtió la comisión en su informe.<sup>22</sup>

Robin Canul, reportero de Yucatán, llega a la misma conclusión y habla de intimidación y desinformación.<sup>23</sup> El Alto Comisionado de la ONU para los Derechos Humanos y los Relatores Especiales de la ONU también criticaron las consultas por considerarlas insuficientes (cf. Parte 3.2.1.).

Particularmente en Chiapas, los grupos indígenas exigieron una consulta<sup>24</sup>– El hecho de que finalmente sólo se llevara a cabo con las deficiencias y violaciones de los derechos indígenas antes mencionadas es sólo la punta del iceberg: precisamente en las regiones donde se exigió a gritos la consulta, ésta prácticamente no se ha llevado a cabo hasta el día de hoy: "De las 79 casillas instaladas en el estado [de Chiapas], sólo una se ubicó en el municipio de Palenque, y ésta en la cabecera municipal, lejos de los lugares por donde [la línea del Tren "Maya"] -cuando esté concluida- pasará", informa Ángeles Mariscal.<sup>25</sup> En otros lugares tampoco se llevó a cabo ninguna consulta y en muchos municipios se falsificaron firmas. Además, la información sobre las posibles consecuencias del proyecto a menudo no era veraz o era muy limitada. Se ha socavado todo el concepto de la consulta: Se supone que *antes* de planificar los proyectos se realiza una consulta, *tras la cual* puede tomarse una decisión sobre el proyecto. Cuando el gobierno mexicano comenzó con las insuficientes consultas, el Tren "Maya" ya era un hecho y los contratos con las empresas (internacionales) llevaban tiempo acordados. "Llueve, truene o relampaguee se va a construir el Tren Maya, lo quieran o no lo quieran", anunció el presidente mexicano AMLO en septiembre de 2019 en Campeche, con igual confianza y honestidad.

En 2023, el secretario de Turismo reitera: "**Independientemente de todas las críticas**", prosigue, México está siendo "catapultado" a una potencia mundial por los grandes proyectos turísticos. Dado que el sector turístico se ha recuperado tras la pandemia de COVID-19, "nuestro país ocupa el segundo lugar en cuanto a llegadas de turistas internacionales, sólo por detrás de Francia".<sup>26</sup>

En nombre del progreso, los indígenas deben ceder el paso al tren. "El progreso para nosotros", dice Alfredo Martínez Vásquez, un pequeño agricultor de Campeche, "sería el acceso al agua potable". Esto se les niega, la poca agua que queda está en peligro por el Tren "Maya".

**El año pasado también fue uno de los más secos desde que existen registros meteorológicos en México, y mientras tanto se declaró la emergencia por escasez de agua en casi todos los estados. Ahora el Monitor Mexicano de Sequía ha publicado sus previsiones para el presente año 2023: el 79,51 por ciento de todo el país de México estará excesivamente seco o experimentará sequía severa en 2023. También se reveló que el 70% de los recursos hídricos del país ya están contaminados.**<sup>26.1.</sup>

Pero para las masas turísticas, las empresas y los inversores privados, habrá agua suficiente después del Tren "Maya", dice Sara López González - "no sé de dónde, pero el agua vendrá, como un milagro"- para quienes puedan pagarla. Esto ya se está haciendo realidad: además de los turistas, los monocultivos consumen actualmente mucha agua; a pesar de la sequía, ya están surgiendo monocultivos de arroz a lo largo de la ruta del Tren "Maya" - casi ninguna planta requiere tanta agua para su cultivo... Tales declaraciones ponen en peligro la vida. Pedro Uc Be también lo sabe:



Pedro Uc Be  
(derecha)  
en un vídeo a  
Recherche AG.

*"Los cientos de comunidades indígenas que vivimos aquí desaparecerán y se convertirán en trabajadores asalariados mal pagados. Si tenemos suerte y no desaparecemos del todo, acabaremos como trabajadores mal pagados, como limpiadores en los hoteles o como obreros en las fábricas. Y eso en caso de que los mayas sobrevivan a esta situación. De lo contrario, me parece, el pueblo maya estará condenado a desaparecer: Desaparecerá nuestra lengua, desaparecerá nuestra cultura, y lo que quedará como 'Maya' será un tren, un hotel, un restaurante, una línea de autobús [...]".*

Pedro Uc Be es un defensor maya de los derechos sobre la tierra, escritor, traductor y profesor que lucha por la preservación de la cultura maya y el derecho a la tierra. Como miembro de la Asamblea de Defensores\* del Territorio Maya de Múuch' Xiínbal ha hecho campaña por la protección de las tierras de los pueblos mayas, criticando en este contexto al Tren "Maya". El 16 de diciembre de 2019, el defensor de los derechos humanos Pedro Uc Be recibió posteriormente un mensaje de WhatsApp con amenazas de muerte dirigidas a él y a su familia. El mismo mensaje se envió también a sus dos hijos y a su pareja. Se les dijo que tenían 48 horas para abandonar su comunidad para evitar ser asesinados.<sup>27</sup>

Al mismo tiempo, valientes activistas\* siguen resistiendo al proyecto y rechazan las consultas por insuficientes. Mientras el gobierno de AMLO enfatiza la supuesta inclusión de los pueblos indígenas en los "megaproyectos", más de 8 líderes comunitarios\* han sido asesinados en el actual periodo presidencial en el contexto de la resistencia a estos mismos megaproyectos:

Samir Flores Soberanes en Amilcingo, Morelos; Julián Cortés Flores en San Luis Acatlán, Guerrero; Ignacio Pérez Girón en Aldama, Chiapas; José Lucio Bartolo Faustino, Modesto Verales Sebastián, Bartolo Hilario Morales y Isaías Xanteco Ahuejote, todxs miembros\* del Congreso Nacional Indígena (CNI); Juan Monroy y José Luis Rosales en Jalisco y Feliciano Corona Cirino de María Ostula, Michoacán. En julio de 2021, Simón Pedro Pérez López fue asesinado en Chiapas. En el 2023, sigue esta violencia: *"Cuatro asesinatos, dos desapariciones, 12 detenciones arbitrarias y otras agresiones contra personas defensoras en México significan una brutal ola de violencia durante el arranque del 2023 en México, de acuerdo con la asociación civil Aluna Acompañamiento Psicosocial"*.

***"Nuestros compañeros fueron asesinados porque se resistieron a la guerra con la que el mal gobierno busca apropiarse de nuestras tierras, montañas y aguas para consolidar el despojo que amenaza nuestra existencia como pueblos indígenas"***, señaló el CNI en 2019 -y más allá: *"El gobierno finge consultar a los pueblos, reprimiendo nuestra voluntad colectiva, desconociendo e insultando nuestras formas de organización y toma de decisiones, porque el vulgar engaño de lo que llama 'consulta' no tiene otro fin que imponer por la fuerza el mal llamado Tren "Maya", que entrega los territorios indígenas al gran capital industrial y turístico [...]"*.<sup>28</sup>



En los últimos tres años, más de 50 activistas\* contrarios a megaproyectos han sido asesinados en México.<sup>29</sup> Y una vez más, estos asesinatos no son más que la punta del iceberg: la represión comienza con la difamación de los opositores\* a los proyectos a gran escala, que acaban siendo criminalizadxs, amenazadxs y agredidxs. Paramilitares equipados con armas alemanas, entre otras, llevan a cabo ataques contra comunidades autónomas, especialmente en Chiapas u Oaxaca, donde la población se resiste al proyecto a gran escala "Corredor Transísmico" vinculado al Tren "Maya" (más sobre esto en la parte 1.5). La violencia aumenta en todas partes contra lxs activistas\* que se resisten a los megaproyectos destructivos en México. En 2019, Samir Flores fue asesinado en Amilcingo.

Especialmente en este contexto, resulta inquietante que las fuerzas armadas mexicanas estén desempeñando un papel protagonista en el Tren "Maya":

## 1.4. Militarización y migración

Las fuerzas armadas mexicanas construyen tramos del Tren "Maya", los militares gestionan el tren y reciben gran parte de los beneficios.<sup>30</sup> Al mismo tiempo, se construyen bases militares a lo largo de la ruta - los soldados no sólo van a construir el "tren" - van a "defenderlo",<sup>31</sup> dice AMLO frente al ejército:



*Figuras 19, 20: AMLO habla a soldados e ingenierxs del ejército, aquí en las secciones 6 y 7 del Tren "Maya".*

En particular, las comunidades (indígenas) que se oponen al Tren "Maya" y a proyectos similares a gran escala se ven amenazadas. El desalojo y la expropiación antes de la construcción, la acción contra la resistencia durante la construcción y la protección de los intereses lucrativos de empresas y particulares después de la construcción del Tren "Maya" se están produciendo bajo una enorme presencia militar. Cada día, unidades y material llegan al sur...<sup>32</sup>



*Figura 20.1.: Violento desalojo de protestas contra el Tren "Maya" por policías y Guardia Nacional en Campeche, enero de 2023.*

*Figuras 21, 22, 23: Varias unidades del ejército ya están estacionadas en el sur del país. Bajo AMLO cada vez asumen más tareas: ya seis días antes de su toma de posesión recurrió a las fuerzas armadas.*



Los militares tienen otra tarea que está directamente relacionada con el Tren "Maya": La contención de la migración hacia EE.UU. y la acción contra lxs refugiadxs de América Central y del Sur, así como del Caribe: La acción cada vez más agresiva del gobierno mexicano contra lxs refugiadxs de toda América Central también puede vincularse al megaproyecto: *"Sí se ponen en el mapa los diversos megaproyectos y proyectos de infraestructura, se puede ver que son bloques de construcción de una 'barrera migratoria' al servicio de los intereses geopolíticos de EE.UU."*, dice Sergio Prieto Díaz, profesor del Colegio de la Frontera Sur de la Universidad de Campeche.<sup>33</sup> [Ver: Parte 8: "Entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz"]. En junio de 2022, caravanas de mujeres migrantes\* se dirigen de nuevo a Estados Unidos huyendo de la violencia, la pobreza y la falta de perspectivas. Hay hasta 15.000 personas en una sola caravana.

Durante el mandato de AMLO, el gobierno mexicano, también presionado por el gobierno estadounidense, ordenó el despliegue de miles de soldados del ejército y la guardia nacional, algunos fuertemente armados, en la frontera sur entre México y Guatemala *"para bloquear el paso de migrantes centroamericanos y contener la crisis fronteriza en Estados Unidos"*.<sup>34</sup>

El hecho de que las fuerzas armadas responsables se hagan cargo ahora de la administración y los beneficios del "turístico" Tren "Maya" no sólo causa conmoción y preocupación a personas como Sergio Díaz, que temen un agravamiento de la situación ya insostenible de los derechos humanos en la frontera sur del país. Los intereses geopolíticos de los EE.UU. quedaron patentes a última hora en un "acuerdo" entre México y EE.UU. bajo el mandato del expresidente estadounidense Donald Trump: Después de que los responsables políticos estadounidenses pusieran como condición la adopción de políticas migratorias mexicanas más estrictas para renunciar a los aranceles punitivos,<sup>35</sup> el gobierno mexicano desplegó 6.000 soldados de la Guardia Nacional sólo en la frontera con Guatemala como primera medida,<sup>36</sup> sólo que recientemente un soldado mexicano disparó y mató a un guatemalteco sin provocación previa.<sup>37</sup> El objetivo de detener a lxs migrantes\* ya en el sur de México también es continuado por la nueva administración estadounidense [Parte 8: "Entrevista con el Dr. Sergio P. Díaz"].



*Figura 24, 24.1: AMLO (izquierda) y Trump (derecha) durante la primera visita del presidente mexicano a la Casa Blanca. Fue el primer viaje al extranjero de AMLO como presidente. Ambos presidentes se elogiaron mutuamente en términos muy elevados...*

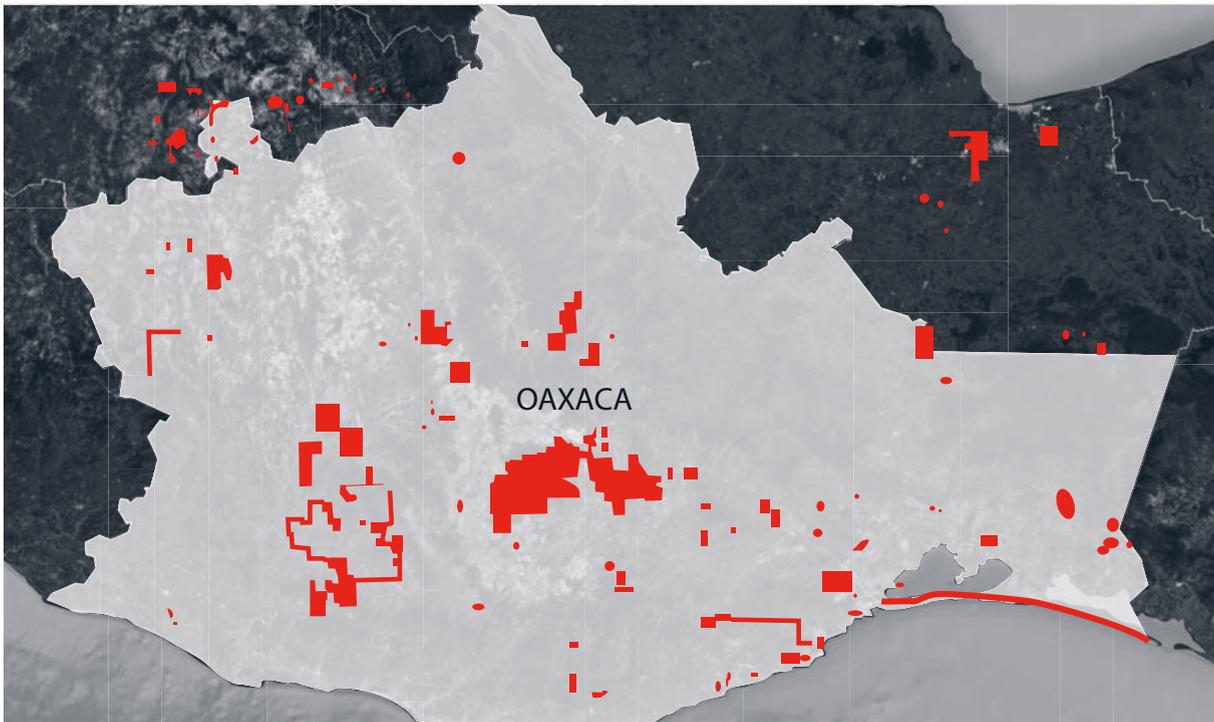
Más recientemente, el tema de la migración fue central en la reunión entre el presidente estadounidense Biden, el presidente canadiense Trudeau y AMLO. Simbólicamente, Biden llegó al nuevo aeropuerto Felipe Ángeles, un controvertido proyecto de prestigio del presidente mexicano, como el Tren "Maya". Trudeau reforzó la presencia de minas de empresas canadienses en México. En toda América Latina, empresas canadienses explotan la tierra con minas que han sido criticadas por su degradación medioambiental y sus abusos de los derechos humanos. AMLO anunció sorpresivamente en la reunión de los tres amigos: *"Las minas de Canadá protegen nuestro medio ambiente"* <sup>37.1</sup>

Poco después de la reunión de los tres presidentes, se anunció que México había concedido nuevos permisos a minas canadienses para explotar recursos minerales en todo el país. Sólo en Oaxaca se construirán 11 nuevas minas, también como parte del corredor industrial del Istmo, vinculado al Tren "Maya"...

En 2022, tuvieron lugar los primeros ejercicios del ejército estadounidense en territorio mexicano: En la "Operación Tradewinds" participarán fuerzas de 23 países, incluida Europa. Se reunirán en la Península de Yucatán, en las inmediaciones del incipiente Tren "Maya".<sup>38</sup>



Arriba: el presidente estadounidense Biden, AMLO y el presidente canadiense Trudeau.  
Medio: Nuevos permisos mineros (rojo) en Oaxaca, cerca del y en el ISTMO.  
Abajo: Ejercicio militar "Tradewinds" ("vientos de comercio") frente a las costas de la Península de Yucatán. (Figuras 24.2.)



La militarización sigue aumentando... Mientras tanto, se supone que los militares también gestionan en parte los hoteles y restaurantes, es decir, "el turismo en sí", y ya sea en Escárcega durante las protestas contra el Tren "Maya" o en el Istmo por la marina: Los militares están tomando medidas más ofensivas contra las protestas contra los megaproyectos en 2023.

El papel de los militares se trata con más detalle en las partes "3.2 La participación de DB Engineering & Consulting en el Tren 'Maya'" y "4.3 La industria armamentística alemana y el Tren 'Maya'". La importancia para la migración es el tema central de nuestra entrevista con el Dr. S.P. Díaz (Parte 8). Los intereses geopolíticos de EE.UU. también están alimentando el Tren "Maya": se dice que gran parte de la financiación pasará por el gigante estadounidense "Black Rock" de aquí a 2020. El gobierno estadounidense también apoya otros megaproyectos relacionados con el Tren "Maya", y también tiene intereses económicos en la "apertura" de la región:

## 1.5. Urbanización y apertura al capital

A los presidentes mexicanos les gusta inmortalizarse en megaproyectos. AMLO sigue enfatizando que el proyecto es para el "desarrollo" de la región, "de la manera más equitativa para la población local".<sup>39</sup> Esto plantea la cuestión de qué se entiende por "desarrollo", ya que la población indígena no se beneficiará de la construcción del tren. El turismo beneficiaría a las grandes empresas, no a la población local. Así lo demuestra el examen de uno de los primeros megaproyectos presidenciales históricos: En los noventa, fue Cancún, en el estado de Quintana Roo, donde los "complejos hoteleros todo incluido" surgieron a toda velocidad. El inconveniente de las tardes turísticas a la sombra de deslumbrantes complejos turísticos se cierne ahora también sobre la ruta del Tren "Maya":

*"Para muchas personas de las ciudades y pueblos más pequeños de los alrededores de Cancún, el nombre [hoy en día] representa desigualdad, explotación, colapso medioambiental y -debido a la creciente militarización del narcotráfico- violencia estatal y paramilitar. En 2019, hubo un promedio de un asesinato diario en Cancún. Sólo en enero de 2020 murieron más de 50 personas".*

Al igual que en Cancún, el Tren "Maya" se presenta ahora como pionero de un modo de vida "moderno": el megaproyecto abrirá partes de México habitadas pero aún no integradas en el marco estatal de México ni en el marco capitalista del comercio mundial.<sup>40</sup> Al mismo tiempo, el turismo es sólo la "punta de lanza" de la colonización económica del territorio: En nombre del "ecoturismo" se construyen carreteras, caminos e infraestructuras que luego pueden utilizar las grandes empresas para la extracción de recursos y demás. **Crucial para la explotación económica de la región es la conexión del Tren "Maya" con los megaproyectos y el corredor interoceánico en el Istmo ...**



Arriba: Figura 25: Cancún, en el extremo norte de la Península de Yucatán, hace 50 años (izquierda); Figura 26: ... y hoy (derecha).

Abajo: Figura 27: Cancún, en el extremo norte de la Península de Yucatán hace 50 años (izquierda); Figura 28: ... y hoy (derecha).

Por ejemplo, en diciembre de 2020, AMLO expresó su objetivo de iniciar un proceso de "ordenamiento territorial". Funcionarios y grandes empresas apoyan esta idea y quieren crear centros urbanos basados en los barrios del Tren "Maya". En este contexto, podrían modificarse los derechos de uso de la tierra de la población local. Las reacciones de las organizaciones indígenas contra el proyecto en particular se basan en el impacto de los *polos de desarrollo* sobre su cultura y sus territorios.<sup>41,42</sup> En este entrelazamiento de acaparamiento de tierras, inversión privada y urbanización, queda claro cómo estos proyectos de infraestructuras sirven primero para dar acceso al capital a territorios con el fin de explotarlos después con otros megaproyectos.



Figuras 29, 30:

Que estos planes de ciudades hoteleras en la selva son posibles lo demuestra la historia de Cancún (véase más arriba) o Playa del Carmen (véase la foto del extremo derecho, 30.1). La selva tropical y las comunidades tienen que ceder ante este "progreso".

Pero, ¿qué mueve a los financieros y las empresas a esta región? Esto sólo puede entenderse si mostramos 1) la riqueza de recursos de la región y 2) la conexión del "Tren" con otros megaproyectos:

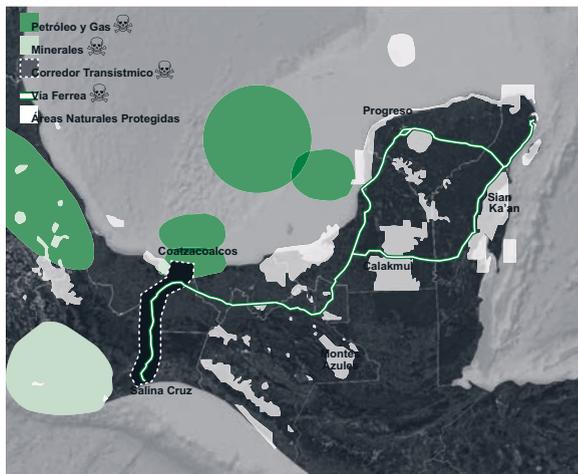


Figura 31 (izquierda): Los ricos yacimientos de gas y petróleo de la costa (marrón claro) son codiciados, pero hasta ahora difícilmente transportables. La madera de la Selva Maya es preciada, mientras que las zonas abiertas son ideales para los monocultivos. En los últimos 13 años, la Selva perdió una superficie tan grande como California, entre otras cosas por el cultivo de soja (Figura 31.1, abajo).



Figura 32: Entre otras, el "Corredor Interoceánico" entre los dos océanos (abajo a la derecha) está directamente conectado con el Tren "Maya".

El Congreso Nacional Indígena sobre los megaproyectos previstos en el Istmo (declaración en varias partes): <https://www.congresonacionalindigena.org/2022/05/25/no-habra-paisaje-despues-de-la-transformacion/>



Un ejemplo de las complejas interrelaciones es el "Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec":

El Corredor unirá los dos océanos en el punto más estrecho de México, entre otras cosas mediante vías férreas. Esto permitirá una enorme afluencia de productos de EE.UU. o China, por ejemplo, al sureste de México, incluidas semillas para monocultivos o productos baratos que destruyen la economía local. A través de la conexión con el Tren "Maya", este flujo de mercancías llega directamente a todo el sureste. Se trata, en efecto, de un "reordenación territorial": se destruyen los medios de subsistencia de la población local (indígena) y, en su lugar, se instalan en la región inversores privados y empresas internacionales. A través del Istmo, tienen acceso directo al mercado mundial.<sup>43</sup> *"Sobre todo, el Tren "Maya" y el Corredor Transístmico están geográficamente interconectados y sirven al desarrollo capitalista del sureste mexicano. En el corredor están previstas, por un lado, infraestructuras de transporte (nuevas líneas ferroviarias, puertos, aeropuerto, carreteras) para mercancías nacionales e internacionales y, por otro, 11 parques industriales."*

En 2022 y 2023 miles de soldados serán enviados al Corredor. El Istmo se está abriendo de forma capitalista, lo que incluye una militarización radical. A menudo, el Tren "Maya" aparece como central y el Corredor Interoceánico recibe menos atención pública, sobre todo a escala internacional. Sin embargo, los daños y las violaciones de los derechos humanos son enormes: el Corredor destruye ecosistemas únicos, sobre todo la Selva Chimalapa, el bosque más rico en especies, está amenazado. Millones de toneladas de arena van a ser dragadas de la costa del Istmo para los grandes puertos industriales, destruyendo los ecosistemas costeros ricos en especies. Todo ello en una región donde, por su especial ubicación, la flora y la fauna del sur de América, del norte y de ambos lados de los dos océanos se conectan de forma única.

Al mismo tiempo, los numerosos (!) ecocidios significan también etnocidios. En la costa, la mortandad de peces amenazaré el sustento de las comunidades pesqueras indígenas; un total de 13 grupos indígenas se ven amenazados por el proyecto del Istmo, a pesar de que el 80% de las tierras afectadas son tradicionalmente territorio indígena. El "Corredor Interoceánico" es un proyecto histórico que sólo ha cambiado de nombre. Siempre se ha pretendido formar un Canal de Panamá "seco", y desde hace tiempo existen planes para convertir al Istmo en un corredor industrial: monocultivos bajo el falso nombre de "desarrollo forestal", extracción de petróleo y gas, industria automovilística, fábricas, urbanización, turismo (turismo de masas y turismo para élites bajo el disfraz de "ecoturismo"). AMLO "sólo" dio un nuevo nombre al proyecto y añadió grandes parques eólicos y proyectos mineros. Incluso antes de tomar posesión, hizo una llamada amistosa al entonces presidente estadounidense Trump para que apoyara e invirtiera en el proyecto.

Se pueden identificar otras dos similitudes entre el "Corredor Interoceánico" y el Tren "Maya": una enorme militarización de la región (mientras que el Tren "Maya" es un proyecto del ejército, el Corredor Interoceánico con sus grandes puertos parece ser un proyecto de la marina). En algunos casos, hay más tropas estacionadas aquí que en las grandes zonas de los cárteles en el norte del país. Y tampoco hubo una consulta adecuada a la población indígena en el Istmo. Incluso la ONU calificó de "farsa" la supuesta "consulta". Sin embargo, ambos proyectos están directamente relacionados: Los proyectos deben conectarse desde Palenque y abrir así económicamente toda la región. También hay que mencionar aquí la conexión del puerto de Progreso. En realidad, no tiene sentido hablar de megaproyectos individuales: La interconexión del Corredor Interoceánico" y el Tren "Maya" es un gigaproyecto que combina decenas de megaproyectos. Es difícil decir cuántas empresas europeas e internacionales están ganando dinero con este gigaproyecto, porque a menudo se utilizan "prestanombres": en otras palabras, se utiliza y se gana el capital de las empresas transnacionales, pero las empresas mexicanas dan su nombre.

También hay intereses alemanes en los parques industriales del Istmo: por ejemplo, muchos de los controvertidos parques eólicos están dirigidos por la filial mexicana de la empresa alemana SIEMENS. Pero, sobre todo, influye la nueva política energética del gobierno alemán: desde la guerra de agresión de Rusia a Ucrania, el país busca nuevos proveedores de gas: Los mayores yacimientos de gas de México se encuentran frente a las costas de Istmo y a lo largo de la ruta del Tren "Maya". Se construirán nuevas refinerías y los puertos (también gestionados por el ejército) estarán conectados por los proyectos de trenes. En enero de 2023, el presidente alemán Frank Walter Steinmeier visitó México y habló de entregas de gas licuado (LNG) de México a Alemania. Empresas españolas, francesas, holandesas, alemanas, canadienses, chinas y estadounidenses invierten y participan en ISTMO. **De Alemania, por ejemplo, Oiltank GmbH, con sede en Hamburgo, participa en ISTMO como empresa de producción de petróleo y gas. La empresa Europipe, con sede en Salzgitter, construye oleoductos.**



*El presidente alemán pide gas líquido al presidente mexicano (izquierda). Los mayores yacimientos de gas de México se encuentran frente a las costas de Istmo y la Península de Yucatán, a la espera de refinерías e infraestructuras.*

(Figuras 32.1.)



Los megaproyectos interconectados se extienden a lo largo de la frontera sur hasta Belice, Guatemala y El Salvador. Así como el Tren "Maya" debe entenderse como sucesor del proyecto "Tren Peninsular", esta conexión de megaproyectos debe entenderse como parte del "Proyecto Mesoamérica" como sucesor del "Plan Puebla Panamá".

Otro ejemplo es el proyecto "Sembrando Vida", del que se habla con más detalle en la parte 2.2. y en la entrevista de la parte 8. La apertura de las zonas a donantes internacionales e inversores nacionales de todas las regiones de México da lugar a los más diversos procesos de transformación [compárese: Parte 8: Nuestra "Entrevista con el Dr. S.P. Díaz"]. Por ejemplo, el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible (CCMSS) criticó el proyecto del gobierno federal por promover un esquema que favorece a la población urbana e ignora las realidades y derechos de las comunidades indígenas: *"Con este proyecto, el Estado pretende atraer grandes inversiones a la región, asumiendo que el empleo remunerado es la mejor forma de combatir la pobreza y la marginación. El porcentaje de población con trabajo remunerado aumentaría significativamente, como ya ha ocurrido anteriormente. Sin embargo, esta apuesta se basa en un proceso de expropiación y desplazamiento de las tierras de las comunidades, creando las condiciones para promover un modelo que concentra la riqueza y permite a las grandes empresas y corporaciones financieras, agroindustriales, turísticas e inmobiliarias acumular capital y mantener su dominación. Y todo ello en la Península de Yucatán, donde el 46,9% de la población se identifica como maya",* afirma el CCMSS.<sup>44</sup>

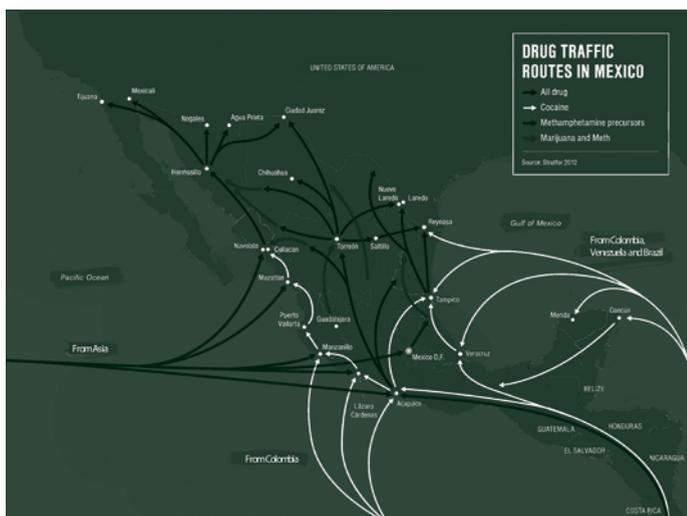
Desde 2022, la empresa minera canadiense Vortex, por ejemplo, que tiene grandes minas en Oaxaca y Puebla, cotiza en la bolsa alemana de Fráncfort, lo que propiciará inversiones aún mayores.



*Captura de pantalla de un folleto publicitario del gobierno mexicano para el „Corredor Interoceánico". Alemania, uno de los socios comerciales más importantes, también se beneficiaría de las nuevas posibilidades de importación y exportación desde el Istmo.*

Pero no sólo las empresas multinacionales están contentas con la apertura de la región para sus intereses lucrativos:

## 1.6. Crimen (organizado)



El Tren "Maya" es un proyecto de infraestructura para la movilidad de personas y el transporte de mercancías legales. Sin embargo, se ha demostrado que la infraestructura para bienes legales también beneficia a los sectores ilegales.

**Figura 33: Principales rutas del tráfico de drogas en México: el desarrollo infraestructural del sureste facilitará el tráfico ilegal de drogas, armas, personas y animales en la región, también mediante los numerosos (aéreo)puertos de la región costera.**

A pesar de los centros urbanos y la concentración del crimen organizado en Cancún, por ejemplo, las vastas zonas del bosque y con menos infraestructura dificultan el tráfico de drogas, armas y personas por parte de los cárteles. Una mirada a las principales rutas de la droga en México ilustra el impacto que va a tener el Tren "Maya" y la "reorganización territorial" de la región.

*Quintana Roo es un importante centro de tráfico de drogas procedentes de Sudamérica [...] Su recuperación supondría una ventaja en el tráfico internacional de drogas.*

No sólo las rutas para el tráfico de drogas, personas, animales y armas refuerzan el aumento de la delincuencia organizada a través del Tren "Maya" y otros proyectos de infraestructuras: La urbanización y el turismo de masas también aumentan el consumo de drogas, la prostitución y el tráfico de personas en la región. Al mismo tiempo, las nuevas oportunidades de beneficio provocan más conflictos sangrientos entre los cárteles y terror contra la población civil. En 2023, la violencia de los cárteles se recrudece en todo México, y también aumenta significativamente en el sur. Especialmente en Chiapas, cada vez más comunidades están expuestas a los ataques de los cárteles, que también intentan ganarse a los jóvenes pobres.<sup>44.1.</sup>

Debido al Tren "Maya" y al subsiguiente "desarrollo" (infraestructural) de la región, aumentará el comercio de drogas y animales ilegales - y al mismo tiempo la delincuencia: Sí la población local pierde las tierras de propiedad colectiva debido al acaparamiento de tierras y desaparecen así sus anteriores posibilidades de trabajo y abastecimiento, se puede llegar al hecho de que aumente la participación en empresas delictivas. Se convierten entonces en la única forma de ganarse la vida. A menudo se criminaliza de esta manera a las personas en el curso de tales procesos de transformación.

Las cadenas de mercado legales pueden servir de estructura a la cadena ilegal; por ejemplo, la afluencia de productos ilegales de jaguar es un efecto colateral de la creciente cooperación económica entre China y los países de América Central y del Sur. La pobreza y los elevados niveles de corrupción en los países de origen pueden tentar u obligar a la población local a realizar actividades ilegales y contribuir al crecimiento de este mercado.

Al mismo tiempo, la delincuencia organizada se beneficia de la afluencia de turistas a la región. Como ya ocurre en Cancún y otros lugares de la "Riviera Maya", la prostitución y el consumo de drogas pueden aumentar, las instalaciones hoteleras propiedad de los cárteles pueden servir para el blanqueo de dinero. Se trata de efectos conocidos y advertidos, y las advertencias ya están demostrando estar justificadas.

En general, el despojo, el desplazamiento, el empobrecimiento y los conflictos sociales provocados por el megaproyecto impuesto en la región se traducen en más delincuencia al igual que en Cancún, el desarrollo capitalista de la región resulta ser una puerta de entrada para la violencia, como lo demuestran también las estadísticas desde el inicio de la construcción del Tren "Maya":

*"Homicidios premeditados, feminicidios, extorsión, trata de personas (sobre todo de mujeres y niños), narcotráfico, robo en diversas modalidades y destrucción del medio ambiente son algunos de los delitos que han aumentado en Campeche, Chiapas, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo."*<sup>45</sup>

Como siempre, las mujeres y los niños se ven especialmente afectados por el aumento de la violencia:

## 1.7. Cuestiones de género

El proyecto también afecta a la relación entre hombres y mujeres. Para comprender cómo diferirá el impacto del Tren "Maya" entre hombres y mujeres, es importante conocer el contexto local. Nos limitamos aquí a la situación de la población que vive de la agricultura de subsistencia (incluidas las actividades agrícolas de autoabastecimiento) en tierras de propiedad colectiva.

La pérdida de estas tierras tiene diferentes implicaciones de género, siendo las mujeres las más directamente afectadas por la pérdida de leña, agua y plantas medicinales. Las mujeres de muchas comunidades rurales de todo el mundo siguen teniendo la responsabilidad de reproducir la mano de obra, producir el sustento diario y, en cierta medida, mantener el ecosistema y ciertas especies de animales y plantas que sustentan la agricultura, la ganadería y la producción forestal. A pesar de la importancia de la mujer en el mantenimiento de los cimientos comunitarios que hacen posible la vida, la mayoría de las mujeres no son legalmente propietarias de la tierra y no pertenecen oficialmente, no forman parte de la población laboral.<sup>46</sup>

La penetración en las zonas agrícolas, posibilitada y favorecida por la construcción del Tren "Maya", provoca más conflictos agrarios, ya que el acceso a la tierra se hace más difícil y, al mismo tiempo, más hombres se incorporan al trabajo asalariado. Así, las mujeres tienen que invertir más tiempo en actividades que antes compartían con los hombres. Una vez eliminadas las dos manos de la familia, ésta ya no tiene asegurada su alimentación y depende del salario (a menudo bajo o no remunerado). Sin tierras y sin la posibilidad de autoabastecerse, más hombres se ven obligados a trabajar fuera de la agricultura. Como a veces los hombres mantienen a la familia (económicamente), tienen más poder sobre la mujer. Lo mismo ocurre con la venta (a menudo forzosa) de la tierra a inversores privados. Dado que son sobre todo los hombres quienes poseen los títulos de propiedad de las tierras, suelen llevarse la (pequeña) parte del dinero, si no se producen desalojos brutales.

Al mismo tiempo, las familias se empobrecen por los salarios baratos, lo que lleva a muchos hombres a la delincuencia. Y mientras se les niega el acceso a su propia tierra (y al agua), el alcoholismo (y a menudo la violencia doméstica) y la prostitución penetran en la región. Ambos son responsables de innumerables proyectos a gran escala y su impacto en las comunidades.<sup>47</sup>

**Un segundo informe de Recherche AG, redactado por activistas\* de Guatemala, tratará en detalle las consecuencias de los megaproyectos en las comunidades (indígenas).**

La transformación de la población en trabajadorxs asalariadxs mal pagadxs ya ha comenzado, con el inicio de la construcción de casi todos los tramos del Tren "Maya". Ya aquí, las promesas del gobierno están demostrando ser un "progreso" que sólo beneficia a los que tienen:

## 1.8. Estado actual de las obras:

Muchas de las personas que hablaron a favor del Tren "Maya" esperaban puestos de trabajo. Según anunció AMLO; se crearían empleos especialmente para la construcción de la línea del tren y la autopista (dejando abierto el futuro laboral de la gente una vez terminada la obra).

A más tardar en 2022/2023, los anuncios resultan ser promesas vacías:

Habr<sup>á</sup> **recortes salariales, pérdida de sueldos, accidentes y muertes** en las obras. Al mismo tiempo, lxs migrantes\*, especialmente desprovistxs de medios y protección, son **explotadxs** en las obras<sup>48</sup>, mientras se ven así obligadxs a construir el muro que bloquea su propio camino hacia el norte. En 2023, tres **trabajadorxs desaparecieron** en las obras de construcción del aeropuerto de Tulum, parte de la "reorganización territorial" de la península de Yucatán. Los problemas que ya nombramos en 2021 en la publicación inicial de este reporte han empeorado drásticamente:

*"AMLO habla del Tren Maya como catalizador del desarrollo y promete a la población local más empleos, especialmente en turismo y construcción. Pero ya, desde el inicio de las obras en diferentes tramos del Tren Maya, varios grupos de trabajadoras\* han denunciado que no reciben sus salarios o sólo una fracción del salario prometido. Por ejemplo, en agosto de 2020, integrantes de la constructora Ferrocarrileros del Istmo de Tehuantepec (FIT) y de la Sección 32 del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) revelaron que la empresa Escalante y Gordillo pretende recortar sus salarios en un 30% en la construcción de la línea ferroviaria. A pesar de las críticas e irregularidades, el presidente AMLO indicó en abril de 2021 que planea incluir adicionalmente a migrantes\* como trabajadorxs del Tren "Maya", una farsa sí se considera que el proyecto de infraestructura debe entenderse también como una "barrera" a la migración hacia el norte. También plantea la cuestión de cómo garantizará el gobierno mexicano que no explota las necesidades económicas de las mujeres migrantes\* que, debido a su particular situación de vulnerabilidad en un país extranjero, tienen menos posibilidades de reclamar sus derechos laborales."*

(De la primera edición de este informe, junio de 2021).

Además, en los últimos meses se ha hecho caso omiso de los amparos de obras ordenadas por los tribunales, se han retirado por motivos cuestionables y se han introducido cambios en el trazado que ahora amenazan aún más la naturaleza prístina. También continúan las expropiaciones y los desalojos para el Tren "Maya".<sup>49</sup>

*A continuación se ofrece una visión cronológica (aún abierta) del estado actual de las obras:*

## **Crónica del año 2022 (y continuación 2023) –**

***Hace 3-4 años el Tren era una amenaza, hoy el Tren "Maya" ya es el dolor, ya es la agresión, ya es el saqueo, ya es la inseguridad, es mayor pobreza... (Asamblea Múuch Xíinbal, 2023)***

*08 de marzo de 2022:* La tala de árboles durante las obras iniciadas es significativamente superior a lo indicado por el Gobierno.<sup>50</sup>

*17 de marzo de 2022:* Las obras actuales también ponen en peligro los yacimientos arqueológicos y el patrimonio maya.<sup>51</sup>

*28 de marzo de 2022:* Greenpeace México exige el cese inmediato de la obras de construcción del Tramo 5.<sup>52</sup>

*30 de marzo de 2022:* El ejército mexicano participa en la construcción de las actuales fases de construcción.<sup>53</sup> El Tren "Maya" forma parte (indirectamente) del informe sobre "El ecocidio como un Derecho penal" por el profesor R. Killian, Belfast.<sup>54</sup>



*Figura 34: En la primera fase de construcción se talarán más de 11 millones de árboles. Antes de que se conocieran estas cifras, el presidente mexicano había pedido permiso a la "Madre Tierra" en una "ceremonia maya" y aseguró que la biodiversidad de la región no se vería perjudicada por el proyecto de construcción... ¡Mintieron!<sup>55</sup>*

*30 y 31 de marzo de 2022:* Un tribunal superior anula las órdenes judiciales de paralización de las obras de construcción de los tramos 1, 2 y 3, obtenidas, entre otros, por la resistencia indígena. La Asamblea Múuch' Xíinbal, entre otros, está indignada. Sólo dos semanas antes, los tribunales superiores habían confirmado/justificado la orden judicial de paralizar las obras.<sup>56</sup>

*Marzo/abril 2022:* Nuevos hallazgos sobre la puesta en peligro de los cenotes debido a las obras de construcción del Tramo 5 del Tren "Maya".<sup>57</sup>

*Abril 2022:* AMLO sigue hablando de estudios ambientales válidos sobre los tramos de construcción actuales (especialmente el Tramo 5), esto es mentira, aún no hay estudios suficientes.<sup>58</sup>

*Abril 2022:* AMLO anuncia el inicio de la construcción del Tramo 6 y 7.<sup>59</sup>

*2 de abril de 2022:* A pesar de los considerables retrasos en la planificación, las paralizaciones de las obras y las demoras en el anterior AMLO asegura la terminación del Tren "Maya" en el 2023.<sup>60</sup>

*2 de abril de 2022:* Un informe de la organización de derechos humanos Cemda nombra los 58 asesinatos que se han cometido contra defensores del medio ambiente y del derecho a la tierra\* en México en los últimos tres años. La criminalización en torno a la construcción del Tren "Maya" desempeña un papel central.<sup>61</sup>

*3 de abril de 2022:* FONATUR anuncia que los costos del Tren "Maya" se incrementarán en otros 60 millones de pesos (poco menos de 3 millones de euros).<sup>62</sup>

*3./4. de abril de 2022:* El ejército mexicano se encarga oficialmente de la construcción de los tramos 5, 6 y 7 (originalmente sólo se había informado de los tramos 6 y 7). A continuación, se vieron enormes convoyes militares con decenas de máquinas pesadas en las zonas correspondientes.<sup>63</sup>



*Figura 35: Convoyes militares con maquinas y fuertes equipos de construcción de camino a Quintana Roo.*

*7 de abril de 2022:* Tras los daños medioambientales y las protestas durante la construcción del Tramo 5, Greenpeace está haciendo circular una petición exigiendo la paralización del Tren "Maya".<sup>64</sup>

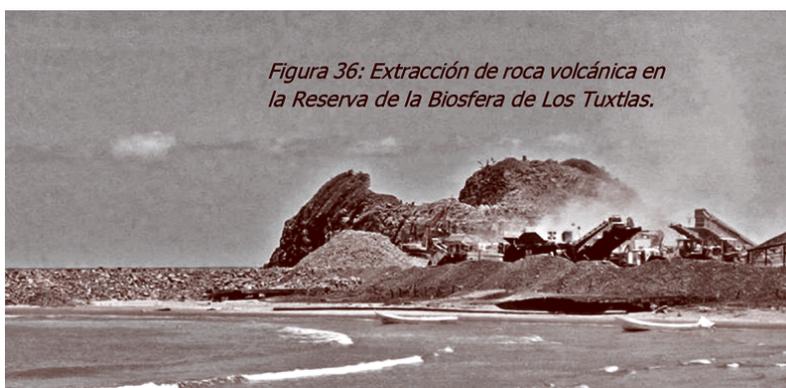
*9 de abril de 2022:* El cambio de ruta del Tramo 5 provoca un daño medioambiental aún mayor que la ruta prevista originalmente.<sup>65</sup>

*9 de abril de 2022:* Durante los trabajos de construcción, se hace evidente que el daño ambiental causado por la construcción del Tren "Maya" será de 10 a 20 veces más grave de lo que afirma el gobierno de AMLO.<sup>66</sup>

*10-14 de abril de 2022:* A pesar de los procesos judiciales en curso, la falta de estudios medioambientales y la violación de los derechos de los indígenas, continúan las obras en Tramos del Tren "Maya".<sup>67</sup>

*15 de abril de 2022:* Cada vez más expertos\* de la UNAM llaman la atención sobre los efectos devastadores de la construcción.<sup>68</sup>

*15 de abril de 2022:* Mientras tanto, se ha sabido que toneladas de roca volcánica de la Reserva de la Biósfera de Los Tuxtlas, en Veracruz, están siendo extraídas en grandes minas para la construcción del Tren "Maya".<sup>69</sup>



*Figura 36: Extracción de roca volcánica en la Reserva de la Biosfera de Los Tuxtlas.*

16 de abril de 2022: La construcción se detiene de nuevo. Las obras de construcción de la parte sur del Tramo 5 del Tren "Maya" están prohibidas por los tribunales, pero los trabajos continúan ilegalmente.<sup>70</sup>

19 de abril de 2022: Además, se producen violaciones de los derechos de los pueblos indígenas, en particular amenazas contra activistas\*.<sup>71</sup> El Seminario Universitario de Sociedad Medio Ambiente e Instituciones (Susmai) de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) critica las actuales obras del Tren "Maya".<sup>72</sup> Cada vez está más claro hasta qué punto el Tren "Maya" y las obras actuales ponen en peligro el suministro de agua de la región, especialmente para las comunidades locales.<sup>73</sup>

20 de abril de 2022: 300 académicos\* y 20 organizaciones exigen detener la construcción del Tren "Maya" y un "diálogo constructivo" con el gobierno de AMLO.<sup>74</sup>

21 de abril de 2022: A pesar de la paralización de las obras del Tramo 5 Sur por orden judicial (véase más arriba; 19.04.2022), las obras continúan ilegalmente en el tramo correspondiente.<sup>75</sup>

21 de abril de 2022: La controvertida (ver abajo) campaña "SelvamedelTren" acepta la invitación del presidente mexicano AMLO a una reunión sobre la construcción (especialmente en el Tramo 5) en el Palacio Presidencial. La reunión tendrá lugar el lunes 25.4.22.<sup>76</sup>

25 de abril de 2022: El presidente mexicano cancela la reunión con el movimiento *SelvamedelTren* prevista para este día. Según el movimiento, esto es "prueba de que no cuentan con los estudios ambientales necesarios que exige la ley".<sup>77</sup> El presidente también canceló una reunión con expertos de la UNAM. Las comunidades indígenas realmente afectadas y que se resisten al "tren" no están invitadas. Esto también demuestra el racismo del gobierno mexicano y su ignorancia de los derechos de los pueblos indígenas; además, los propios movimientos en torno a *Selvame* son criticables aquí (véase más abajo)!

27.-30. de abril de 2022: Sara López, integrante del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (Cripix), María Hernández del Ejido Don Samuel en Escárcega, Wilma Esquivel Pat del Congreso Nacional Indígena (CNI) y Ángel Sulub, indígena maya del centro comunitario U Kúuchil Ch'i'ibalo'on en Quintana Roo informan detalladamente sobre el daño ambiental y las violaciones a los derechos humanos: Sara López, entre otros, denunció engaños, falsificaciones, falta de información y acoso durante las consultas con sus comunidades. También se denunciaron extorsiones y sobornos por parte de empresas implicadas en el Tren "Maya", como el grupo Barrentos y Asociados, que intentó extorsionar a las comunidades por los derechos de paso. María Hernández condena los actuales desalojos forzosos de familias y comunidades en el curso de las actuales obras de construcción. Los desalojos forzosos se están produciendo sobre todo en Campeche. Además, los edificios y las casas de las familias están siendo dañados por las obras actuales: donde se está construyendo en el Tren "Maya", están apareciendo grietas en las casas cercanas. También se expresó preocupación por los planes de "creación de nuevos núcleos urbanos por parte de los llamados Fideicomisos para infraestructura y Bienes Raíces (Fibra) [...]". Una y otra vez se planteó la cuestión de "**por qué negociar con empresas extranjeras**" en lugar de reforzar las estructuras locales y sociales.<sup>78</sup>

2 de mayo de 2022: Una vez más, se impone una paralización judicial de las obras: los trabajos de construcción no pueden continuar en todo el Tramo 5.<sup>79</sup> La paralización de las obras del Tramo 5 Sur se confirma de nuevo el 14 de mayo de 2022: AMLO exige revertir el paro de obras poco después y también se refiere a los intereses de capital y a la meta de terminar el Tren "Maya" en 2023.

2 de mayo de 2022: Funcionarios de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) y de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarant) admiten que la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) requerida para la construcción sigue en proceso y no se ha concluido como se dijo desde hace meses. Esto demuestra que las obras de los tramos de construcción se han iniciado sin disponer de los estudios necesarios.<sup>80</sup>

30 de mayo de 2022: Un juez ordena la paralización definitiva (!) de las obras de todo el Tramo 5. La razón es la falta de MIA. Las paradas provisionales y temporales de la construcción también se aplican a las secciones 6 y 7. El mismo día, se descubre un templo prehistórico en el trazado del Tramo 5, que sería destruido por las obras previstas.<sup>Ibid.</sup>

[...]

**Juli/ Agosto de 2022:** El Tren "Maya" es declarado proyecto de "Seguridad Nacional". La medida se basa en un decreto muy controvertido, de nueva creación, que pretende eludir los estudios legalmente exigidos, como la MIA o las consultas con las comunidades indígenas. Ahora los megaproyectos pueden tramitarse por la vía rápida, sin estudios ni consultas, sí sirven a la "seguridad nacional". Es un decreto desastroso y criminal. Se aplicó al Tren "Maya" poco después de que un juez ordenara paralizar la construcción del quinto tramo (véase más arriba). [...] <sup>80.1</sup>.

**17 de enero de 2023:** El Juez Primero del Distrito en el estado de Yucatán ha otorgado la suspensión provisional de la construcción del Tramos 5 Norte y Sur del Tren. <sup>80.2</sup>.

**7 de febrero de 2023:** Un juez otorgó la suspensión definitiva del Tramo 5 Sur del Tren. El mismo día, AMLO decreta expropiación de tierras en el Istmo para construcción de parques industriales. <sup>80.3</sup>.

**13 de febrero de 2023:** Consulta simulada, criminalización y agresiones, denuncian defensores istmeños a misión de observación de Alto Comisionado de la ONU. **14 de febrero de 2023:** López Obrador decretó la expropiación de 1,018 acres de tierras comunales en Ixtepec y 1,240 en Santa Mara Mixtequilla, en el Istmo de Tehuantepec, Oaxaca, para el Corredor Interoceánico. **15 de febrero de 2023:** A golpes y empujones, marinos desalojan a campesinos opositores al Transístmico. <sup>80.4</sup>.



Destrucción de bosques por las obras del Tren "Maya" y el aeropuerto en Tulum ...



en enero de 2023... (figuras 36.1.)

## Parte 2: Empresas europeas y el Tren "Maya":

### 2.1. Visión general: Alemania, España, Francia:

El nuevo proyecto emblemático neoliberal del gobierno mexicano cuenta con el apoyo y la financiación de empresas de todo el mundo. Empresas privadas y estatales alemanas también han mostrado gran interés por invertir en el proyecto, han recibido las primeras ofertas y han firmado contratos. Hasta 85 multinacionales de EE.UU., Europa (incluidos Alemania, Francia, España y Portugal), México y China solicitaron contratos en el marco del megaproyecto Tren "Maya".<sup>81</sup> De EE.UU. cabe destacar la sociedad de inversiones Black Rock.<sup>82</sup> En la primera publicación de este informe se prestó especial atención a las empresas alemanas, sobre todo a la filial de la Deutsche Bahn "DB Consulting and Engineering".

También en esta nueva edición se presta especial atención a Deutsche Bahn, que participa directamente en el Tren "Maya" (Parte 3), y a las empresas alemanas implicadas sólo a segunda vista (en la Parte 4).

*Sin embargo, esta nueva edición viene precedida por la participación de otras tres grandes empresas europeas de Francia y España:*

#### Alstom-Bombardier (Francia):



El 3 de mayo de 2021 en la Ciudad de México, la línea 12 del metro se desplomó sobre un puente en la Ciudad de México y un tren cayó varios metros. 26 personas perdieron la vida en este accidente y 79 resultaron gravemente heridas.<sup>83</sup> En el año 2012, Alstom aún estaba de celebración: *"Alstom ha completado con éxito el diseño, instalación y puesta en marcha de los sistemas completos de electrificación y control ferroviario para la nueva Línea 12 del Metro de Ciudad de México, ha sido una buena colaboración entre el gobierno mexicano y Alstom."*<sup>84</sup>

El organismo alemán TÜV-Rheinland era responsable de la seguridad de los raíles/rieles (véase la parte 4). Sin embargo, a menos de un mes después del accidente, del que también fueron responsables las empresas de Francia y Alemania, Alstom tenía otro motivo de celebración: *"El consorcio, integrado por Alstom México, Bombardier México, Gami Ingeniería e Instalaciones y Construcciones Urales Procesos Industriales, suministrará los trenes para el Tren Maya mexicano [...] El valor total del contrato ronda los 1.300 millones de euros (más de 31.000 millones de pesos mexicanos). La parte correspondiente a Alstom-Bombardier asciende a casi 1.000 millones de euros."*<sup>85</sup>

El 26 de mayo de 2021, la autoridad turística FONATUR adjudicó el contrato a Alstom. La razón esgrimida fue también el diseño y las propuestas de diseño que Alstom está planeando para los trenes y vagones del Tren "Maya". A la vista de las fatales consecuencias para los mayas y las comunidades indígenas, así como de la destrucción masiva del medio ambiente y la puesta en peligro de especies en las regiones afectadas (cf. Parte 1), difícilmente pueden superarse en cinismo: *"El diseño de los tres tipos de trenes -Xiinbal, Janal y P'atal- es exclusivo de México y está inspirado en la cultura maya, donde las líneas, la velocidad y la belleza del majestuoso jaguar sirvieron de inspiración para el tren. La producción del Tren Maya comenzará inmediatamente"*, anunció a principios de junio de 2021 la directora general de Alstom en México, Maite Ramos.<sup>86</sup>

Actualmente, Alstom está construyendo 42 trenes con 210 vagones para el Tren "Maya".<sup>87</sup> Esto es recibido con críticas masivas: *"Alstom [ha recibido] la multa más alta hasta la fecha en Estados Unidos por sobornar a funcionarios públicos en cualquier parte del mundo [...]. También es la empresa que vendió los trenes del metro de la #CDMX y un actor importante en la construcción de la Línea 3 del metro de Monterrey, inaugurada con seis años de retraso y el doble del costo original."*<sup>88</sup> Además, Alstom asumió la responsabilidad de un tramo de vía entre Cancún e Izamal. También en 2021, Alstom adquirió el fabricante ferroviario Bombardier, con sede en Alemania.<sup>89</sup> Como "Alstom-Bombardier", el grupo también está presente desde entonces en Alemania, donde se encuentran sus mayores fábricas.<sup>90</sup>



Figura 37: En mayo de 2022, AMLO visita las fábricas de Alstom en México, incluso acompañado por militares. Y anuncia: "Hace 20 años firmamos un contrato con Bombardier, que ahora forma parte de Alstom, para comprar 45 trenes y 400 vagones para el metro de Ciudad de México. Hoy hemos firmado un contrato con las mismas empresas para comprar 42 trenes con 210 vagones para el Tren Maya". La tragedia de la línea de metro mexicana no se menciona (véase abajo), al igual que la crítica de la ONU de que Alstom-Bombardier no presentó los documentos requeridos en su oferta para el proyecto.

Al igual que la empresa alemana DB, Alstom se basa en una imagen ecológica y social: "Movilidad por naturaleza" es el (nuevo) lema corporativo. **Todas estas empresas forman parte de una red de lavado verde:** Alstom, por ejemplo, es la "acción principal" del fondo climático del Banco GLS, que mejora su propia imagen invirtiendo en empresas especialmente respetuosas con el clima en su "fondo climático como fondo mixto de acciones y bonos principalmente".

Se ignora la participación de estas "empresas especialmente respetuosas con el clima" en violaciones de los derechos humanos y ecocidio.<sup>91</sup>

#### RENFE e INECO (España):

# renfe ineco

En el proyecto Tren "Maya", la empresa alemana DB Engineering & Consulting - (cf. Parte 3) actúa como "operador en la sombra". El contrato para la inclusión como "operador en la sombra" del Tren "Maya" se adjudicó a una fusión/conjuntación/consorcio de tres empresas: Junto con la DB, las empresas públicas españolas **Renfe Operadora** e **Ingeniería y Economía del Transporte (Ineco)** se adjudicaron el contrato en consorcio.<sup>92</sup>

La fusión de estas tres empresas no es nueva.<sup>93</sup> Renfe, entre otros, actúa (como DB) como "operador en la sombra" en otros contextos cuestionables, por ejemplo en megaproyectos de infraestructuras en Arabia Saudita.<sup>94</sup> A diferencia de Deutsche Bahn, las empresas españolas celebran públicamente su participación en el Tren "Maya" y la hacen abiertamente visible: "Con el proyecto Tren "Maya", Ineco se incorpora al grupo de empresas cuyos servicios son conocidos como operadores en la sombra y son cada vez más demandados por los operadores ferroviarios mundiales. Ineco se está posicionando para otras oportunidades similares, como la explotación del tren de alta velocidad californiano o el operador en la sombra de Rail Baltica. Este premio subraya y refuerza la presencia de Ineco en los cinco continentes".<sup>95</sup> Del total de 13,5 millones de euros que recibe el consorcio por sus servicios (la tarea de "operador en la sombra" se explica con más detalle en la Parte 3), "DB Engineering and Consulting" se llevó la gran parte, más de 8 millones de euros. Renfe e Ineco esperan sobre todo nuevos pedidos y una mejor imagen en todo el continente. Al tratarse de empresas públicas, el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), ratificado por España en 2007, exige que las empresas abandonen el Tren "Maya", en cuyo transcurso se vulneran masivamente los derechos de los pueblos indígenas recogidos en el convenio (cf. Parte 6.3.: "El Acuerdo OIT-169").<sup>96</sup>

Figura 38: "Pulgares arriba" para Renfe, Ineco y DB: una vez más, su consorcio se ha adjudicado un contrato para un controvertido megaproyecto de infraestructuras.

La foto fue publicada por Ineco bajo el anuncio: "Un consorcio formado por Renfe, Ineco y la alemana DB se adjudica un contrato para el proyecto del Tren Maya en México", enero 2021.<sup>97</sup>



## 2.2. Cooperación al desarrollo, intereses lucrativos, visitas a embajadas: Crónica de la entrada de empresas alemanas en el Tren "Maya".

¿Cómo se involucraron las siguientes empresas alemanas en el Tren "Maya"? Como en casi todas las actividades exteriores de las grandes multinacionales, las instituciones de la política y la "cooperación al desarrollo" también desempeñaron un papel decisivo. Antes de examinar más específicamente las empresas alemanas en las Partes 3 y 4, una breve crónica muestra la trayectoria de los intereses alemanes en el sureste de México:

### *Paso 1: "cooperación al desarrollo" preparatoria:*

La "Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH" (Sociedad para la Cooperación Internacional, GIZ), que cuenta con el apoyo del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) de Alemania, opera como sociedad anónima privada en todo el mundo. Con el pretexto de los proyectos de cooperación al desarrollo, la GIZ suele allanar el camino para la participación de empresas alemanas en proyectos en los cinco continentes (véase la parte 4). En la región en la que actualmente se está construyendo el Tren "Maya" con apoyo alemán, ya estaban en marcha anteriormente dos proyectos a gran escala de la GIZ: de 2011 a 2019, el proyecto "Protección y Uso Sostenible de la Selva Maya" operó en México, Guatemala y Belice,<sup>98</sup> seguido de 2016 a 2021 por el "Fomento de la Biodiversidad y Monitoreo del Cambio Climático en la Región de la Selva Maya".<sup>99</sup> (Cf. Parte 4) En el mismo año, las primeras empresas alemanas recibieron contratos para participar en el Tren "Maya" - en medio de la "Selva Maya".

### *Paso 2: La política actúa como mediadora*

"Hay una foto de 2019 en Twitter: ocho personas en traje de negocios, en los mapas de fondo se ve la ruta del Tren "Maya". Son representantes de TÜV Rheinland, el banco alemán [iestatal!] KfW IPEX-Bank, Deutsche Bahn y el proyecto Tren "Maya". La Embajada de Alemania en México confirma que participó en la reunión como mediadora,"<sup>100</sup> redactó el periodico alemán TAZ con referencia a este informe.

Ese mismo año finaliza el primer proyecto de la GIZ en la "Selva Maya". El banco estatal "KfW Entwicklungsbank" "no obtiene un contrato directo en el Tren "Maya". Pero para la empresa Deutsche Bahn, al igual que para TÜV Rheinland, su papel en este megaproyecto comienza en la embajada alemana. (véanse las Partes 3 y 4).



Hoy @FonaturMX, la Embajada de Alemania en México, @AlemaniaMexi, y las empresas alemanas @KfW\_IPEX, #TUVRHEINLAND, #DB se reunieron para compartir mejores prácticas sobre aspectos de operación y técnicos para el #TrenMaya

Tweet Übersetzen



3:37 vorm. · 12. Apr. 2019

*Figura 39: FONATUR y representantes de la Comisión KfW Entwicklungsbank, TÜV Rheinland y la DB acepta la invitación de la embajada alemana.*

Tres años después, en abril de 2022, la "Caravana por el Agua y la Vida" con muchos movimientos, grupos de pueblos y comunidades originarios organizados marchó hacia la Embajada de Alemania en la Ciudad de México. Frente la Embajada, protestaron contra los innumerables megaproyectos en los que participan empresas y capital alemanes, incluida la participación de la "Deutsche Bahn" en el Tren "Maya".

### Paso 3: Las empresas manifiestan su interés y celebran contratos

Desde junio de 2019 (y un poco antes), varias empresas de Alemania han expresado su interés en participar en el Tren "Maya" en diversas capacidades: SIEMENS, al igual que Alstom, quería fabricar los trenes del Tren "Maya",<sup>101</sup> TÜV Rheinland solicitó la supervisión e inspección de la seguridad del proyecto de infraestructura.<sup>102</sup> De ambas se hablará en la Parte 4. La filial de DB "DB Engineering and Consulting" obtuvo un contrato como "operador en la sombra" – y ahora forma parte integrante del Tren "Maya"...

## Parte 3: Deutsche Bahn Engineering & Consulting - Operador en la sombra

### 3.1 La imagen de la empresa alemana Deutsche Bahn:

*"Nos apasiona diseñar el ferrocarril del mundo nuevo de mañana".*

Así anuncia la web oficial de DB Engineering & Consulting GmbH.<sup>103</sup> Pero, ¿cómo debería ser ese mundo del mañana? Debe ser "justo" y "social", afirma también la empresa alemana, y no sólo debe perseguir el beneficio: *"Desde hace años, DB participa en proyectos sociales en Alemania y en todo el mundo. Como empresa de movilidad y logística activa en todo el mundo [...] siente y vive una responsabilidad especial por el desarrollo de la sociedad en su conjunto. Basándose en la convicción de que el éxito no sólo puede medirse en términos económicos, DB utiliza sus competencias para estar a la altura de esta responsabilidad."*<sup>104</sup>

A la empresa DB le gusta destacar dos cosas de cara a exterior: en primer lugar, el clima y la protección del medio ambiente, asegura el Director General de DB, Dr. Richard Lutz *"Asumimos nuestra responsabilidad y hacemos que los medios de transporte más respetuosos con el clima [...] sean aún más ecológicos y atractivos"*.<sup>105</sup> Los vídeos publicitarios de Deutsche Bahn advierten de las consecuencias del cambio climático, se muestran huelgas climáticas y, a continuación, un tren ICE [ICE es el modelo de tren más conocido en Alemania] viaja sobre rieles a través de la selva tropical y cruza los océanos hacia el cielo. Al final aparece un eslogan: *"La protección del clima también puede ser fácil"*, seguido del logotipo de la empresa.<sup>106</sup> En las estaciones de ferrocarril de toda Alemania cuelgan carteles de la DB: *"El protector del clima más rápido de Alemania"*, o *"Siempre a la vista: El medio ambiente"*.<sup>107</sup> **De hecho, se trata de una campaña de "lavado verde" por parte de la empresa mundial: esto se tratará con más detalle en la Parte 3.3.**



Figura 40: El lema "La protección del clima también puede ser simple [fácil]" en la torre de la sede de la Deutsche Bahn ("DB") en Berlín, 2021.



Figura 41:

*El nuevo ICE 4 "verde" sale de la cadena de montaje.*

*La típica franja roja ha sido sustituida por una verde, celebrando a la empresa como "salvadora del clima". Pero aparte de la implicación de la empresa en proyectos a gran escala problemáticos para el medio ambiente, los trenes ni siquiera funcionan sólo con ecoelectricidad, como se afirma (véase más abajo, Parte 3.3.).*

En segundo lugar, Deutsche Bahn subraya que esta "responsabilidad hacia la humanidad y la naturaleza" debe "sentirse" globalmente, porque las actividades sociales de DB no se limitan a Alemania: *"Desde prácticas de ecología en Australia hasta el patrocinio de estudiantes en Suecia, Sudáfrica y Estados Unidos, pasando por campañas de plantación en Singapur"*.<sup>108</sup> Falta México en esta lista de este compromiso sin límites. Para completar la lista: la empresa también "vive" su responsabilidad con la humanidad y la naturaleza en el paraíso vacacional de Yucatán y en los bosques primigenios de Chiapas. ¿O no? Después de todo, Deutsche Bahn dice: *"Defendemos la cooperación ética y responsable entre todas las personas y un enfoque prudente del progreso tecnológico y la digitalización, a lo largo de nuestra cadena de valor y más allá. Como una de las principales empresas de movilidad y logística, en Deutsche Bahn asumimos la responsabilidad de nuestro trabajo en Alemania, pero también en todos los demás países en los que operamos"*.

***El trato responsable a nuestros empleados, la transparencia de la cadena de suministro, los derechos humanos y la responsabilidad digital son sólo algunas de las cuestiones que abordamos activamente. [...] La protección y promoción de los derechos humanos son de vital importancia para Deutsche Bahn. Como cuestión transversal, los derechos humanos afectan a muchas áreas diferentes y, por tanto, a muchas tareas dentro de la empresa. [...] También esperamos que nuestros socios comerciales respeten los derechos humanos en todos los ámbitos"***.<sup>109</sup> De hecho, Deutsche Bahn y sus cientos de subcontratistas están implicados en violaciones masivas de los derechos humanos en todo el mundo. Esto también se trata en la Parte 3.3.

En septiembre de 2019 -precisamente en el momento en que, entre otras cosas, las huelgas climáticas de los Viernes por el Futuro (Fridays for Future) en Alemania alcanzaron su punto álgido<sup>110</sup> - la empresa Deutsche Bahn se presentó finalmente al mundo exterior como la empresa social y ecológica que hace *"fácil la protección del clima"*: *"Deutsche Bahn (DB) está haciendo visible en sus trenes su papel de pionero medioambiental y para ello está cambiando el diseño exterior de sus aproximadamente 280 trenes ICE: en los dos vagones con el perfil distintivo ICE en la parte superior y al final del tren, la franja roja se sustituirá por una verde"*.<sup>111</sup> Fueron estas franjas rojas y verdes las que llamaron nuestra atención sobre la participación de Deutsche Bahn en el megaproyecto del Tren "Maya" en México:

*Anuncio de DB: El tren lleva escrito "Klima Held" (Héroe del Clima) en letras grandes, y el eslogan publicitario reza: "¿Crees que el mensaje está quedando claro, o deberíamos ser aún más claros?". Arriba: "No estamos seguros. Sigue siendo ambiguo, ¿no?"*



### 3.2. La Participación de la DB Engineering & Consulting en el Tren "Maya"



*Figuras 42, 43: En este anuncio oficial del proyecto, el gobierno mexicano presenta su "visión" del Tren "Maya": Los trenes representados recuerdan mucho a los vagones ICE de Deutsche Bahn. Tres rayas adornan la cola: una roja, una verde y una franja con "símbolos mayas".*

Las representaciones de los trenes en las figuras 42 y 43, así como el conocimiento de las operaciones globales de la empresa DB, nos hicieron preguntarnos si Deutsche Bahn podría participar en el proyecto del Tren "Maya" en México. En las páginas oficiales de la empresa y del Ministerio de Transportes de la República Federal de Alemania "no se encuentra hasta la fecha ninguna entrada en una búsqueda correspondiente".<sup>112</sup> En un primer momento, la empresa no respondió a las preguntas, ni siquiera cuando la periodista Hannah Simón Fröhlich nombró específicamente el interés de las empresas alemanas y el papel de DB en el Tren "Maya".<sup>113</sup>

Por otro lado, los indicios de una participación directa de Deutsche Bahn se hicieron más fuertes: a diferencia de la empresa alemana, las empresas españolas Renfe e Ineco (cf. Parte 2.1.) presentaron su exitoso consorcio, al que "junto con la empresa alemana DB" se le había adjudicado el contrato como "operador en la sombra" del proyecto.<sup>114</sup> Y en la prensa mexicana en particular, nos encontramos cada vez más a menudo con el conocido ICE:



Figuras 44, 45, 46:

Una y otra vez, la prensa mexicana, los portales en línea o las páginas gubernamentales muestran el tren ICE de Deutsche Bahn, aunque la empresa francesa Alstom diseña, construye y suministra los trenes (véase la Parte 2.1.).



Esto demuestra el efecto propagandístico de la imagen de las empresas "verdes, sociales y modernas" de Alemania, "Made in Germany": es precisamente la participación de la empresa alemana DB la que citan en México los partidarios del proyecto como "prueba" de su "progresismo", lo que facilita la criminalización de los opositores al proyecto como "opositores al progreso".



En los tres ejemplos, el ICE aparece con el presidente mexicano, el logotipo oficial del Tren "Maya" o militares de alto rango.

Pero la confirmación oficial de la implicación de DB en el Tren "Maya" no estuvo a nuestro alcance durante mucho tiempo. Por último, el 5 de mayo de 2021, Eva-Maria Schreiber, diputada del Partido de Izquierda en el Bundestag [parlamento] alemán, formuló una pregunta parlamentaria sobre la participación de Deutsche Bahn Engineering & Consulting en el proyecto del Tren "Maya".<sup>115</sup>

Al tratarse de una empresa estatal, el gobierno alemán debía facilitar información. La respuesta de la Secretaria de Estado Parlamentaria Enak Ferlemann (hasta 2021 Secretaria de Estado Parlamentaria del Ministro Federal de Transporte e Infraestructura Digital y Comisaria del Gobierno Federal para el Transporte Ferroviario, [aboga entre otras cosas por el aumento de los precios de los billetes en el transporte ferroviario]), confirma la participación segura:

***"De acuerdo con información de Deutsche Bahn AG (DB AG), FONATUR (Fondo Nacional de Fomento al Turismo) de la Secretaría de Turismo de México, ha encargado a DB Engineering & Consulting GmbH asesoría en decisiones operativas ferroviarias dentro del proyecto "Tren Maya". [...] El contrato se celebró a partir del 1 de diciembre de 2020 y estará vigente hasta diciembre de 2023, con un valor contractual de 8,6 millones de euros [...]."***<sup>116</sup>

De los 13,5 millones para todo el consorcio formado por tres empresas, DB Engineering and Consulting, con los 8,6 millones de euros indicados por el Secretario de Estado Parlamentario, recibe así el 63% del importe total del contrato y, por tanto, la mayor parte. El hecho de que la diputada Schreiber pregunte específicamente en su pregunta por Deutsche Bahn Engineering & Consulting, así como por otras instituciones estatales alemanas o empresas de propiedad federal,<sup>117</sup> pone de relieve un punto crucial: Deutsche Bahn es propiedad de la República Federal de Alemania. Esto desempeña un papel importante en nuestra evaluación de la participación de la empresa (cf. Parte 6.3 El Acuerdo OIT-169).

La adjudicación como "operador en la sombra" tiene una validez inicial de tres años, a partir de 2020. El consorcio de las tres empresas se encarga de "acompañar" el desarrollo del Tren "Maya": *"[Las tres empresas actuarán] como operadores en la sombra del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) -la autoridad contratante-, anunció el viernes el Ministerio español de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana",* escribe el mayor diario español, El País,<sup>118</sup> y añade: *"Las tareas de este contrato incluyen el asesoramiento sobre las futuras operaciones y la supervisión de la fabricación, entrega y puesta en servicio del material rodante, así como de los demás sistemas del proyecto hasta el inicio de la fase de pruebas comerciales".*

La participación de la empresa alemana en el Tren "Maya" proporciona a los planes del gobierno mexicano, especialmente en su propio país, una legitimación de sus planes y la difamación simultánea como opositores al progreso y al desarrollo de las personas que se oponen al proyecto por motivos muy diversos:<sup>119</sup>

Por ejemplo, la participación de DB se celebró como un signo del progreso del proyecto en una conferencia sobre programas de "Bienestar" del gobierno mexicano: *"Actualmente, el Conalep ha llegado a un acuerdo con nuestro operador sombra, una empresa propiedad del Estado alemán, Deutsche Bahn, el operador alemán de trenes que nos asesora y se le llama "operador sombra" porque nos apoya en aspectos de la operación, precisamente para generar personal profesional de otro nivel",* dijo Rogelio Jiménez Pons, entonces director general de la autoridad turística FONATUR en la correspondiente conferencia de prensa.<sup>120</sup> A cambio, DB elogia públicamente la "profesionalización" del sector del transporte mexicano.<sup>121</sup>

Esta celebración de la participación de empresas internacionales en el Tren "Maya" muestra la hipocresía del gobierno mexicano, que en otras ocasiones gusta de hablar de "injerencia del extranjero" y califica el proyecto de "proyecto de mexicanos para mexicanos".

Las áreas exactas de responsabilidad de los "operadores en la sombra" son tan complejas como opacas: DB "Engineering & Consulting" aporta su experiencia en proyectos de infraestructura desde la idea hasta la explotación: *"Nuestros especialistas y generalistas de todas las disciplinas de la ingeniería desarrollan y aplican conceptos basados en las necesidades que conectan personas y mercados, tanto en Alemania como en Australia, Sudáfrica, Emiratos Árabes Unidos, China o Brasil. Con conceptos sostenibles, apoyamos el futuro exitoso de las regiones económicas, realizamos una importante contribución ecológica y configuramos así el mundo del mañana".*<sup>122</sup> Así describe su misión la filial de la Deutsche Bahn.

**Al día de hoy, el gobierno alemán y la empresa se niegan a revelar el contrato.** Así pues, apenas es posible proporcionar información concreta sobre las tareas exactas de DB en el proyecto Tren "Maya". Pero lo cierto es que la empresa y el Gobierno persiguen otros intereses con el Tren "Maya". Otros contratos en el futuro son tan concebibles como los suministros de gas a Alemania a través de las nuevas rutas comerciales posibilitadas por los proyectos de infraestructuras en el sureste de México.

A diferencia de los triunviros españoles en el consorcio a tres bandas, DB al menos se toma en serio el término "sombra" y apenas escribe una palabra en sus propias páginas sobre su participación en el Tren "Maya". Un examen más detenido de las páginas de la propia empresa revela que el Tren "Maya" es, en cualquier caso, sólo una de las innumerables participaciones de la Deutsche Bahn en México (por ejemplo, en Monterrey) y en todo Abya Yala.<sup>123</sup>

**El silencio sobre la implicación puede estar relacionado con el hecho de que los impactos ambientales y las violaciones de los derechos humanos del proyecto no encajan en absoluto con la imagen verde, respetuosa con el medio ambiente y con las personas (de „ferrocarril fuerte“) que DB enfatiza en Alemania. Cuando DB Engineering & Consulting habla de „contribución ecológica“ y de „especial respeto a los derechos humanos“, esto no se corresponde con la realidad del megaproyecto Tren „Maya“, al contrario, significa violaciones masivas de los derechos humanos y ecocidio (cf. Parte 1) – El „operador en la sombra“ es consciente de ello:**

La consulta a las comunidades indígenas no se ha llevado a cabo suficientemente, los derechos de los pueblos indígenas se ignoran sistemáticamente: *"La construcción del Tren Maya parece un hecho. No importará lo que decidan los pueblos indígenas. No ha habido debate previo sobre el proyecto y sus repercusiones. La consulta a los pueblos indígenas debe incluir todo un proceso de diálogo intercultural que permita acuerdos y consensos para ejercer el derecho a la libre autodeterminación".* [Compare: Parte 8: Nuestra "Entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz"].

Al mismo tiempo, el proyecto impulsa la militarización del sur del país: el ejército va a gestionar el megaproyecto (Cf. Parte 1). El temor a una mayor presencia de las fuerzas armadas es especialmente palpable en las zonas zapatistas y autónomas de Chiapas, donde el gobierno lleva décadas aplicando una estrategia de guerra de "baja intensidad". Sin embargo, en las últimas semanas y meses se han registrado nuevos ataques de grupos paramilitares en la región, ante la pasividad de las fuerzas armadas estatales: El 8 de mayo de 2021, por ejemplo, Pedro Lunez Pérez fue asesinado a tiros por paramilitares en la comunidad de Coco, municipio de Aldama, Chiapas *"mientras la Guardia Nacional y la policía estatal se encontraban en las inmediaciones de la comunidad de Coco"*.<sup>124</sup> En 2022, se produjeron decenas de ataques a comunidades de Aldama, los paramilitares también incendiaron una escuela primaria, se secuestran a personas en repetidas ocasiones y más de 3000 personas se encuentran desplazadas.<sup>125</sup> En 2023, esta violencia y estos ataques han aumentado aún más.

En otras regiones, los desalojos y las expropiaciones de comunidades locales para dejar paso al Tren "Maya" están ahora a la orden del día.<sup>126</sup> El temor a una mayor presencia militar y a la violencia armada es sólo una de las razones de la oposición generalizada al proyecto. (Para más información sobre la militarización y el papel de las empresas alemanas: véase Parte 4.3.):

*Figura 47: Aquí había una casa. La antigua propiedad de una familia expropiada y desplazada por el Tren "Maya" en Campeche, diciembre de 2021.*



Sólo en las tres primeras fases de construcción, la obra también pone en peligro más de 7300 monumentos sagrados y yacimientos de pueblos indígenas, así como numerosos hallazgos arqueológicos que *"no se pueden mover"* y que, por tanto, serían víctimas del Tren "Maya":

*Ya se han encontrado más de 25000 monumentos arqueológicos a lo largo de la ruta del Tren "Maya", [entre ellos] 23111 objetos inmuebles (viviendas, cimientos), 1292 muebles, 129 enterramientos humanos, 835 elementos naturales relacionados con el contexto arqueológico (cuevas y cenotes), pinturas rupestres, templos rupestres, una canoa casi intacta de más de 1000 años de antigüedad y más de medio millón de fragmentos cerámicos, todos ellos hallados a lo largo de la vía".*<sup>127</sup>

Otro problema es la amenaza que supone el proyecto de infraestructura para los recursos de aguas subterráneas (véase la Parte 1). Así, el periodico *The Nation* informa: "*El problema aquí en Calakmul, nos dijo Ernesto Martínez, es que no hay agua. Además de la Biósfera, en la comunidad de Calakmul viven unas 28000 personas pertenecientes a diversos grupos indígenas como los mayas, tzeltales y choles. Llevan más de una década pidiendo a los distintos gobiernos que encuentren una solución a la sequía provocada por el cambio climático. Y ahora quieren traer aquí a 8000 turistas al día, preguntó incrédulo Martínez, intentando no reírse.*"<sup>128</sup>

Tales afirmaciones representan un riesgo. México es actualmente el cuarto país más peligroso para los activistas medioambientales y de derechos humanos\*. No sólo Pedro Uc Be (véase Parte 1), que criticó el Tren "Maya" y el correspondiente proceso de consulta, recibió amenazas de muerte.<sup>129</sup>

La retórica del gobierno también fomenta un clima de agresión contra lxs defensorxs de los derechos humanos\*. Afirma Amnistía Internacional en el Informe sobre la Situación de los Derechos Humanos en México 2020 (icundo DB recibió su mandato!):

*"Los defensores de los derechos humanos siguieron sufriendo agresiones y hostigamiento. Según organizaciones de la sociedad civil, 24 de ellos fueron asesinados. Los defensores de los derechos humanos que se ocupan de cuestiones medioambientales y de los derechos humanos de los pueblos indígenas expresaron su preocupación por el proyecto a gran escala del Tren Maya. El Presidente respondió a sus objeciones acusándoles de "falsos ecologistas". Seis relatores especiales de la ONU, en una carta conjunta al gobierno, plantearon una serie de preocupaciones sobre el proyecto Tren Maya, incluidos los derechos de los pueblos indígenas a su tierra y a la salud, y los posibles impactos negativos sobre el medio ambiente".*<sup>130</sup>

En lugar de ver una mejora de la situación, Amnistía Internacional expresa hoy también su preocupación por el nuevo decreto que eleva el Tren "Maya" a proyecto de "Seguridad Nacional": *„Como en años anteriores, el Congreso de la Unión siguió sin aprobar una ley para regular el derecho de los pueblos indígenas al consentimiento libre, previo e informado, garantizado en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, a pesar de que la Suprema Corte de Justicia de la Nación había dictado una sentencia al respecto en 2020. El presidente aprobó un decreto para acelerar los procedimientos de autorización de infraestructuras y megaproyectos y anular las aprobaciones medioambientales y los procesos de consulta de los pueblos indígenas. Tras un recurso de inconstitucionalidad presentado por la agencia nacional encargada de la transparencia, la Suprema Corte de Justicia dictó una orden en relación con el decreto."*<sup>130.1</sup>

DB "Engineering & Consulting" no puede ofrecer protección de los derechos humanos y del medio ambiente en el Tren "Maya" y con todas estas violaciones de los derechos humanos y la destrucción del medio ambiente documentadas,<sup>131</sup> no es de extrañar que incluso el argumento comparativamente inofensivo de que el tren al menos facilitará la movilidad de lxs habitantes de la región no sea sostenible: *"Lo más probable es que todos los trayectos en tren cuesten más que los anteriores billetes de autobús entre los mismos lugares".*<sup>132</sup>

Por el contrario, el proveedor de servicios de movilidad DB actúa aquí más bien como un factor de inmovilidad, dice el Dr. Díaz: *"Debemos tener en cuenta que esta región es uno de los mayores corredores migratorios del mundo hacia EE.UU. Así que la función descrita de la frontera como control migratorio es estratégicamente importante, pero no sólo para México, sino especialmente para los EE.UU. [...]. En estos megaproyectos de infraestructuras, los respectivos agentes económicos compran sus doce, treinta o cien hectáreas, o lo que puedan permitirse. Luego tienen pura libertad para hacer lo que quieran con esa tierra. Lo primero que hacen es construir muros. No es tanto que los muros protejan a los que están dentro, sino que se restringe la movilidad de los que están fuera. Imaginemos un ferrocarril protegido por muros en un pasillo estrecho: Eso no es básicamente un proyecto de*

infraestructura, es básicamente un muro. Lo llaman proyecto de infraestructuras, lo llaman Tren "Maya", de facto es un muro". [De la entrevista, véase Parte 8.]



Figuras 48, 49, 50: El Tren "Maya" como muro:

48, izquierda: El expresidente estadounidense Trump "pide" firmar un acuerdo sobre migración de Centroamérica y México, aquí con el ministro de Gobernación de Guatemala (izquierda). // 49, centro: La vicepresidenta de EEUU, Kamala Harris, durante su visita a Centroamérica y México en 2021: En Guatemala, se dirigió a las personas "dispuestas a emigrar" y amenazó: "Do not come!" ("¡No vengan!"). // 50, derecha: AMLO y el nuevo presidente de EU, Biden, sostienen una videoconferencia conjunta sobre la situación migratoria en la frontera sur. A esto le siguió una reunión cara a cara "Lo invité [al presidente Joe Biden] a México [...] para abordar el fenómeno migratorio, [...] y me habló del tren maya [...]".<sup>133</sup>

Y mientras en México la pandemia de COVID-19 se había salido mientras tanto completamente de control, comparable a Brasil, "[es] notable que a pesar de la pandemia la Secretaría de Salud recibiera un presupuesto de 1.476 millones de pesos menos de lo que se había aprobado previamente (-1,1%), mientras que el presupuesto de la Secretaría de Turismo recibe un incremento de 452%, que se explica por el Tren "Maya".<sup>134</sup> (Por cierto: la destrucción de ecosistemas enteros por parte del ser humano - como por los megaproyectos presentados anteriormente- impulsa la aparición de pandemias! La continuación de la destrucción medioambiental capitalista provocará cada vez más pandemias).

### 3.2.1. Falsas declaraciones del gobierno alemán y su empresa DB sobre la ONU en el caso del Tren "Maya"

Deutsche Bahn parece ignorar las innumerables violaciones de los derechos humanos y la destrucción de los ecosistemas. En este contexto, el Gobierno Federal de la República Federal de Alemania también es responsable, ya que DB es de propiedad estatal. Por ello, la diputada del Partido de Izquierda Sabine Leidig formuló otra pregunta parlamentaria en agosto de 2021, poco después de la publicación de la primera edición de esta investigación:

**"¿Cómo valora el Gobierno Federal [de Alemania] la participación de Deutsche Bahn AG (a través de su filial `DB Consulting & Engineering') en el proyecto "Tren Maya" en México a la vista de las críticas internacionales debido a los impactos ecológicos y la situación de los derechos humanos (también en relación con los objetivos internacionales de sostenibilidad) y considera tal participación un compromiso como parte de la tarea de esta empresa federal?"**<sup>135</sup>

Después de que los responsables eludieran inicialmente estas preguntas remitiendo al DB al Ministerio Federal de Transportes cuando se les preguntaba y viceversa, ahora el Gobierno Federal ha tenido que pronunciarse a través de la pregunta parlamentaria. El 14 de septiembre de 2021, el Secretario del Estado Parlamentario Ferlemann respondió a la pregunta oficial de Sabine Leidig y se refirió, entre otras, a varias instituciones de la ONU:

*"La planificación de la compatibilidad medioambiental o las repercusiones sociales o su revisión no forman parte del alcance de los servicios encargados [por la empresa DB]. Las Naciones Unidas (ONU) con sus diversas suborganizaciones (ACNUDH, ONU-Hábitat, ONU-ESCO (UNESCO), UNOPS) participan estrechamente en el proyecto. En opinión del Gobierno Federal [de Alemania], las actividades de asesoramiento en el extranjero de la DB AG y sus filiales, como en el presente caso, no entran en conflicto con el interés federal".*<sup>136</sup>

Con esta respuesta, Deutsche Bahn y el gobierno alemán se hacen vulnerables y presentan su ignorancia y desinterés ante las violaciones de los derechos humanos y la destrucción del medio ambiente, subordinados a los intereses lucrativos, como ilustrarán dos componentes de la respuesta del Secretario Parlamentario Ferlemann:

1. *"La planificación de la compatibilidad medioambiental o las repercusiones sociales o su revisión no forman parte del alcance de los servicios encargados [por la empresa DB]".*

La evaluación del impacto ambiental puede no formar parte directa del ámbito de trabajo de DB (no se solicitó). Sin embargo, según la legislación nacional mexicana y alemana, y las leyes internacionales, las evaluaciones de impacto ambiental deben realizarse *antes* del inicio de la construcción. No es el caso del Tren "Maya" (véase, por ejemplo, la Parte 1.8 de este reporte). Esto también viola el derecho de los pueblos indígenas, ya que un estudio de impacto ambiental adecuado debe preceder a la consulta. No obstante, Deutsche Bahn comenzó con sus "alcances de trabajo" en el proyecto, que hace caso omiso de la ley. Esto contradice tanto la propia presentación de DB y sus objetivos corporativos "*verdes y sociales*" oficiales como el supuesto "*interés internacional orientado a la sostenibilidad*" de DB y el gobierno alemán.<sup>137</sup>

Sin embargo, el gobierno federal pierde toda credibilidad al referirse a algunas de las mencionadas suborganizaciones de las Naciones Unidas:

2. *"Las Naciones Unidas (ONU) con sus diversas suborganizaciones (ACNUDH, ONU-Hábitat, ONU-ESCO (UNESCO), UNOPS) participan estrechamente en el proyecto".*

La OACDH no está "estrechamente implicada", al contrario: el hecho de que se cite a la OACDH (Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos) para justificar la implicación de la DB en el Tren "Maya" es, como mínimo, una prueba de total ignorancia:

**Pues precisamente la Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos critica masivamente el megaproyecto Tren "Maya", entre otras cosas por el desprecio del derecho a la consulta de los pueblos indígenas: "El proceso de consulta de la población indígena sobre el Tren Maya no cumplió todas las normas internacionales de derechos humanos", critica la OACDH.**<sup>138</sup>

**La crítica de la OACDH es extensa y se puede consultar en nuestro sitio web.**

Las preocupaciones del OACDH fueron seguidas por investigaciones de seis delegadxs de las Naciones Unidas\* que acabaron planteando importantes inquietudes acerca del Tren "Maya".

Así lo resume la organización de derechos humanos Brigadas Internacionales de Paz (PBI), también reconocida por la ONU:

**"Los seis relatores especiales de la ONU afirmaron que los derechos territoriales de los pueblos indígenas, el derecho a no ser desplazados y el derecho a la salud podrían verse afectados por el megaproyecto. En su carta, también expresan su preocupación por "la información que indica que el estudio de impacto ambiental del proyecto era inadecuado; los riesgos de daños ambientales; el proceso de consulta que no fue culturalmente apropiado; y que no se proporcionó información completa, adecuada e imparcial sobre el proyecto y sus posibles impactos porque los estudios no se habían completado; la criminalización y difamación de activistas de derechos humanos opuestos al megaproyecto; y la posible militarización del sureste de México, ya que el ejército construirá dos tramos del megaproyecto".** <sup>139</sup>

Dentro de la ONU, la OACDH, entre otros, critica a ONU-Hábitat, que de hecho participa en el proyecto del Tren "Maya" y es controvertido, así como a UNOPS - el gobierno alemán también se refirió a estas dos organizaciones. **Lo que no se menciona, sin embargo, es que hubo acuerdos cuestionables y clandestinos entre estas instituciones y el gobierno mexicano, que han permitido sospechas de corrupción desde el año 2020:**

*"El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y sus funcionarios presumen el apoyo de las Naciones Unidas al megaproyecto, pero en realidad este apoyo tiene un precio. A cambio, el gobierno de AMLO tiene que pagar 6 millones 882 mil dólares al Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat) y otro millón 684 mil 337 dólares a la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS). **A cambio del dinero, reciben promoción activa del proyecto durante más de un año, según los acuerdos de Fonatur con las agencias de la ONU, aunque gran parte de ella se ha ocultado con el argumento de que se trata de 'información confidencial'. Eduardo López Moreno Romero, director de la oficina para México y Cuba de ONU-Hábitat, dijo en un comunicado que había sido 'una sorpresa' enterarse de la filtración de los acuerdos entre Fonatur y el organismo que dirige. No hay ninguna razón por la que estos documentos deban hacerse públicos'. Otra 'sorpresa' es el contrato que Fonatur adjudicó directamente a la empresa Ecceclsis Sinergia y Tecnología, S de RL de CV, por 11 millones 262 mil pesos para un servicio de 'asistencia técnica para la coordinación entre Fonatur y ONU-Hábitat en el desarrollo de un programa territorial integral de la región sureste de México relacionado con el Tren Maya'. Hay supresiones en 21 de las 25 páginas del contrato. [...] El compromiso real del contrato entre Fonatur y la agencia ONU-Hábitat, con un costo final de 6,882,606 dólares, es llevar a cabo el reasentamiento de las familias que viven cerca de las vías y la planeación de centros urbanos y la zona que rodea las estaciones del Tren Maya.**"*

140

La referencia a ONU-Hábitat por parte del gobierno alemán y Deutsche Bahn también es ridícula porque DB afirma que, al implicar a las instituciones de la ONU, no cabe suponer corrupción en el megaproyecto. Pero ONU-Hábitat parece ser corrupta, o al menos esa es la acusación...

*Captura de pantalla de Recherche AG: Publicidad periódica de ONU-Hábitat para el Tren "Maya": ¿hubo una contrapartida del gobierno mexicano por ello?*



Entre otros, el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos exige una declaración de ONU-Hábitat, que al parecer no sólo comparte sus oficinas con la autoridad turística FONATUR, responsable del Tren "Maya". **Otras suborganizaciones de la ONU, hasta ahora no mencionadas, también critican al gobierno mexicano y al megaproyecto Tren "Maya",** entre otras cosas por la falta de evaluaciones de impacto ambiental. Incluso la controvertida UNOPS (Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos, véase más arriba) se queja de que no se siguió la "recomendación" de realizar un "estudio medioambiental previo al proyecto".<sup>141</sup>

**Se puede sumar: De las organizaciones de la ONU implicadas en el Tren "Maya", que el gobierno alemán citó como argumento para la participación de DB, varias, pero especialmente a la Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos, que critican masivamente el proyecto, mientras que otras dos están implicadas en un incidente de corrupción con el gobierno mexicano en el curso del Tren "Maya".**

La propia Deutsche Bahn también se refiere a la implicación de las citadas suborganizaciones de la ONU y responde a una pregunta de la organización internacional de campaña SumOfUs casi con las mismas palabras que el Gobierno alemán:<sup>142</sup>

Pregunta de SumOfUs: *"Hemos tenido conocimiento de la implicación en violaciones medioambientales y de derechos humanos de Deutsche Bahn Engineering & Consulting en México, a través de su participación en el proyecto 'Tren Maya'. [...] Nos complacería que nos respondiera [...]. Sí [...] no recibimos respuesta de su parte, asumiremos que continúa apoyando el acaparamiento de tierras, el desplazamiento y la destrucción ambiental en Yucatán e implementaremos nuestros planes de campaña en consecuencia".*<sup>143</sup>

Respuesta del portavoz de la empresa DB Engineering & Consulting: *"En el proyecto mexicano Tren Maya participan la ONU y sus diversas suborganizaciones (ONU-Derechos Humanos, ONU-Hábitat, UNESCO, UNOPS, Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible). Por tanto, suponemos que se controlan y cumplen las leyes locales relativas a la protección del medio ambiente y los derechos humanos, así como a la prevención de la corrupción. [...] Como parte del proceso habitual de licitación, DB E&C evalúa por adelantado las oportunidades y riesgos técnicos, comerciales y político-sociales de los proyectos. En el caso del Tren Maya, el resultado fue positivo. Se trata de un proyecto políticamente importante para el país y toda la región, que tiene en cuenta todos los aspectos ecológicos y sociales. A pesar de todas las críticas al Tren Maya, también se ve como una oportunidad para desarrollar zonas hasta ahora sin explotar, especialmente en el oeste y el sur de la península de Yucatán, hasta Chiapas. Está previsto que el tren funcione con tarifas socialmente aceptables, de modo que se creen oportunidades de movilidad, sobre todo para los sectores más pobres de la población, y se acceda así a nuevos puestos de trabajo y plazas de formación".*<sup>144</sup>

Una vez más, queda patente el desinterés de la DB por los derechos humanos y la destrucción del medio ambiente: la Comisión de Derechos Humanos de la ONU condena el Tren "Maya" por la falta y/o insuficiente consulta a la población indígena (véase más arriba). Las suborganizaciones de la ONU que figuran en la lista, ONU-Hábitat y UNOPS, sólo respaldan el Tren "Maya" mediante un acuerdo que da lugar a acusaciones abiertas de corrupción en México (véase más arriba). Los derechos de los pueblos indígenas mencionados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible son violados, y en partes la "Agenda" debe ser criticada de todos modos.

El Comité de la ONU contra la Discriminación Racial no es mencionado, ni por el Gobierno Federal [de Alemania] ni por [la empresa] Deutsche Bahn. El Comité critica: ***"Además, las consultas [proceso de consulta] a menudo se llevan a cabo en contextos de amenazas, criminalización y acoso, lo que socava su carácter libre"***.<sup>145</sup> Y el reporte sigue: ***"En este contexto, el Comité toma nota con preocupación de la información que ha recibido sobre la realización de consultas ciudadanas sobre grandes proyectos de inversión como el Tren Maya y el Corredor Transistmico [...] en las que no se tuvo en cuenta a las comunidades de los pueblos indígenas y no se respetaron los requisitos del Convenio 169 sobre pueblos indígenas de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)"***. La Organización Internacional del Trabajo -también una suborganización de las Naciones Unidas- es ignorada por el gobierno federal, así como por la DB.

**Después de que SumOfUs confrontara a Deutsche Bahn Engineering & Consulting con la realidad de las suborganizaciones de la ONU y mencionara las críticas al proyecto por parte del Alto Comisionado de la ONU para los Derechos Humanos, el Comité de la ONU contra la Discriminación Racial y los Relatores Especiales de la ONU, no ha habido respuesta de DB ni del Gobierno Federal [de Alemania] hasta la fecha (a 01.02.2023).<sup>146</sup> Ahora tenemos que suponer que el Gobierno Federal, al igual que DB, se aferra a su participación en el "Tren Maya" con fines lucrativos a pesar de conocer las acusaciones de violaciones de los derechos humanos y destrucción del medio ambiente.**

**Encargaremos otra pregunta parlamentaria, en la que también se pida al Gobierno Federal [de Alemania] que se pronuncie sobre sus falsas declaraciones acerca del papel de la ONU en el proyecto del Tren "Maya".**

La afirmación adicional de la empresa DB de que está previsto *"explotar el tren con tarifas socialmente aceptables, de modo que se creen oportunidades de movilidad sobre todo para los sectores más pobres de la población y se pueda acceder así a nuevos puestos de trabajo y plazas de formación"* resulta ser falsa. **Todo indica que, por el contrario, la población más pobre perderá oportunidades de movilidad**, ya que las tarifas del tren serán considerablemente más caras que las actuales conexiones de autobús.

El "desarrollo de las zonas subdesarrolladas" resulta ser "progreso" sólo para lxs propietarixs de rentas altas y grandes empresas. Lxs pobres y muchxs indígenas serán desposeídxs y desplazadxs (cf. Parte 1, especialmente Parte 1.5).



*Figura 51: "Progreso" y "desarrollo", pero ¿para quién? La visión del Tren "Maya":*

*Las pirámides mayas "inspiran" las paradas, pero lxs mayas que viven hoy en este territorio pasan a ser historia tras su expropiación y expulsión. El recuerdo de sus vidas se ve reducido a motivos fotográficos para lxs turistas.*

DB no cumple con su imagen ecológica y social. Pero la empresa DB, por su parte, parece tomarse en serio el término "operador en la sombra": A la pregunta de cuáles eran exactamente las tareas de DB Engineering & Consulting en el proyecto del Tren "Maya", una portavoz de la filial se limitó a responder:

*"FONATUR, dependiente de la Secretaría de Turismo de México, ha encargado a DB Engineering & Consulting (DB E&C, filial de Deutsche Bahn) que asesore sobre las operaciones ferroviarias dentro del proyecto Tren Maya. La consultoría incluye, entre otras cosas, la revisión de los documentos de planificación existentes, el apoyo en la ejecución de las licitaciones y durante la puesta en marcha".*<sup>147</sup>

**El término "operador en la sombra" hace honor a lo que promesa su nombre: Sí se busca el término, aparecen principalmente informes sobre grandes contratos adjudicados por la empresa Deutsche Bahn en países con actitudes al menos cuestionables hacia el respeto de los derechos humanos y la naturaleza, como Qatar, Emiratos Árabes Unidos, China, Brasil, Colombia o Rusia.**

### 3.3. La empresa Deutsche Bahn ayer, hoy y mañana: ¿"Responsabilidad mundial por la humanidad y la naturaleza"?

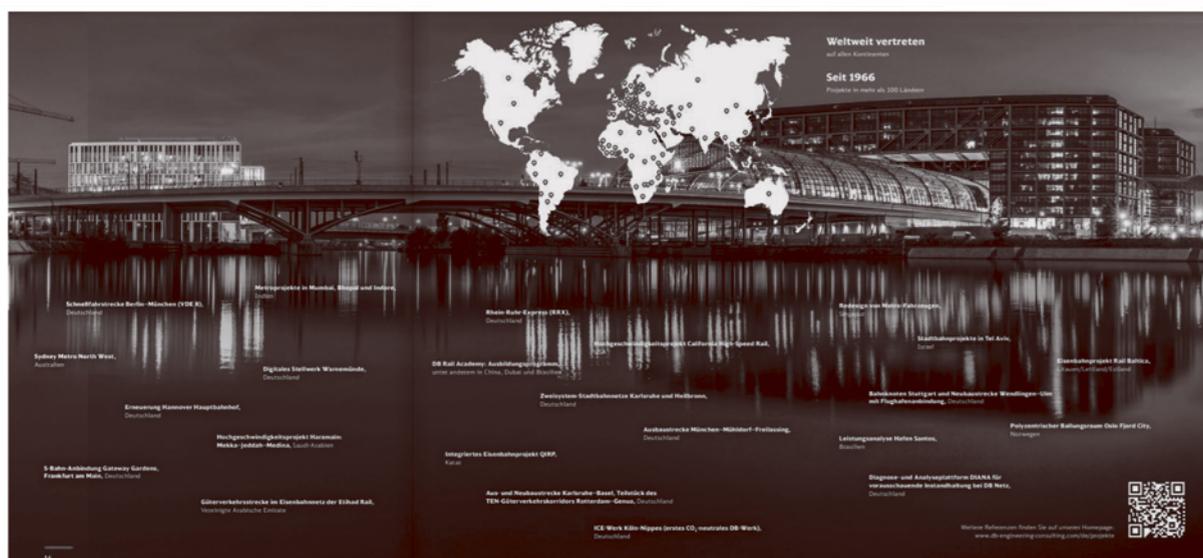


Figura 52: DB Engineering & Consulting participa en megaproyectos en países de todo el mundo, incluidos Qatar, Emiratos Árabes Unidos, China, Brasil, Colombia y Rusia. En el caso arriba, la DB presenta sus actividades en el extranjero en un folleto corporativo.

Desde el 1 de enero de 1994, Deutsche Bahn está organizada como una empresa privada.<sup>148</sup> Desde entonces, se han creado 525 filiales de la empresa, entre ellas DB Schenker o la DB E.C.O. Grupo - DB Engineering Consulting and Operating. DB Engineering & Consulting está presente en todo el mundo con más de 5000 empleados\*.<sup>149</sup> La revista alemana ZDF Magazin-Royale también preguntó el 18 de marzo de 2022 "¿Qué tienen que ver el puerto de Santos, una universidad en Riad y la línea de alta velocidad Pekín-Shanghai con la empresa Deutsche Bahn?". La respuesta: DB Engineering & Consulting actúa en todos estos proyectos, sobre todo como "operador en la sombra".<sup>150</sup>

Por ejemplo, la DB Engineering & Consulting está representada en Qatar desde 2008. "Qatar dio a conocer su plan de desarrollo a largo plazo, Qatar National Vision 2030, en octubre de 2008. La visión, válida hasta 2030, pretende promover el desarrollo humano y medioambiental del Estado mediante diversas iniciativas. El Proyecto Ferroviario Integrado de Qatar (QIRP), desarrollado bajo la dirección de DB Engineering & Consulting, desempeñará un papel clave en este sentido".<sup>151</sup> Junto con la industria alemana de la construcción, Deutsche Bahn consiguió **17.000 millones de euros** de Qatar. Las primeras redes de rutas ferroviarias ya se abrieron en 2019. La empresa también se hizo del contrato para la construcción de las vías férreas en el transcurso del polémico Mundial de Fútbol de 2022 en Qatar y también es responsable de la "gestión de la seguridad en las obras".<sup>152</sup> Un partido de este Mundial costó la vida a 234 personas:



Figuras 53, 54: Las obras de construcción (arriba) de la red ferroviaria en Qatar (abajo) - el tráfico de mercancías llega hasta Arabia Saudita.



Ad hoc a este contexto: Un antiguo cartel solidario de Alemania: "Unser Team für die WM – Unterstützt die EZLN" (alemán para: "Nuestro equipo para el Mundial - Apoya al EZLN")

trabajadxs inmigrantes\* no reciben salarios o éstos son insuficientes y no se les permite organizarse en sindicatos.<sup>153</sup> Mientras la Copa del Mundo era hipócritamente criticada en Alemania por la situación de los derechos humanos en Qatar, casi nadie mencionaba que la empresa estatal DB ganaba miles de millones. Mientras tanto, 70 empleadxs de DB están permanentemente presentes en Qatar y también apoyan el transporte de mercancías a Arabia Saudita, entre otros lugares.<sup>154</sup>

Sólo en 2021, 15000 personas (ioficialmente!) trabajaron hasta la extenuación en las grandes obras de ampliación durante la Copa del Mundo. Además, lxs

DB Engineering & Consulting también está presente en Arabia Saudita, país envuelto en numerosas guerras. Además de un enorme proyecto de infraestructuras, la empresa informa: "En un campus universitario de Arabia Saudita, DB Engineering & Consulting ha instalado el "Automated People Mover". Según DB, importante: 'Los requisitos especiales de estricta segregación por sexos [...] se mantendrán en cualquier circunstancia'".<sup>155</sup> Mientras tanto, en los trenes de tipo ICE en Alemania, la franja roja se representa con los colores del arcoiris, además del verde: "El arcoiris como símbolo internacional de la tolerancia, la aceptación y la valoración de la diversidad ha estado últimamente muy presente en el debate público. ¡Muy bien! Porque no se trata de simbolismo, sino de actitud, interacción social y condiciones de vida concretas. En DB, la diversidad forma parte de nuestra identidad y está firmemente anclada en nuestra estrategia corporativa. Está en nuestro ADN reunir a la gente, promover el encuentro y el intercambio", afirma entusiasmado Dr. Lutz, el Director General de DB.<sup>156</sup>

Y mientras Deutsche Bahn se presenta ante el mundo exterior como solidaria con las víctimas de la guerra de agresión rusa a Ucrania en 2022, la empresa guarda silencio sobre sus numerosas actividades en el país hasta el estallido de la guerra y más allá.<sup>157</sup>

Otras subempresas de DB también operan en todo el mundo, como DB Schenker, responsable de logística -transporte no sólo de mercancías de todo tipo, sino también de armas, material bélico y militar en distintas partes del mundo- y que lleva haciéndolo más de 70 años (véase más abajo).

Al menos la mitad de la facturación de la empresa "Deutsche" "Bahn" ["tren" de "Alemania"] se genera fuera de Alemania, y gran parte de ella fuera de la pura "infraestructura ferroviaria".<sup>158</sup> Esto también se aplica en Alemania: como "DB Energie", el Grupo forma parte del mercado de electricidad, y como "DB Autohaus", la empresa „ferrocaril alemán" se introdujeron en el comercio de *automóviles*.<sup>159</sup>

– Aunque se presenta como "el salvador del clima más rápido de Alemania".

Aparte de su participación, devastadora para el medio ambiente, en megaproyectos en todo el mundo, la DB sólo hace honor a su "imagen verde" a primera vista, *incluso en Alemania*, y consume electricidad de carbón procedente de territorios indígenas:

## El ferrocarril colonial de la empresa alemana Deutsche Bahn:

Mientras muchos reclaman con razón el abandono del automóvil y de las infraestructuras viarias en favor de la expansión del ferrocarril, es importante tener en cuenta de dónde obtiene el "salvador del clima" Deutsche Bahn la electricidad que necesita para sus trenes "verdes":

*Una investigación de Monitor [revista de la televisión alemana] demuestra que una llamada telefónica del canciller alemán Olaf Scholz a su homólogo colombiano, en aquel momento Iván Duque, propició la expansión de las minas de carbón en territorio indígena. Al mismo tiempo, existe un acuerdo militar entre Alemania y Colombia, y Canadá también suministra armas pesadas que se utilizarán en las minas de carbón, probablemente para reprimir a la población local. Las importaciones alemanas de carbón de Colombia aumentaron a 690.000 toneladas sólo en marzo de 2022, los miembros de los "Verdes", que a su vez forman parte de la "Coalición del Progreso", hablan abiertamente de "explotación colonial".*



Figura 55: Minería de carbón "El Cerrejón" en Colombia. El carbón se extrae en una superficie de 69.000 hectáreas. Las personas que han sido desplazadas de la zona o que aún siguen viviendo allí llaman a la mina "el monstruo".<sup>160</sup>

Una cuarta parte de toda la energía de tracción alemana de la DB procede de la central de carbón *Datteln IV* - Datteln IV que se conectó a la red de electricidad a pesar de la decisión por Alemania de eliminar el carbón, y sin aprobación judicial. La enérgica protesta de muchxs ciudadanxs, y especialmente de muchxs jóvenes, fue ignorada.<sup>161</sup>

*"Al parecer, "[la] central eléctrica [Datteln IV] sólo se construyó de este tamaño en primer lugar porque la empresa Deutsche Bahn se ha comprometido en un contrato a largo plazo a comprar esta enorme cantidad de electricidad".*<sup>162</sup> De hecho, es probable que DB siga consumiendo electricidad de la central de Uniper hasta bien entrada la década del 2030 y mas allá.<sup>163</sup>

Si los trenes de DB -ahora adornados con una franja verde en lugar de roja- consumen oficialmente electricidad verde, al menos hasta cierto punto, esto está regulado por certificados, que no son más que otro ámbito del enorme mundo de "lavado verde" de la empresa DB: *"Los certificados funcionan así: El ferrocarril consume electricidad fósil, pero adquiere el derecho a reclamarla en su balance como electricidad verde. En consecuencia, sin embargo, el balance eléctrico de otro consumidor también se deteriora [...]. Por tanto, la electricidad verde sólo se desplaza en el balance, pero la cuota regenerativa del consumo eléctrico en Alemania no aumenta como consecuencia de ello".*<sup>164</sup>



Figura 56, 57 (izquierda): "Crisis climática made in Germany" - activistas de Ende Gelände y Greenpeace bloquean la central de carbón "Datteln IV"; Figura 57 (derecha): "Los trenes alemanes funcionan con el carbón de Putin": antes e incluso durante el inicio de la guerra de agresión contra Ucrania, en "Datteln IV" se quemó carbón procedente de Rusia.

- Ahora la mayoría procederá de Colombia, con consecuencias devastadoras para la población indígena.

Aquí se abren abismos coloniales de "capitalismo verde": Alemania propaga la protección del clima y la neutralidad del dióxido de carbono y apuesta repetidamente por el ferrocarril. Sin embargo, ésta última obtiene una parte considerable de su electricidad del carbón perjudicial para el clima, que ya no se extrae en Alemania, que se presenta como "sostenible", sino en el Sur global:

*"La explotación de Datteln IV es irresponsable no sólo porque agrava aún más la crisis climática: el carbón que allí se quema tiene sangre. Dado que desde 2018 no se extrae más carbón [de este tipo] en Alemania debido a las enormes consecuencias medioambientales y los elevados costes de indemnización, se importa, principalmente de Rusia y Colombia. De este modo, la industria alemana externaliza las consecuencias a otras regiones del mundo. El carbón de sangre forma parte de una continuidad colonial y hace visible el modo de vida imperial en el Norte global. En Colombia, las minas a cielo abierto destruyen enormes extensiones de tierra y la población local se ve obligada a desplazarse. En la región de César se sabe que hay unidades paramilitares desplegadas alrededor de las minas a cielo abierto. Cientos de personas han sido desplazadas, muchas incluso asesinadas. También se ataca a activistas medioambientales y de derechos humanos\* en el Kusbass ruso. Aleksandra Korolewa, de la organización Ecodefense, tuvo que solicitar asilo político en Alemania. No obstante, sigue haciendo campaña por la protección de las personas y la naturaleza en Kusbass. En febrero, protestó frente a Datteln IV contra las importaciones alemanas de carbón".<sup>165</sup>*



*Figuras 58, 59, 60: Uno de los muchos desalojos de comunidades indígenas llevados a cabo por la policía y el ejército en la zona de la mina de carbón en la cantera "El Cerrejón". La policía y el ejército colombiano, responsables de numerosas violaciones de los derechos humanos y asesinatos, obtienen gran parte de sus armas de Alemania (véase la parte 4.3.). El gobierno alemán no facilita ninguna información sobre un acuerdo militar secreto entre Alemania y Colombia.*

Desde la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, no sólo se ha aplazado la anunciada eliminación progresiva del carbón en Alemania, sino que, sobre todo, se importa más carbón de otras regiones del mundo, especialmente de Colombia, ya que se va a prescindir del carbón procedente de Rusia.<sup>166</sup> En Colombia, esto significa más violencia contra lxs activistas\* que se oponen a las minas de carbón, más daños para la salud de la población local, más desalojos y, en última instancia, la destrucción de todo el ecosistema y una importante contribución al cambio climático: **"No tenemos nada que ver con la guerra [entre Rusia y Ucrania], pero nuestro territorio está siendo sacrificado"**, lo dice la activista local Misail Socarras, que ya ha sobrevivido a varios intentos de asesinato.<sup>167</sup>

Lxs consumidorxs alemanes, lxs productorxs de electricidad y empresas como la Deutsche Bahn son sólo ejemplos de quienes, de este modo, violan una vez más los derechos de los pueblos indígenas en particular bajo la narrativa del "progreso y el desarrollo": la franja verde no tiene nada que ver con la electricidad verde, y la franja roja parece más apropiada:

*"[La mina que produce carbón para Datteln IV en Colombia pertenece al] grupo multinacional Glencore, con sede en Suiza [...]. Se encuentra en la región semidesértica de La Guajira, en el territorio del pueblo indígena wayúu. `Es una gran decepción que Alemania, siendo un país que está eliminando progresivamente el carbón, quiera hoy volver a comprar carbón a una empresa que ha violado los derechos humanos, medioambientales y territoriales según sentencias judiciales', afirma la abogada Rosa María Mateus, del reconocido Colectivo de Abogados José Alvear Restrepo (Cajar), que lleva años apoyando a las comunidades indígenas, afrocolombianas y campesinas de la región. Poco después de la llamada telefónica [del presidente colombiano] con [el canciller alemán] Scholz, los representantes indígenas informaron que habían recibido un correo electrónico del Ministerio de Medio Ambiente. Se trataba de un arroyo llamado Bruno. La empresa minera y el gobierno habían realizado un estudio que daba luz verde al desvío del arroyo, sin la participación de las comunidades locales. El arroyo Bruno*

es el mayor afluente del único río de la región de Río Ranchería. En 2016, El Cerrejón desvió 4 kilómetros del mismo. El Tribunal Constitucional paralizó el proceso en 2017 porque se había vulnerado el derecho al agua, a la salud y a la seguridad alimentaria de las comunidades indígenas. Fue necesario un estudio técnico con la participación de los indígenas para decidir si el arroyo debía ser restaurado a su estado original. El Cerrejón califica el arroyo artificial de "modelo de innovación ecológica medioambiental". Los indígenas, por su parte, temen por su fuente de agua: ya tienen que perforar cada vez más profundo y algunos pozos ya están contaminados. El agua del arroyo es sagrada para ellos; tiene un significado espiritual y cultural. `Si Alemania compra más carbón, acelerará la explotación del carbón en el arroyo Bruno', dice la abogada Rosa María Mateus. Tras 40 años de explotación, los daños son cuantiosos, y ni la empresa ni el Estado han respondido hasta ahora a los clamores de las comunidades", subraya. Se les había prometido progreso, desarrollo, reasentamiento, mejores condiciones de trabajo [los accidentes en las minas de carbón colombianas provocan repetidamente muertes, más de 110 trabajadores murieron en 2021] y proyectos productivos. `Hasta la fecha, eso no ha ocurrido.' En su lugar vino: Desahucio, desposesión, contaminación del aire y el agua y enfermedades respiratorias, especialmente entre los niños".<sup>168</sup>

**Las poblaciones locales y los activistas\* de países como Colombia pagan con su vida la mentira de la protección climática alemana.** Colombia es el país más peligroso del mundo para lxs activistas medioambientales\*, con 611 asesinatos de activistas\* registrados oficialmente desde 2016.<sup>169</sup> También luchan en gran medida contra la minería del carbón, mientras que Deutsche Bahn utiliza esta sucia electricidad de carbón para sus trenes. La ampliación de la red ferroviaria sigue en boca de todos en Alemania. Y tan cierto como que los proyectos de autopistas no tienen futuro en medio de la catástrofe climática y que hay que poner fin a los vuelos de corta distancia:

**En el sistema del capitalismo salvaje, incluso "Deutsche Bahn" la empresa "de trenes", como empresa multinacional orientada al beneficio, significa ante todo destrucción, y nunca una "protección del clima".**

El colectivo DeCOALonize Europe ha resumido información detallada sobre el carbón de sangre que se usa en Alemania en su libro "Burning Seasons":

<https://decoalonize-europe.net/wp-content/uploads/2019/09/Still-Burning.pdf>



Aún hoy, y a pesar de todas las críticas de los ecologistas y de las violaciones de los derechos humanos en Colombia, la empresa Deutsche Bahn sigue consumiendo electricidad de la sucia central de carbón Datteln IV. Para demostrarlo, hicimos una pregunta parlamentaria a través de Riexinger, diputado del Partido de Izquierda, en junio de 2022:

*"Según la información de que dispone el Gobierno Federal [de Alemania], ¿seguirá Deutsche Bahn comprando electricidad de la central eléctrica de Datteln, que también se alimenta de Hulla procedente de Colombia, en 2022 (por favor, indique la cantidad de electricidad comprada) y cómo es esto compatible con los objetivos de protección del clima y las exigencias de cadenas de suministro justas del Gobierno Federal [de Alemania]?"*

El 18 de julio de 2022, recibimos la respuesta de Michael Theurer, miembro del Bundestag [parlamento alemán] y Comisario del Gobierno Federal alemán para el Transporte Ferroviario:

*"De acuerdo con la información de Deutsche Bahn AG (DB AG), DB Energie GmbH seguirá comprando electricidad a la central de carbón Datteln 4 en 2022. La responsabilidad de la proporción exacta de mezcla del carbón utilizado, así como de las fuentes de suministro de las fuentes de energía, recae en el operador de la central, Uniper. [...]"*<sup>169.1</sup>

En la propia Alemania, sin embargo, Deutsche Bahn no sólo consume electricidad de carbón, perjudicial para el clima y las personas. Por ejemplo, pasa por alto los estudios medioambientales o rocía sus vías con el producto químico glifosato tóxico, que no sólo amenaza a las especies de los alrededores, sino que también contamina las aguas subterráneas, entre otras cosas.<sup>170</sup>

Pero no sólo la "imagen verde" de DB resulta ser una mentira si se examina más de cerca: su "imagen social" también es inaceptable, no sólo en el extranjero (véase más adelante).

Y este desprecio por la humanidad tiene una tradición:

### El oscuro pasado de la empresa DB que nunca ha "pasado":

Millones de personas fueron deportadas por la empresa predecesora de la DB, la "Reichsbahn" [Ferrocarril del Imperio] a campos de exterminio de lxs nacional-socialistas hasta el año 1945.

Los responsables de la "Reichsbahn" se quejaban cuando los trenes no iban "totalmente cargados" y cobraban a lxs deportadxs el precio del billete para su viaje a la muerte. A la vuelta de los campos, la "Reichsbahn" transportaba los bienes de lxs asesinadxs.<sup>171</sup> La Deutsche Bahn (DB) se hizo con la posición de monopolio, las infraestructuras, los raíles y el espantoso patrimonio acumulado de "Reichsbahn" (DR).<sup>172</sup>

Al día de hoy, la gestión de este pasado por parte de Deutsche

Bahn muestra ignorancia: DB se niega reiteradamente a pagar reparaciones a lxs supervivientes de la Shoah. En 2011, por ejemplo, Salo Müller, que fue el único miembro de su familia que sobrevivió a los campos de concentración, consiguió que los Ferrocarriles Holandeses pagaran a sus supervivientes. DB se negó a efectuar dicho pago.<sup>173</sup> Al mismo tiempo, Deutsche Bahn obstaculiza repetidamente el recuerdo de las víctimas. En 2006, por ejemplo, DB se negó a exhibir la exposición itinerante "11.000 niños judíxs: con la Reichsbahn hasta la muerte" en las estaciones de trenes en Alemania.<sup>174</sup> DB ha emprendido repetidas acciones indirectas contra el proyecto "Zug der Erinnerung [Tren del Recuerdo]". Por ejemplo, retiró los fondos necesarios para el proyecto de conmemoración de las víctimas de la Shoah, mientras que la propia exposición tuvo que pagar una "tasa por trayecto de tren" de más de 100.000 euros a la empresa DB. Más tarde, DB lo entregó al proyecto como "donación" y lo escenificó como una especie de campaña publicitaria.<sup>175</sup>

Entre las personas deportadas en el "Reichsbahn" y asesinadas en los campos de exterminio había decenas de miles de Sinti\*zze y Rom\*nja [Gitanxs]. Y mientras la Deutsche Bahn discrimina hoy sistemáticamente por motivos raciales a las familias Sinti\*zze y Rom\*nja (ino sólo!) en sus trenes y estaciones, y entre otras cosas rechaza a las familias romaníes que han huido de Ucrania,<sup>176</sup> la Deutsche Bahn amenaza simultáneamente la memoria de los Sinti\*zze y Rom\*nja asesinadxs en el régimen nazi: El monumento a los Sinti\*zze y Rom\*nja asesinadxs en las inmediaciones del Bundestag [el parlamento alemán], por el que se luchó durante décadas, va a dejar paso ahora a la nueva línea de trenes de Deutsche Bahn en la capital alemana.<sup>177</sup> Sin consultar a los afectados ni las iniciativas correspondientes, la DB planificó la línea sin tener en cuenta también la memoria de lxs deportadxs por la "Reichsbahn".<sup>178</sup>

También protestamos contra este enfoque cínico de DB, entre otros, junto con la iniciativa Roma Trial el 30 de octubre de 2021 durante el Día de Acción contra el Ecocidio y el Desplazamiento y la implicación de DB en el Tren "Maya" y celebramos una concentración provisional en el memorial (Parte 6.2.).

En la ciudad alemana de Colonia, DB también impidió la conmemoración de los crímenes nazis y se negó a instalar una placa conmemorativa de las deportaciones que tuvieron lugar en la Estación Central de Trenes de Colonia durante la época nazi.<sup>179</sup> Deutsche Bahn se ofreció a colocar una vitrina conmemorativa con una placa y focos en un lugar destacado de la estación, con la condición de que se eliminara una frase sobre la implicación del "Reichsbahn" en las deportaciones. Lxs iniciadorxs se negaron, dejando sólo el discreto y apenas visitado "Umbral del Recuerdo" (cf. Figura 63).



Figura 61: Deportaciones masivas de la antigua empresa ferroviaria "Deutsche Reichsbahn", aquí entre el campo de concentración de Westerbork (Países Bajos) y el campo de exterminio nazi de Sobibor (Polonia).



Figura 62: El proyecto de la ruta de tren "S21" amenaza el monumento conmemorativo de lxs gitanxs asesinadxs.



Figura 63: La "conmemoración" de las deportaciones del "Reichsbahn" en Colonia: El "Umbral del Recuerdo"

del genocidio armenio bajo destacamento policial. El dinero del "imperio" alemán y el conocimiento de la "infraestructura ferroviaria" también desempeñaron un papel importante en el genocidio armenio de 1915: "Como proyecto de prestigio de la política oriental alemana, el Ferrocarril de Bagdad desempeñó un importante papel como medio de transporte en el exterminio de poblaciones enteras".<sup>180</sup> No sólo los ingenieros alemanes -como "operadores en la sombra", por así decirlo- ayudaron en la implantación. Por cierto, el transporte de la muerte fue financiado principalmente por bancos alemanes, como el Deutsche Bank, que ya existía en aquella época.<sup>181</sup>

Véanse el nuevo artículo del 25 de enero de 2023 de MDR [en alemán]: [shorturl.at/norV0](https://shorturl.at/norV0)

## Deutsche Bahn y el negocio de la guerra:

Otra filial de DB, que sigue existiendo hoy en día, siempre ha ganado dinero con la guerra y la destrucción: "Entre las empresas ladronas y saqueadoras más significativas de las incursiones y crímenes masivos alemanes en Europa (1933-1945) se encuentra la empresa Schenker. En la actualidad, la empresa sucesora se denomina "DB-Schenker" y forma parte del enorme grupo ferroviario alemán. 'DB-Schenker' es propiedad del Estado y está subordinada al Ministerio Federal de Transportes", afirman los Schenker Papers<sup>182</sup>, y prosiguen: "En un relato oficial, el Grupo DB deja que el pasado de Schenker termine en 1932, ignora por completo el sufrimiento causado por Schenker durante los años del nazismo y no continúa la historia de Schenker hasta 1984. Cientos de miles de víctimas de los robos habían fallecido hace tiempo y sus herederos eran en su mayoría incapaces de rastrear los robos de Schenker durante la época nazi. En todos los lugares de Europa donde se deportó a personas a campos de exterminio y de trabajos forzados, a trabajos de esclavos y al cautiverio, Schenker había compartido el trabajo y el beneficio criminal con los ferrocarriles alemanes de propiedad estatal: A gran escala, con miles de camiones, Schenker vaciaba pisos, museos, sinagogas o complejos industriales en los países ocupados y hacía transportar los legados a Alemania por ferrocarril. **Schenker fue cómplice directo de crímenes contra la humanidad. Sin Schenker y el sistema ferroviario alemán, la expropiación y exterminio de grupos enteros de población, especialmente los judíos europeos, habría sido imposible a la escala que se llevó a cabo. Durante más de una década, el actual Grupo DB y, por tanto, también "DB Schenker" se han negado a satisfacer las demandas de indemnización por los crímenes cometidos formuladas por la sociedad civil alemana y numerosxs supervivientes. Con argucias legales, el propietario del Grupo DB, el Estado alemán, quiere eludir sus deudas".**



La misma empresa Schenker también transportó armas, entre otras cosas, para el fascista español Franco.<sup>183</sup>

Figura 64: Protesta contra el transporte militar y de armas por DB Schenker, Hannover 2021.

En la actualidad, DB Schenker está representada por decenas de miles de empleadxs en más de 140 países y se dedica, como siempre, también al transporte militar.

"El gran grupo logístico DB Schenker ofrece soluciones de transporte a todos los que pueden permitírselo. No se aplican directrices sociales ni morales, lo principal es el beneficio. [...] Quienes cultivan sus tradiciones crean continuidades. Entrega de armas, el transporte de armas y la logística militar siguen formando parte del principal negocio. Por ejemplo, DB Schenker, junto con otros dos actores representados pone a disposición un almacén central de 17.000 metros cuadrados para la Bundeswehr [el ejército alemán] y transporta sistemas de armamento y equipos por todo el mundo para la Bundeswehr y el Ejército estadounidense. En junio de 2021 DB Schenker es el mayor socio logístico de la feria de armamento "Land Forces" de Brisbane (Australia). Aquí se reúne el quién es quién del negocio de los asesinatos".<sup>184</sup>



Figura 65: En Turquía, Schenker construyó su propia red de rutas.

DB Schenker también opera en Turquía, que actualmente libra una guerra de agresión contra las regiones kurdas, incluso con gas venenoso. No está claro si se están realizando transportes militares, pero es posible: Después de todo, Turquía es un socio de la OTAN y DB Schenker es el principal transportista de la OTAN. Por último, la guerra se libra con armas alemanas.<sup>185</sup>

En Rusia, DB Schenker fue investigada por corrupción, y en Italia la empresa está en parte infiltrada por la mafia.<sup>186</sup> Otra empresa que a primera vista rara vez se asocia con sus transportes militares es Deutsche Post DHL [El Correo Alemán].

Sin embargo, los miles de millones de beneficios de las filiales de DB no se utilizan para ampliar la red ferroviaria en Alemania ni para hacerla más accesible a la gente. En lugar de ello, los directivos se pagan a sí mismos elevadas primas; el sueldo fijo del jefe de ferrocarriles de DB, Dr. Lutz, se incrementó hasta los 900.000 euros en plena pandemia.<sup>187</sup> Ningún alto directivo de una empresa estatal en Alemania gana tanto dinero como el jefe de DB.<sup>187.1</sup> El estado de planificación de DB sólo suele llegar hasta la próxima junta de accionistas, como ocurre con todas las grandes empresas. Aunque muchos lugares, especialmente en el este de Alemania, no están suficientemente conectados a la red ferroviaria, un viaje en tren es inasequible para mucha gente en Alemania. Los precios siguen subiendo y al mismo tiempo, desde la reforma ferroviaria de 1994, se han repetido los despidos de trabajadorxs ferroviarios, los recortes y el intento de supresión de las luchas obreras.<sup>188</sup>

Además, lxs refugiadxs, las personas sin hogar, lxs inmigrantes y otros grupos desfavorecidos sufren el acoso, por ejemplo, de la propia seguridad de la empresa DB en sus trenes y estaciones. DB también actúa contra las personas en nombre del lucro, amasando innumerables propiedades y terrenos, por ejemplo desalojando campamentos de personas sin hogar.<sup>189</sup> DB tampoco ha querido promover la accesibilidad en sus estaciones y trenes y compró trenes no accesibles de la empresa SIEMENS.<sup>190</sup> En Alemania, DB Engineering & Consulting también participa en la planificación y ejecución de megaproyectos controvertidos, como el "proyecto de hormigón" Stuttgart 21. El megaproyecto es muy polémico, y las protestas contra el proyecto se saldaron con intervenciones muy brutales de la policía alemana, con numerosos heridxs (ver fotos abajo).



La lucha contra "Stuttgart21" continúa en 2023. Los manifestantes también mostraron su solidaridad con la resistencia contra el Tren "Maya" y abordaron en sus manifestaciones las actividades del DB en México. (figuras 65.1.)

Durante la "Travesía Por la Vida, Capitulo Europa", los delegados del CNI enviaron un saludo en video a la resistencia de Stuttgart.

Con todos los megaproyectos de la DB en el país y en el extranjero, la red ferroviaria real para la población se hace esperar. Algunas conexiones rápidas unen las metrópolis, mientras que muchas regiones más pequeñas y rurales se quedan atrás. En Alemania incluso se está desmantelando la red ferroviaria mientras se construyen nuevas autopistas. "Existe un profundo abismo entre la política ferroviaria alemana imperante y las exigencias de la crisis climática".<sup>191</sup>

Pero todo esto es sólo la punta del iceberg; toda la DB y la política ferroviaria en Alemania no protegen el clima, sino que alimentan la crisis climática. Y no sólo a través de actividades en el extranjero. La DB como peligroso "Estado dentro del Estado" alemán podría dar para un libro – el periodista alemán A. Luik lo ha hecho. <sup>Aquí se puede leer su libro: 192</sup> Luik también plantea la problemática participación de DB en el Tren "Maya".



Figura 66 (izquierda): presencia mundial de Deutsche Bahn en 2021. "El acuerdo de coalición [no dice nada] sobre las filiales Schenker y Arriva, activas principalmente en el extranjero [...]. Sin embargo, estas representan la mitad del volumen de negocio de DB. [Schenker genera el 90% de su volumen de negocios en el extranjero]. Obviamente, estas secciones, hasta ahora mayoritariamente rentables, deberían permanecer en el grupo, al menos por el momento. DB seguirá sirviendo de institución de apoyo a la política exterior alemana, bajo el mandato de Annalena Baerbock - proyectos como el Tren Maya en México incluidos" (vía Lunapark21). // Figura 67 (derecha): "Sangre en tus manos" es el lema que se mostró el 30.10.2022 frente a la estaciones y oficinas de DB (véase la Parte 6.3.)

En un estudio reciente, en el que se evaluaba el cumplimiento de los derechos humanos por parte de las grandes empresas alemanas mediante un sistema de puntos, Deutsche Bahn, Deutsche Bank y Deutsche Post DHL quedaron en último lugar.<sup>193</sup> La breve descripción de este capítulo 3.3. sólo describe la punta del iceberg; habría que disponer de un informe independiente para cada uno de los puntos enumerados. Los informes pertinentes, cuando están disponibles, se indican en la bibliografía.

Durante nuestras manifestaciones de 2021, sólo resumimos algunos "hechos contra el DB" (véase la Parte 6.3. y las figuras en la siguiente página). Siempre hay que subrayar que de todos los problemas, violaciones de los derechos humanos, tratamiento inadecuado del oscuro pasado, destrucción del medio ambiente, etc. de la empresa DB, también es siempre responsable el gobierno federal alemán, ya que la empresa es de propiedad estatal. El responsable actual es el Ministro de Transportes, Volker Wissing. Pero después del anterior ministro Scheuer, probablemente corrupto y muy criticado, Wissing también está más preocupado por hacerse fotos con fascistas y construir nuevas grandes autopistas a través de reservas naturales en Alemania, en lugar de reestructurar el ferrocarril para convertirlo en una empresa orientada al bienestar público.



Izquierda: El ministro alemán de Transportes, Wissing, directivo de la DB, con el ultraderechista y fascista italiano Salvini y con el multimillonario Elon Musk. Abajo: Algunos de los proyectos de autopistas destructivas que Wissing está realizando en Alemania: Las dos fotos de la izquierda muestran bloqueos de las obras de construcción de la autopista "A100" en la capital, Berlín. Se supone que atraviesa el centro de la ciudad y destruye espacios verdes, casas y también espacios de proyectos de izquierdas, discotecas y bares. Muchas personas están perdiendo sus pequeños negocios y espacios abiertos. Además, la contaminación atmosférica empeorará. A la derecha, foto de la ocupación del bosque en el Leinemasch de la ciudad de Hannover. La autopista se ampliará allí y destruirá la reserva natural ...



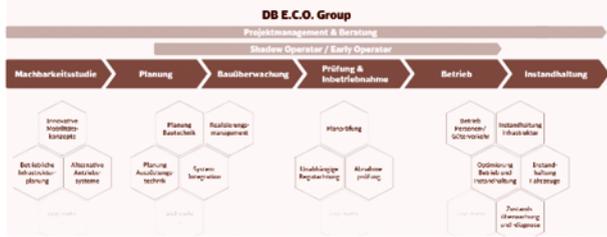


Figura 68 (izquierda) Las múltiples tareas de un "operador en la sombra": De arriba abajo y de izquierda a derecha: "Gestión de proyectos y consultoría"; "Operador en la sombra": estudio de viabilidad -> planificación -> supervisión de la construcción -> pruebas y puesta en marcha -> explotación -> mantenimiento. // También con respecto a la participación en el Tren "Maya", sigue siendo cierto: DB puede ser activa en todos los puntos mencionados, o sólo en partes, o sólo recibir dinero por la imagen y apenas participar activamente en el proyecto. Hasta hoy, el gobierno y la empresa se niegan a revelar el contrato.

Volante de la "Recherche AG" (derecha) para el día de acción contra la DB y el Tren "Maya" el 30.10.2021: "

Hechos contra la DB".

¿POR QUÉ NOS MANIFESTAMOS HOY, EN EL DÍA MUNDIAL DE ACCIÓN CONTRA EL ECOCIDIO Y EL TRÁFICO, CONTRA EL FERROCARRIL ALEMÁN?

1) Deutsche Bahn AG se hizo con la posición de monopolio, partes de la red ferroviaria y el dinero de la Reichsbahn, que proporcionó la infraestructura para el Holocausto y obtuvo beneficios de la deportación a los campos de exterminio nazis. A día de hoy, Deutsche Bahn se niega a pagar indemnizaciones a los supervivientes, a diferencia, por ejemplo, de los ferrocarriles de los Países Bajos.

2) En Berlín, la DB quiere destruir el monumento en memoria de los sinti y romanies asesinados durante la época nacionalsocialista para construir una nueva estación de S-Bahn. Esto es un escándalo, no sólo a la vista de la historia de la empresa.

3) Por encima de todo, Schenker se sitúa en la tradición de los crímenes cometidos durante la época nazi. En la actualidad, DB Schenker, como filial de DB, es responsable de las entregas de armamento e infraestructuras bélicas en todo el mundo.

4) Deutsche Bahn afirma utilizar "electricidad 100% verde". De hecho, la empresa sólo compra los certificados correspondientes. En realidad, aproximadamente una cuarta parte de toda la electricidad de los ferrocarriles alemanes procede, por ejemplo, de la central de carbón Datteln IV. Allí se quema carbón procedente de otros países, como Colombia y Rusia, donde la población (a menudo indígena) es desplazada y desposeída. Los activistas ponen su vida en peligro al protestar contra las minas de carbón, son criminalizados y, en algunos casos, perseguidos y asesinados.

5) En México, la filial de DB "DB Consulting and Engineering" participa en un megaproyecto de infraestructuras. El cínicamente llamado "Tren Maya" destruye uno de los bosques primigenios con mayor biodiversidad del continente (incluidas 23 reservas naturales), expulsa y despoja a la población (indígena), y está gestionado, construido y explotado económicamente por el ejército mexicano. La militarización de la región fronteriza con Guatemala debe verse también como una represión contra las mujeres migrantes\* de Centroamérica y el Caribe que quieren llegar a Estados Unidos a través de México. La población local no fue suficientemente consultada sobre el proyecto, criticó la ONU.

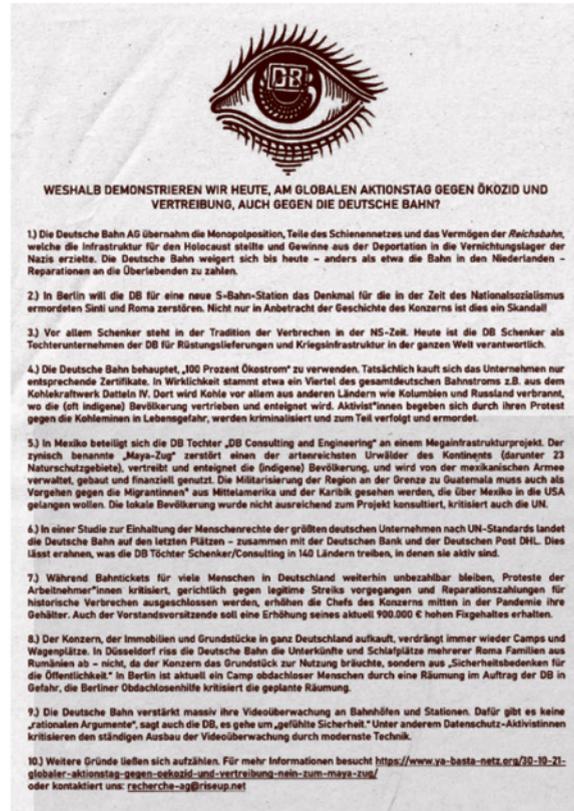
6) En un estudio sobre el cumplimiento de los derechos humanos por parte de las mayores empresas alemanas según las normas de la ONU, Deutsche Bahn ocupa el último lugar, junto con Deutsche Bank y Deutsche Post DHL. Esto da una idea de lo que hacen las filiales de DB Schenker/Consulting en los 140 países en los que operan.

7) Mientras los billetes de tren siguen siendo inasequibles para mucha gente en Alemania, se critican las protestas de los trabajadores, se emprenden acciones legales contra las huelgas legítimas y se descarta el pago de indemnizaciones por crímenes históricos, los jefes de la corporación aumentan sus salarios en plena pandemia. Incluso el Director General recibirá un aumento de su actual salario fijo de 900.000 euros.

8) La corporación, que compra inmuebles y terrenos por toda Alemania, sigue desplazando campamentos y emplazamientos de vagones. En Düsseldorf, Deutsche Bahn demolió los refugios y lugares de pernocta de varias familias gitanas de Rumanía, no porque la empresa necesitara el terreno para utilizarlo, sino por "motivos de seguridad para el público". En Berlín, un campamento de personas sin hogar está actualmente en peligro debido a un desalojo ordenado por la DB, la Berlin Homeless Aid critica el desalojo previsto.

9) Deutsche Bahn aumenta masivamente la videovigilancia en las estaciones. No hay "argumentos racionales" para ello, dice también DB, se trata de "seguridad percibida". Los activistas de la protección de datos, entre otros, critican la constante expansión de la videovigilancia con tecnología punta.

10) Podrían enumerarse otras razones.



Lavado verde 😞



Richard Lutz, jefe de la compañía ferroviaria, hablando con escolares sobre sostenibilidad. Hace un agresivo lavado verde de su empresa. Por cierto, muchos de los altos ejecutivos de DB se marchan o se pasan al sector del automóvil, y están saboteando abiertamente el cambio de rumbo del transporte. En febrero de 2023, la "Deutsche Autobahn" (autopista alemana) se anuncia ampliamente en las estaciones de "ferrocarril" de toda Alemania. Incluso la autopista es elogiada como "sostenible".

## Y el Tren Colonial de la DB sigue en 2023:<sup>193.1.</sup>

En lugar de retirarse de megaproyectos destructivos como el Tren "Maya", Deutsche Bahn sigue firmando nuevos contratos en proyectos cuestionables en el extranjero en 2023. Ahora DB también participa en proyectos en Brasil que destruyen el medio ambiente y privan a las comunidades indígenas de sus derechos. A continuación reproducimos la traducción de un artículo de Christian Russau, del Grupo de Coordinación OIT-169 de Alemania:

*Deutsche Bahn participa en la construcción de una línea ferroviaria y un puerto en el municipio de Alcântara, en el estado de Maranhão (Brasil): Cuestiones abiertas sobre derechos humanos y medioambientales.*

Deutsche Bahn participa en un proyecto multimillonario de construcción de una línea ferroviaria y un nuevo puerto en el municipio de Alcântara, en el estado de Maranhão, para ampliar la exportación de soja, minerales y, en el futuro, hidrógeno. Según Deutsche Bahn, las ventajas del proyecto residen no sólo en su potencial económico para la región, sino también en su "atención a las preocupaciones sociales y medioambientales". Sin embargo, existen preocupaciones medioambientales, ya que la zona de construcción de la línea ferroviaria y el puerto se encuentra en un área protegida de la categoría "Área de Proteção Ambiental" (APA). Además, el municipio de Alcântara ha sido durante décadas el punto álgido de un conflicto territorial entre la Fuerza Aérea Brasileña, que opera allí el único puerto espacial de Brasil, y las comunidades tradicionales de los quilombolas que viven allí. Por supuesto, esta circunstancia también plantea ahora cuestiones al Gobierno alemán -en particular al Ministerio Federal de Transportes alemán-, ya que la República Federal de Alemania ratificó el Convenio nº 169 de la OIT sobre la protección de los derechos de los pueblos indígenas en junio de 2021 y Deutsche Bahn, como filial al 100% del Gobierno federal, está obligada por tanto a cumplir el Convenio nº 169 de la OIT, independientemente de la ubicación de la actividad económica.

[...] Según un informe de la Agencia iNFRA, Deutsche Bahn ha firmado un contrato con la empresa de proyectos Grão-Pará Multimodal (GPM) y la consultora ferroviaria Sysfer para construir una nueva línea ferroviaria y un puerto de gran calado en Ilha do Cajual, cerca de la península de Alcântara, en el estado brasileño de Maranhão. La propia filial ferroviaria del Grupo DB E.C.O. escribe en su página web que ha "firmado un Memorando de Entendimiento (MoU) con Grão-Pará Maranhão (GPM) sobre el desarrollo conjunto del proyecto y la posterior explotación del ferrocarril". **La operación se llevará a cabo en cooperación con el socio local Sysfer y DB Engineering & Consulting asumirá el papel del denominado "operador en la sombra"**. GPM es una empresa de un grupo portugués que posee los permisos del gobierno federal brasileño tanto para el ferrocarril como para el puerto.

[...] El ferrocarril de Maranhão (EF-317), de 520 km, conectaría el municipio de Açailândia con la entonces nueva terminal portuaria de Alcântara TPA, en Alcântara. Según los planes, esto aliviaría la actual línea ferroviaria de Carajás, que hasta ahora conduce al puerto de São Luís, por la línea norte del ferrocarril de Maranhão EF-317 para el transporte de minerales de la mayor mina de hierro del mundo, Carajás. Además, la línea ferroviaria también transportará productos agrícolas como soja y trigo desde la región del auge de la soja en el Medio Oeste brasileño, así como hidrógeno en el futuro. Las empresas suponen que la puesta en servicio podría realizarse para el año 2028.

[...] Según el informe de prensa de la Agencia iNFRA, la embajada alemana en Brasil ha solicitado y recibido información sobre el proyecto para que pueda ser incluido en las conversaciones que el Canciller alemán Olaf Scholz mantuvo con el presidente Lula durante su visita a Brasil. Según la Agencia iNFRA, el representante de Deutsche Bahn en Brasil explicó que las ventajas del proyecto, además de su potencial económico para la región, residen en su "atención a las preocupaciones sociales y medioambientales".

[...] Pero es precisamente aquí donde se plantean ahora las cuestiones concretas, ya que aún no se ha hecho público nada sobre la elaboración y/o el contenido y las conclusiones de un estudio de impacto ambiental exhaustivo. [...] En tercer lugar, la evaluación de impacto ambiental tendría que demostrar de forma creíble que todos los problemas de derechos humanos pueden eliminarse realmente "atendiendo a las preocupaciones sociales y ambientales". Sin embargo, cualquiera que conozca la historia y la realidad de anteriores proyectos a gran escala en Brasil (véase Belo Monte, Carajás, la planta siderúrgica de ThyssenKrupp en Río, Mariana y Brumadinho, etc.) puede dudar seriamente de ello. Sobre todo porque el municipio de Alcântara es conocido desde hace décadas por el conflicto territorial de las comunidades tradicionales de los quilombolas que viven allí desde hace generaciones con el emplazamiento del puerto espacial de Alcântara de la Fuerza Aérea Brasileña.

[...] Por último, pero no por ello menos importante, existe una dimensión muy especial: dado que la República Federal de Alemania ratificará el Convenio nº 169 sobre la Protección de los Derechos de los Pueblos Indígenas en junio de 2021, y puesto que los quilombolas de Brasil están reconocidos como pueblo tradicional y tienen derecho constitucional a sus tierras, esto añadiría otro aspecto importante. [...] Sí se producen incumplimientos de la diligencia debida por parte de instituciones u organismos de cualquier tipo dentro de la esfera de influencia del Gobierno Federal -y hay suficientes motivos de preocupación para suponer que esto podría ocurrir en el futuro en el caso del municipio de Alcântara y el proyecto ferroviario y portuario previsto allí en el que participa Deutsche Bahn-, la República Federal de Alemania, a través del ministerio competente - el Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transportes - como autoridad facultada para dictar directivas, debe garantizar que los representantes designados por el Gobierno Federal en los órganos de Deutsche Bahn estén protegidos políticamente contra esta amenaza de infracción de la ley: En el interior, tomar medidas inmediatas contra esta amenazante violación de los derechos indígenas dentro de su área de responsabilidad y tomar medidas correctivas. Por lo tanto, antes de que Deutsche Bahn siga trabajando en el proyecto, primero hay que poner toda la información sobre la mesa de forma transparente, porque la República Federal de Alemania no puede permitirse violar los derechos de los pueblos indígenas dentro de su esfera de influencia, obligada por las directivas, en el primer año de su adhesión como signataria del Convenio 169 de la OIT.

## Parte 4: GIZ, SIEMENS, TÜV, HK – En la sombra del operador en la sombra:

Aunque Deutsche Bahn es la única empresa alemana que ha firmado un contrato firmemente con FONATUR y está oficialmente implicada en el Tren "Maya", otras corporaciones de Alemania también son corresponsables de las violaciones de derechos humanos y la destrucción medioambiental del megaproyecto. Debemos considerar distintas formas de "participación": Algunas empresas simplemente manifiestan su interés por el Tren "Maya" y lo intentan todo para conseguir un contrato después de todo y "subirse al tren". Pero incluso la expresión de interés en este controvertido proyecto es condenable y además tiene efectos negativos directos en México, especialmente en lxs activistas\*: El gobierno mexicano utiliza las manifestaciones de interés de las empresas alemanas para "demostrar" el carácter progresista del proyecto y legitimar sus acciones, mientras que al mismo tiempo se difama y criminaliza a lxs opositorxs al proyecto como "opositorxs al progreso". En las redes sociales y en parte de la prensa aparecen una y otra vez los nombres de empresas alemanas que en realidad no están oficialmente implicadas en el Tren "Maya".

Funciona como con Deutsche Bahn:

*"Para el Gobierno mexicano, la 'respetada' Deutsche Bahn cumple una función legitimadora".<sup>194</sup>*

Lo mismo ocurre -aún sin contrato- con las empresas alemanas SIEMENS y TÜV Rheinland:

### 4.1. El interés de SIEMENS y TÜV Rheinland en el proyecto Tren "Maya"



*Figura 69: El interés de SIEMENS fue noticia especialmente en 2018 y 2019. Al día de hoy, el logotipo de SIEMENS también aparece una y otra vez en los informes de los portales de noticias mexicanos en relación con el Tren "Maya", aunque SIEMENS todavía no ha podido cerrar un contrato oficial relacionado con el proyecto.*

El grupo alemán SIEMENS ya se ha ofrecido a participar en el proyecto Tren "Maya" en 2018 - desde la generación y transmisión de energía hasta la electrificación, la señalización, la automatización y los propios trenes.<sup>195</sup> El primer contrato para esas tareas se adjudicó a la empresa francesa Alstom (véase más arriba, Parte 2.1.). Sin embargo, el interés de SIEMENS ya sirvió al gobierno mexicano a partir de 2018 para enfatizar la supuesta "progresividad" del proyecto. Incluso en el vecino país de Guatemala, los periódicos interpretaron la posible participación de empresas alemanas como un "paso hacia la modernidad": "[El] Tren Maya podría ser el primer 'tren inteligente' maya de América Latina - gracias al interés de una empresa alemana", titulaba en diciembre de 2018 el mayor periódico guatemalteco, Prensa Libre.<sup>196</sup> Refiriéndose a SIEMENS.

El entusiasmo por parte del gobierno mexicano no parece sorprendente, ya que el Director General de SIEMENS para México, América Central y el Caribe, Juan Ignacio Díaz, anunció grandes cosas: *"Una gran parte de la red ferroviaria en Europa está [fabricada] por SIEMENS. Podemos participar en toda la cadena [del Tren "Maya"], desde la generación de energía, la transmisión, la electrificación de las vías y la señalización hasta la parte física de los trenes, la automatización y la digitalización"*, afirmó el consejero delegado.<sup>197</sup> El deseo de formar parte del proyecto parece ser enorme por parte de SIEMENS: Aunque, a diferencia de DB Engineering & Consulting, hasta ahora no se ha alcanzado ningún acuerdo claro de participación, SIEMENS subraya su interés y afirma haber invertido ya dos millones de dólares anuales en la "Investigación" de nuevos grandes proyectos de infraestructuras en México.<sup>198</sup> A pesar de todas las críticas y problemas del proyecto, la división regional de SIEMENS México dice:

*"para la empresa sería un "privilegio" participar en la construcción [del Tren "Maya"]."*<sup>199</sup>

Desde las primeras manifestaciones de interés en 2018, prácticamente no se escuchó sobre la participación prevista de SIEMENS en el megaproyecto en los años siguientes: no se pudo detectar claramente ni un rechazo ni un compromiso con la empresa por parte del gobierno [mexicano]. Pero al menos en 2021, el interés continuó y a pesar de las primeras adjudicaciones para la empresa francesa Alstom: En marzo de 2021, varios periódicos de negocios mexicanos, incluyendo El Economista, publicaron artículos en línea informando de cambios en el proceso de licitación por parte de la autoridad turística mexicana responsable FONATUR. Varias empresas internacionales, aparentemente ansiosas por conseguir nuevos contratos para secciones del proyecto (Alstom se hará cargo inicialmente de una sola de las varias secciones de construcción previstas), pidieron entonces a la autoridad que ampliara el plazo para presentar los documentos requeridos en el proceso de licitación, ya que el plazo de tres meses sería imposible de cumplir.<sup>200</sup>

También lo hizo SIEMENS: *"Debido a los diversos ajustes de las bases y a la constante incorporación de documentos a lo largo de los últimos cuatro meses [el concurso comenzó el 24 de noviembre de 2020], algunas empresas solicitaron una ampliación del plazo de hasta 90 días para presentar [sus] ofertas. Se solicita a la autoridad contratante que aplase la fecha de presentación de las ofertas al 30 de julio"*. Dicha solicitud también procedía de la empresa alemana SIEMENS Mobility, informa "El Economista".<sup>201</sup>

La participación de SIEMENS no es inmediatamente probable como resultado de la solicitud, pero el gran interés de la empresa en participar en el proyecto después de todo es cada vez más evidente - la situación es muy similar con la empresa TÜV-Rheinland, que - al igual que SIEMENS - es responsable de graves violaciones de los derechos humanos y catástrofes ambientales no sólo en México (Parte 5):

Al igual que SIEMENS, la empresa alemana TÜV Rheinland mostró su interés por el proyecto Tren "Maya" ya en 2018<sup>202</sup> y se ofreció a participar incluso antes de que se dispusiera de planes o estudios más concretos, por ejemplo sobre los problemas medioambientales. El propio TÜV (Technischer Überwachungs Verein, traducido: Servicio de Inspección Técnica) subraya esta paradójica decisión. En diciembre de 2018, varios diarios mexicanos y centroamericanos citaron a Sandra Álamo, jefa de desarrollo de negocios de TÜV Rheinland Rail en México: *"[Álamo] subrayó que el Tren Maya es un proyecto en el que los estudios están en una fase muy temprana ahora mismo para poder participar, pero por supuesto que estaremos ahí en cuanto estén las ofertas"*.<sup>203</sup>

El descubrimiento de las deficiencias durante las cuestionables consultas con las comunidades indígenas o las evaluaciones de impacto ambiental (cf. Parte 1) no llevó a TÜV Rheinland a retirar su oferta de participar en el proyecto, sino todo lo contrario. En este contexto, parece tanto o más sorprendente y altamente problemático que la TÜV de México, según su propia información, pueda y quiera realizar ella misma estudios de impacto ambiental (igual que DB Consulting & Engineering!), entre otros por encargo de la ONU.<sup>204</sup>

El hecho de que la misma empresa quiera participar ahora en un proyecto de infraestructura en el que no se han realizado adecuadamente ni los estudios de impacto ambiental ni las consultas con la población indígena -lo que también subraya la ONU (cf. Parte 1)- es bastante preocupante, ya que plantea la cuestión de qué nivel de exigencia establece la TÜV para los estudios de impacto ambiental realizados en otros contextos por encargo de la ONU. En su propia página web, TÜV Rheinland habla de *"responsabilidad por las personas y el medio ambiente"*.<sup>205</sup> Parece que este credo no se tomó al pie de la letra con el Tren "Maya".

La rápida oferta de la empresa alemana resulta menos sorprendente si se tiene en cuenta su anterior participación en importantes proyectos en México: En los últimos años, TÜV Rheinland ha participado en la evaluación de grandes proyectos como el Autotren Modutram en Zapopan (Jalisco) o la Evaluación Independiente de Seguridad (ISA) del tren interurbano de Ciudad de México a Toluca.<sup>206</sup>

¿Y ahora también el Tren "Maya"? Las tareas para las que TÜV Rheinland está disponible en el proyecto del Tren "Maya" parecen de similar envergadura a las de DB o SIEMENS: La Directora de Desarrollo de Negocio de TÜV Rheinland Rail México, Sandra Álamo "[dijo] [en 2018] que ellos [TÜV] pueden participar desde la preconceptualización del proyecto, prefactibilidad, factibilidad, desarrollo de materiales y todo lo que sea necesario, hasta las pruebas y ejecución de las obras".

Según la empresa, también es importante acompañar todo el proceso del Tren "Maya". La empresa se remite a las "directrices oficiales" de la alemana TÜV Rheinland en México; en ellas se establece que es necesario acompañar todo el proyecto: "Porque es un trabajo muy caro y sería muy triste que sólo nos confiaran la certificación al final. Sólo para luego decir: no funciona así. Así que les acompañamos desde la concepción". Además, Álamo explicó: "Somos una empresa independiente, así que tenemos que mantener la parte certificadora, no podemos trabajar con otras empresas, tenemos que estar del lado del cliente, que en este caso es el gobierno [mexicano]".

Fueron precisamente estas "directrices" de la TÜV, ya mencionadas, las que motivaron la oferta de acompañamiento al gobierno mexicano: "En nuestra política se señalaba que, como empresa socialmente responsable, estamos obligados a participar en licitaciones de cualquier tipo de transporte masivo, especialmente de pasajeros". Sin embargo, con los informes sobre la destrucción y los riesgos medioambientales, la inminente escasez de agua o las amenazas contra lxs activistas de los derechos humanos\* que se manifiestan en contra del proyecto, TÜV Rheinland parece pasar por alto sistemáticamente la "responsabilidad social" estipulada y sigue insistiendo en voz alta en su deseo de participar en el Tren "Maya". Este deseo parece tan grande que entre 2021 y 2022 surgió una disputa legal entre la empresa alemana y la autoridad turística responsable FONATUR:

El 26 de enero de 2021, la autoridad turística FONATUR excluyó a TÜV Rheinland de la adjudicación del contrato de certificación ISA y adjudicó el contrato a un consorcio competidor, formado por la empresa SGS de México y la española Ardanuy Engineering.<sup>207</sup> Posteriormente, TÜV Rheinland se alzó contra esta decisión. La empresa destacó su "papel pionero" en México e impugnó oficialmente la decisión de FONATUR. El 11 de febrero de 2021, la agencia admitió el recurso, por lo que desde entonces aún es posible una participación de la alemana TÜV Rheinland; al igual que en el caso de SIEMENS, la decisión final aún está pendiente, aunque independientemente del resultado, la impugnación oficial de decisiones a favor de otras empresas subraya claramente el evidente interés de ambas empresas:

TÜV Rheinland se dignó a describir la exclusión preliminar del proceso de contratación como "una violación de la garantía y el derecho humano a la legalidad", mientras que las violaciones reales de los derechos humanos en el curso de ignorar el derecho de codeterminación de la población indígena y local o la amenaza y el asesinato de activistas\* que hablaron en contra del proyecto habían permanecido completamente sin comentar por TÜV, y mucho menos les llevó a reconsiderar su participación en el proceso.

Sin embargo, esto no es sorprendente si se tienen en cuenta las actividades de TÜV en todo el mundo:



Figuras 70, 71: La "responsabilidad" de TÜV desde Brasil a Bangladesh: 71, izquierda: (collage) Poco antes de la rotura de la presa de Brumadinho, TÜV Süd la declaró "segura"; 72, derecha: (collage) Fábricas textiles en Dhaka, Bangladesh. Edificios de fábricas derrumbados, condiciones de trabajo catastróficas, trabajo infantil e incendios en las fábricas. Al mismo tiempo, TÜV amplía sus actividades en Bangladesh, el collage también muestra la apertura de una nueva sede de TÜV Sur en Dhaka.

El TÜV como empresa de "Servicio de Inspección Técnica" no sólo inspecciona los procesos técnicos o los riesgos materiales, como a menudo se supone, sino que también es responsable a escala internacional de inspeccionar las condiciones de trabajo en fábricas de todo el mundo. Las empresas alemanas de TÜV están organizadas principalmente en tres grandes *holdings*, como TÜV Süd, además de TÜV Rheinland. Las empresas TÜV operan independientemente unas de otras en todo el mundo. TÜV Rheinland afirma en su página web que está presente en todos los continentes desde 2006, que ahora obtiene la mayor parte de sus beneficios fuera de Alemania y que es uno de los mayores proveedores de servicios técnicos en Brasil, por ejemplo, con casi 2.000 empleados.<sup>208</sup>

Su empresa hermana, TÜV Süd, era responsable de inspeccionar la presa de una mina de hierro en la región de la pequeña ciudad brasileña de Brumadinho, cuando un enorme alud de lodo tóxico sepultó a personas, animales y casas al derrumbarse. Al menos 259 personas murieron, y el tramo único de selva tropical con un brazo amazónico antes rico en especies está contaminado para las próximas décadas o siglos.<sup>209</sup>

Cuando más de 1100 personas murieron al derrumbarse una fábrica textil en Bangladesh, cerca de la capital Dhaka, en abril de 2013, hubo una gran indignación; las condiciones de trabajo inhumanas también iban a mejorar drásticamente, los fabricantes textiles de todo el mundo lo prometieron.<sup>210</sup> Una forma de garantizar el cumplimiento de unas condiciones de trabajo adecuadas -incluso antes del sensacional "accidente"- es obtener el correspondiente certificado, por ejemplo del TÜV: se suponía que inspectores\* del TÜV Süd supervisarían las condiciones de trabajo. Sin embargo, los inspectores del TÜV\* no se lo toman muy en serio, como demuestra un impresionante estudio de investigación de la revista de televisión alemana "Monitor":

*"Se supone que las auditorías sociales mejoran la situación laboral en las fábricas de confección. Pero a menudo pasan por alto las condiciones miserables. Así lo demuestra un informe de auditoría de TÜV Süd de 2010. La fábrica, en la que trabajan 600 personas principalmente para el mercado alemán y europeo, obtuvo al final buenas calificaciones: En cumplimiento de la jornada laboral legal, la libertad de reunión, la protección contra la discriminación y las condiciones de trabajo. Sin embargo, las costureras viven su trabajo diario en esta fábrica de forma muy distinta. Denuncian que trabajan 14 horas diarias y más, que les insultan, injurian e incluso golpean. Frente a las declaraciones de las costureras, TÜV Süd escribe que "los informes de ensayo de los años 2009 y 2010 no permitirían extraer ninguna conclusión sobre la situación actual en 2013". [...] Una de las costureras trabaja en la fábrica desde 2010. Dice que nada ha cambiado en estos tres años. Buenas notas para unas pésimas condiciones de trabajo: ¿cómo se consiguen? Un inspector de TÜV en Bangladesh explica: "El 70% de las inspecciones suelen anunciarse. Para otro 15%, la empresa está al menos informada del periodo durante el cual tendrá lugar la inspección". El inspector admite que existen condiciones de trabajo abusivas en las fábricas textiles. Pero es prácticamente imposible detectarlo con inspecciones anunciadas: "Todos se alarman cuando venimos". Las empresas de inspección son conscientes del problema de las inspecciones anunciadas. Pero los fabricantes de ropa lo querían así. TÜV Süd dice que están obligados por la decisión de sus clientes. Para seguir siendo creíble, el TÜV también podría rechazar ese pedido".<sup>211</sup>*

Pero rechazar contratos por un cuestionable cumplimiento de los derechos humanos y medioambientales no parece formar parte de las directrices de la asociación, a diferencia de encontrar hábiles excusas por las que los desastres de los proyectos certificados por la TÜV son siempre culpa de otros implicados:



Figura 72: La línea de metro derrumbada en Ciudad de México: ALSTOM construyó los trenes, TÜV Rheinland comprobó la seguridad ferroviaria. El derrumbe se cobró 26 vidas y 103 personas resultaron heridas.

**En el caso del mencionado derrumbe de la línea 12 del metro de Ciudad de México, TÜV Rheinland había supervisado los trabajos de reparación y confirmado que la línea era segura para funcionar:**

*"TÜV Rheinland declaró en respuesta a una consulta del STANDARD [periódico de Austria] que, efectivamente, había intervenido en la remodelación, pero sólo en el ámbito de las vías y el material rodante, no para cuestiones relacionadas con el estado de la infraestructura del puente".<sup>212</sup>*

Sin embargo, las investigaciones revelaron que los rieles y el material rodante no eran compatibles. Los rieles mostraban extraordinarios signos de desgaste, lo que a su vez provocó daños en los trenes: seis de las 30 composiciones estaban fuera de servicio en ese momento. A la empresa alemana no parece importarle que entretanto se haya demostrado que el derrumbe y la muerte de decenas de personas fueron causados precisamente por estos (isegún su propia declaración!) rieles controlados y el "material rodante" controlado por el TÜV.

Sin embargo, el TÜV no se muestra indiferente ante una posible cancelación de la prometedor participación en el próximo megaproyecto de infraestructura mexicano: el Tren "Maya". Aquí, TÜV Rheinland está luchando actualmente con acciones legales para ser el "supervisor" después de todo y emitir un certificado al tren de la destrucción. Dicho certificado garantiza que un sistema ferroviario es seguro en todos sus aspectos y que se han previsto y evitado todos los riesgos durante el desarrollo del proyecto.<sup>213</sup>

Estas seguridades ya - durante la construcción del tren - no se dan: Aparte de los daños medioambientales, la construcción del Tren "Maya" pone en peligro la vida de lxs trabajadorxs de la construcción: a menudo trabajan sin protección bajo un sol abrasador y se observaron a trabajadorxs de la construcción conduciendo con maquinaria pesada hacia cuevas y cenotes, en los que -sin indicaciones de los activistas- seguramente habrían caído. El propio tren corre peligro de desplomarse debido a su recorrido sobre los sistemas de cuevas - pero a la TÜV alemana no le importa, después de todo, la línea 12 del metro de Ciudad de México, que fue probada por la empresa, también se desplomó sin consecuencias.

Teniendo en cuenta las actividades internacionales de la TÜV hasta la fecha, sólo sería coherente que al tren que viola los derechos humanos y destruye el medio ambiente también se le permitiera adornarse con un sello de la asociación alemana. Incluso en caso de cancelación, el efecto del interés del TÜV hasta la fecha, especialmente en México, no es indiferente: las declaraciones de interés de las empresas alemanas siempre sirven para difamar a las voces discrepantes contra estos proyectos a gran escala como "opositores al progreso" y para subrayar la "modernidad" del Tren "Maya". Además, el Tren "Maya" allana el camino para otros innumerables megaproyectos como corredores industriales, fábricas y mucho más, proyectos en los que el TÜV sin duda querrá volver a participar.

Además de TÜV, SIEMENS también participa en megaproyectos mortales no sólo en México sino en todo el mundo, una y otra vez también en territorios indígenas. En Honduras, SIEMENS formó parte del proyecto de la presa de Agua Zarca y sólo se retiró involuntariamente tras el asesinato de la activista de derechos humanos Berta Cáceres, que se manifestó en contra de la presa. En 2022, una filtración de datos reveló la implicación de SIEMENS en la sucia mina de níquel de El Estor, en Guatemala. Las comunidades indígenas están siendo desalojadas por militares, y el Estado respondió a las protestas tras el asesinato de un pescador con el estado de excepción militar. Los nuevos documentos revelados demuestran que los explotadores de la mina (Solway, una empresa de Rusia y Suiza) y las empresas implicadas participan activamente en la represión contra la población indígena.

Lo mismo puede decirse de la participación de SIEMENS en la mina de carbón de Adani en Australia -también en territorios indígenas- o de las actividades de SIEMENS en el Sáhara Occidental. Todos estos son sólo algunos ejemplos de las actividades en todo el mundo de las "corporaciones insignia" alemanas - el níquel, por ejemplo, es necesario para la E-movilidad - de hecho esta falsa "protección del clima" significa una continuación de la violencia colonial en el Sur Global (Cf. Parte 5). SIEMENS también está tratando de establecerse en el Istmo en México.

Además de las empresas alemanas que directamente (DB) o indirectamente (SIEMENS y TÜV) allanan el camino para el Tren "Maya", **también deben tenerse en cuenta las empresas que no tienen contratos oficiales en el proyecto del Tren "Maya", pero que al mismo tiempo participan activamente en su ejecución.** Esto también se aplica a los actores que aparecen en escena antes o sólo después de la construcción del megaproyecto, por lo que rara vez se les asocia con la crítica de las violaciones de los derechos humanos y la destrucción del medio ambiente.

Esto cambiará en la nueva edición de este reporte y las proximas paginas.

## 4.2. ¿"Ayuda al desarrollo"? - La GIZ

*"El debate tan llamativo sobre el acaparamiento de tierras oscurece por desgracia el hecho de que esta también puede ser una forma muy significativa de cooperación".<sup>214</sup>*

Esta frase de la entonces directora de la GIZ, Tanja Gönner, en 2014, muestra claramente lo problemáticas que deben valorarse en las actividades globales de la Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (Sociedad de Cooperación Internacional, GIZ), una empresa alemana que en su mayoría actúa en nombre del Ministerio de Desarrollo alemán.

*"Como empresa federal, la GIZ apoya al Gobierno alemán en la consecución de sus objetivos de política de desarrollo. Promueve la cooperación internacional para el desarrollo sostenible",* escribe el Ministerio Federal alemán de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ).<sup>215</sup> Pero "política de desarrollo" es un término elástico; al igual que DB, GIZ es una empresa privada que quiere obtener beneficios, a pesar de su condición de empresa federal: *"Nadie cree que seamos sólo altruistas".<sup>216</sup>*



*Figura 73: Una cruz en el Parque Nacional de Kahuzi-Biéga (Congo) conmemora a una víctima asesinada en un ataque por guardabosques y soldados. La autoridad responsable de la conservación de la naturaleza, el ICCN (Instituto Congoleño para la Conservación de la Naturaleza), colabora con la GIZ (Sociedad Alemana de Cooperación Internacional): "Es crucial que el modelo de conservación del Parque Nacional de Kahuzi-Biéga no sea una iniciativa puramente congoleña. Más bien fue concebido, apoyado y promovido por una amplia gama de actores internacionales, como la WCS, la GIZ, el Banco de Desarrollo KfW, la US AID Banco de Desarrollo, la US-AID, el USFWS, la UNESCO y el UICN". En junio de 2022, estalla la violencia militar contra los masai en Tanzania en nombre de la "conservación de la naturaleza", miles de personas huyen. Los donantes alemanes, como la GIZ, están implicados.<sup>219</sup>*

la GIZ en Afganistán) y entregarlos sin apoyo a los talibanes. Hay muchos indicios de que a la GIZ tampoco le interesa sólo "mejorar las condiciones de vida" de la población en México: **La GIZ llevó a cabo dos proyectos en la región donde ahora se construye el „Tren“:**

Y así, la GIZ participa en proyectos cuestionables en todo el mundo, muchos de los cuales violan los derechos humanos bajo el pretexto del "desarrollo sostenible", la "protección de la naturaleza" y la "conservación": No sólo en África, por ejemplo en el Congo o Tanzania, los "cooperantes" alemanes como la GIZ o el KfW Entwicklungsbank (un "banco de desarrollo") son en parte responsables de la destrucción en nombre de la "conservación de la naturaleza".

**Los mejores protectores\* de los ecosistemas y el clima son los pueblos indígenas. Pero la "política de conservación" colonial del Norte Global actúa contra estos pueblos en nombre de la "conservación de la naturaleza":<sup>217</sup>** En el Congo, por ejemplo, la creación y "protección" de zonas protegidas se traduce reiteradamente en la persecución, expulsión, tortura y asesinato del pueblo de los Pigmeos Twa. Mientras tanto, los donantes alemanes -como la GIZ- cooperan con las instituciones responsables de estos crímenes (Sobre la "conservación de la naturaleza colonial" Cf. también: Parte 6.3. sobre el Acuerdo OIT-169). La lista de estas participaciones cuestionables de la GIZ o el Banco KfW -también en contextos de huida y migración- es larga.<sup>218</sup> Al final, se apoyan los intereses de los clientes, en su mayoría los ministerios federales alemanes. Y les interesa sobre todo una cosa: Pedidos y dinero para empresas alemanas.

*Figura 74: La GIZ aparece como proyecto de referencia en los informes oficiales de FONATUR y ONU-Hábitat.*

Actualmente, la GIZ está siendo criticada en Alemania por dejar sin mano a su personal local en Afganistán (afganys o extranjeros que habían trabajado para



De 2011 a 2019, la GIZ llevó a cabo un "proyecto" titulado "Protección y uso sostenible de la Selva Maya" por encargo del Ministerio Federal Alemán de Cooperación Económica y Desarrollo. La propia GIZ describe el "objetivo del proyecto" del siguiente modo: *"Actores clave del gobierno y la sociedad civil están aplicando medidas coordinadas para proteger y utilizar de forma sostenible la biodiversidad y los recursos naturales de la Selva Maya."*<sup>220</sup> De 2016 a 2021, siguió el proyecto "Promoción de la Biodiversidad y Monitoreo del Cambio Climático en la Región de la Selva Maya".<sup>221</sup>

Llama la atención que las manifestaciones de interés y los primeros contratos firmados para participar en el Tren "Maya" por empresas alemanas se enmarquen en el periodo de actividad de la GIZ en la región. Sin embargo, es difícil demostrar una conexión directa. Lo que es seguro, sin embargo, es que el gobierno mexicano y FONATUR, la agencia responsable de la implementación del Tren "Maya", están utilizando las actividades de la GIZ en la región para la realización del Tren "Maya". Por otro lado en el informe sobre los "Criterios para el Desarrollo Sustentable del Sureste de México", presentado por la autoridad turística FONATUR (cuyo jefe acusa a lxs indígenas de poder mendigar en las nuevas estaciones ferroviarias)<sup>222</sup> y la ONU-Hábitat, implicada en la corrupción, el proyecto de la GIZ de 2011 a 2019 aparece en varios lugares como "proyecto de referencia" por los impactos ambientales.

El "desarrollo sostenible de la Selva Maya" en este informe incluye centralmente el Tren "Maya" - y la destrucción medioambiental, las violaciones de los derechos humanos y el desprecio por los derechos de los pueblos indígenas son ignorados.<sup>223</sup>

### 4.3. La industria armamentística alemana y el Tren "Maya"

El año 2023 es un buen año para la industria armamentística alemana. Esto no sólo se debe a los planes de rearme del gobierno alemán y a la guerra de agresión rusa contra Ucrania que a pesar de la anexión de Crimea, corporaciones alemanas como Rheinmetall se han insistido repetidamente en los últimos años para poder seguir vendiendo armas a Rusia).<sup>224</sup> Heckler & Koch celebró en 2023 el mejor comienzo de año de la historia siendo capaz de casi duplicar su beneficio neto en 2022, sin tener en cuenta los beneficios adicionales de la actual guerra de Ucrania.<sup>225</sup>

Porque hay otros socios; las empresas armamentísticas alemanas siguen vendiendo a Turquía, que actualmente bombardea las zonas kurdas de Siria, y también hay ataques con gas venenoso.<sup>226</sup> Pero en todas partes, incluso en América del Sur y Central y en México, las empresas alemanas de armamento encuentran clientes importantes, por lo que al considerar las empresas europeas en el Tren "Maya" implícitamente encontraremos a estos fabricantes de armas alemanes. Al describir la participación de empresas alemanas en el proyecto Tren "Maya", no hay que olvidar a lxs actores que a primera vista no tienen nada que ver con el "proyecto de infraestructuras":

Las fuerzas armadas mexicanas, que gestionarán todo el proyecto de infraestructuras y recibirán los beneficios (cf. Parte 1), han sido un cliente frecuente de las empresas de defensa europeas, y especialmente alemanas, desde la década de 1970 y siguen siéndolo en la actualidad.<sup>226</sup> En el proceso, los militares se están convirtiendo preocupantemente en un actor cada vez más importante en los megaproyectos bajo el gobierno de AMLO:

*"En el mayo del año pasado, AMLO firmó un acuerdo que confirma el papel activo del ejército en la policía hasta el final de su mandato. Contrariamente a la promesa de AMLO de poner fin a la guerra contra las drogas, el ejército sigue activo en la aplicación de la prohibición. En un día cualquiera en México, se estima que 150,000 fuerzas armadas están desplegadas por todo el país [...]. Con AMLO, las fuerzas de seguridad han asumido un papel preponderante en el país. En la actualidad, los soldados están construyendo el nuevo aeropuerto de Ciudad de México, tendiendo vías para un tramo del Tren "Maya", construyendo miles de nuevos bancos y ayudando en programas sociales y en la distribución de vacunas. Los marines, una fuerza de élite con estrechos vínculos con Estados Unidos, controlan ahora los puertos mexicanos. Y la Guardia Nacional, junto con el ejército, se encarga de vigilar a lxs migrantes no mexicanos en su camino hacia Estados Unidos."*<sup>227</sup>

En el Tren "Maya", el papel de los militares es especialmente significativo y permite concluir cuáles son los grandes objetivos (geopolíticos) del megaproyecto (cf. Parte 1): Economía y migración.

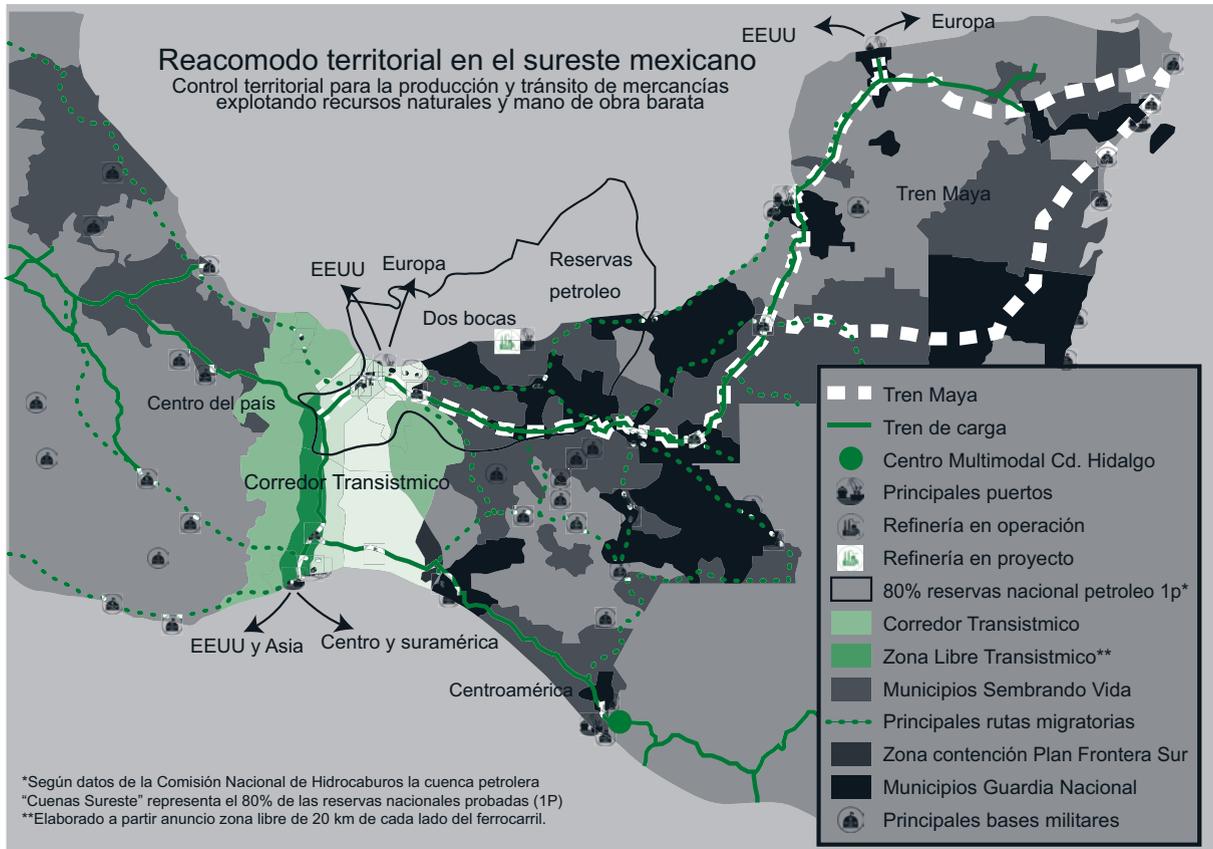


Figura 75: El ejército gestiona y asegura los intereses económicos en el sureste, especialmente el flujo de mercancías del "segundo" Canal de Panamá, del "Corredor Interoceánico" a través del Tren "Maya" en toda la región. Los militares gestionan puertos, aeropuertos, refinerías y líneas de tren y, por tanto, la posibilidad de comerciar con EE.UU., Europa y Asia. La figura muestra la conexión de los megaproyectos, las bases militares (especialmente en regiones con grandes movimientos migratorios) y su función: el desarrollo económico del territorio en medio de reservas naturales, territorios indígenas autónomos y la simultánea interconexión de la migración.

"El Tren Maya será operado y controlado por los militares mexicanos, mientras que los ingresos de su operación irán directamente a las arcas militares, sin desvío a través de la Secretaría de Hacienda, reveló un alto funcionario mexicano en entrevista con *El Financiero*. Rogelio Jiménez Pons, director del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), responsable del proyecto, explicó que todo el tren de la Península de Yucatán será propiedad de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena). [...] Además, todos los beneficios del transporte de pasajeros y mercancías se destinarán a financiar las pensiones militares, que antes gestionaba la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SCHP). Jiménez Pons explicó los motivos del Gobierno: 'Se trata de una recompensa perfecta para las fuerzas armadas [...]'. [...] Por supuesto, existe un riesgo de corrupción en la gestión de los fondos de pensiones. [...] El gobierno confirmó que considera los megaproyectos del sureste un asunto de 'seguridad nacional', [...] Según estimaciones científicas de la Dra. Ana Esther Ceceña, alrededor de 30 mil soldados de la Guardia Nacional se encuentran actualmente estacionados en el sureste del país. Como parte de su estrategia para la frontera sur, el gobierno mexicano ha establecido una "zona de contención" a través del Istmo de Tehuantepec para disuadir a los migrantes. En 2020, AMLO dio a la Marina y al Ejército el control de los puertos marítimos y puntos de entrada aduaneros y puso ambos extremos del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) bajo administración militar. El CIIT es el 'corazón' de los megaproyectos para desarrollar el sureste; como equivalente a un "segundo Canal de Panamá", se espera que se convierta en un lugar de intensa competencia geopolítica. [...] Los megaproyectos del sureste están todos interconectados y no pueden considerarse de forma aislada. El Tren Maya, el CIIT y la refinería de Dos Bocas forman parte de una estrategia de integración económica y desarrollo regional que refuerza el proyecto de integración norteamericana dominado por Estados Unidos, un proyecto regional a largo plazo que requiere una ruta Atlántico-Pacífico más rápida, como han demostrado recientemente las necesidades energéticas y de transporte. La única razón por la que Estados Unidos no ha vetado el Corredor Interoceánico Mexicano, al igual que torpedeó el Canal de Nicaragua, es que cae dentro de su esfera de influencia y control. [...]"<sup>228</sup>

Los intereses económico-políticos de los megaproyectos en el sureste y los ataques simultáneos a los migrantes\* y a la autonomía (indígena) son impuestos por los militares - con la ayuda *Made in Germany* [hecha en Alemania]:

Gran parte de las armas (pistolas como la USP y otras, subfusiles como el MP5 y otros, rifles de francotirador como el MSG-90 o ametralladoras como la MG3, etc.) son adquiridos por las fuerzas armadas mexicanas al fabricante alemán Heckler & Koch o SIG Sauer GmbH & Co. KG.<sup>229</sup>

Se ha comprobado que estas armas procedentes de Alemania, que unas veces se venden ilegalmente y otras legalmente a México con la relación del gobierno alemán, se utilizan para las más graves violaciones de los derechos humanos:



Figura 76: "Vivos fueron capturados, vivos los queremos de vuelta" "¡No más desaparecidos!" "¡No más muertos!". Lxs familiares se manifiestan con fotos de los 43 "desaparecidos" - hasta el día de hoy las madres y padres protestan y continúan la búsqueda de sus hijos desaparecidos.

En un brutal ataque contra la universidad de Ayotzinapa, en el sureño estado de Guerrero, seis estudiantes fueron asesinados y unos cuarenta resultaron heridos, algunos de gravedad, en una operación de grupos policiales, militares y delictivos que actuaron conjuntamente la noche del 26 de septiembre de 2014. Otros 43 estudiantes han "desaparecido" hasta la fecha y también se presume que han sido asesinados. Las armas utilizadas en esta operación eran fusiles de asalto G36 que Heckler & Koch había vendido ilegalmente a México.

En una sentencia histórica, la empresa fue multada. **"El caso expone de forma ejemplar que las fuerzas de seguridad**

**mexicanas cooperan con el crimen organizado a todos los niveles y son responsables de miles de violaciones de los derechos humanos"**, afirma un estudio de la organización humanitaria „Brot für die Welt“ [Pan para el Mundo].<sup>230</sup>

Tras el veredicto contra Heckler und Koch, el Gobierno Federal alemán también se comprometió en el acuerdo de coalición de la primavera de 2018 para detener fundamentalmente la exportación de armas ligeras a los llamados terceros países (que, como México, no pertenecen ni a la UE ni a la OTAN).<sup>231</sup>

Un vistazo al informe presentado por el propio Gobierno [alemán] sobre su política de exportación de productos convencionales de armas en el primer semestre de 2020 (informe de exportación de armas) muestra, sin embargo: sólo en el primer semestre de 2020, se aprobaron once exportaciones de armas a México por valor de más de 100.000 euros, así como en 2021 (véase más abajo).<sup>232</sup>

En 2022 también se aprobaron cinco exportaciones de armas a México.<sup>232.1</sup>

Gran parte de las armas procedentes de Alemania, una vez que llegan a México, se dirigen directamente a los estados del sur donde se construirá el Tren "Maya". Junto a Guerrero, donde tuvo lugar la masacre de los estudiantes, Chiapas ocupa el tercer lugar entre los estados mexicanos con más fusiles alemanes G-36.<sup>233</sup>

La participación y el papel de las fuerzas armadas mexicanas en el Tren "Maya" conducirá a violaciones de los derechos humanos. En primer lugar, contra los migrantes\*; en segundo lugar, por su implicación en desalojos y ataques contra activistas\* en el curso de numerosos megaproyectos; y en tercer lugar, por su participación o aprobación de ataques paramilitares contra comunidades organizadas de forma autónoma, especialmente en Chiapas.

*"El ejército no es en absoluto una institución transparente y tiene un complicado historial de violencia contra civiles sancionada por el Estado. El enfoque gubernamental de la contrainsurgencia en el conflicto armado de baja intensidad afectará sin duda a la forma de actuar de las fuerzas armadas en la estratégica región del sudeste del país. Por ejemplo, el papel del ejército y la marina en el desplazamiento de poblaciones en relación con la minería y los proyectos de infraestructura está documentado, al igual que el control de la inmigración/población por la Guardia Nacional".<sup>234</sup>*

País	Número de permisos	Valor total en euros	País	Número de permisos	Valor total en euros
Ceuta	1	600	Georgien	1	8.436
Chile	16	10.175.034	Indien	161	24.123.773
China*	6	5.872.843 <sup>12</sup>	Indonesien	27	8.592.967
China (Hongkong)	1	330	Irak*	5	3.995.336
Côte d'Ivoire	1	8.430	Israel	107	13.951.627
Ecuador	2	111.977	Jemen	1	14.008
Georgien	3	53.623	Jordanien	9	1.274.368
Haiti	1	188.189	Kasachstan	13	560.723
Indien	187	24.737.053	Katar	22	42.819.703
Indonesien	37	47.785.490	Kirgisistan	9	725.670
Irak*	2	1.982.720	Kolumbien	7	2.568.515
Israel	91	533.044.265	Korea, Republik	165	37.742.186
Jordanien	5	1.187.062	Kosovo	1	756
Kamerun	2	377.810	Kuwait	26	1.832.231
Kasachstan	16	707.102	Libanon*	2	179.950
Katar	52	260.274.378	Liberia	1	14.310
Kenia	1	355.593	Malaysia	24	3.887.183
Kirgisistan	10	540.840	Mali	4	91.582
Kolumbien	7	3.623.583	Marokko	6	1.600.985
Kongo, Dem. Republik*	1	5.902	Mauretaniien	1	195.950
Korea, Republik	217	103.508.655	Mauritius	5	53.739
Kosovo	1	302	Mexiko	6	133.795
Kuwait	40	9.341.744	Mongolei	4	23.790
Libanon*	2	330.667	Namibia	6	60.160
Malaysia	21	472.726	Niger	2	336.964
Mali	3	505.471	Nigeria	6	533.630
Marokko	9	10.478.999	Oman	17	1.763.018
Mauritius	8	133.446	Pakistan	22	13.537.371
Mexiko	11	138.644	Paraguay	1	1.500
Mongolei	8	132.043	Peru	3	5.316
Namibia	7	71.573	Philippinen	1	1
			Ruanda	1	9.080.460
			Sambia	3	53.356
			Saudi-Arabien**	6	1.979.700
			Senegal	2	571.100
			Serbien	17	511.467
			Singapur	58	37.882.219
			Somalia*	8	470.224
			Sri Lanka	1	28
			Südafrika	58	2.665.769

Fusiles G36 por entidad federativa según solicitud del 15 de marzo de 2011



Figura 77, 77.1 arriba: Extractos de los informes sobre exportación de armas del Gobierno Federal alemán. (2020, izq., 2021, dcha.). Las exportaciones a México y Colombia han sido destacadas por los responsables del informe. También Colombia, donde actualmente manifestantes con armas alemanas son asesinados por la policía, el ejército y grupos de mercenarios armados, ha recibido armas de Alemania a través de un millonario acuerdo. Al igual que en México, se siguen aprobando exportaciones de armas al país a pesar de la ya probada colaboración del ejército y el crimen organizado, y a pesar de las históricas sentencias sobre entregas ilegales de armas por parte de empresas alemanas. El gobierno alemán no sólo firmó un controvertido acuerdo para aumentar las importaciones de carbón del país sudamericano (véase la Parte 3.3.), sino también un acuerdo militar, cuyo contenido no se ha revelado hasta la fecha.<sup>235</sup>

Figura 78, izquierda: Distribución de fusiles de asalto alemanes G36 en los estados mexicanos, vendidos, en su mayor parte, ilegalmente o mediante desvíos legales a través de EE.UU. hacia México.

En el estado de Chiapas, donde lxs zapatistas administran sus territorios autónomos, el ejército, que ahora se supone que administra el Tren "Maya", lleva años librando una guerra de "baja intensidad" contra las comunidades indígenas autogobernadas. La constante presencia militar, los ataques de los paramilitares y el acoso de los soldados armados pretenden intimidar e inquietar. Es una doble farsa cuando el proyecto, acompañado por DB Engineering & Consulting, favorece la militarización por parte de un ejército que se ha demostrado que viola los derechos humanos con armas alemanas.

Además de Rheinmetall/Heckler & Koch, la empresa alemana de armamento Sig Sauer también participa en las transacciones correspondientes con México. En 2020, reporterxs\* de la prensa alemana SWR publicaron una investigación según la cual la empresa, y sobre todo su filial estadounidense SIG Sauer USA Incorporated, recibieron licencias de exportación de armas del Departamento de Estado de EE.UU., aunque habría sido necesaria una licencia del Gobierno alemán. Se trata de entregas por valor de más de 200 millones de euros. El gobierno alemán rechazó algunas de las entregas, pero Sig Sauer las realizó de todos modos.<sup>236</sup>

Después de que en 2021 ya llamáramos la atención sobre la corresponsabilidad de las empresas armamentísticas alemanas (y de la política armamentística alemana) en los ataques a migrantes\* y comunidades organizadas autónomamente en Chiapas, la situación empeoró en 2022 y actualmente en 2023. Sólo en enero de 2022 se confirmaron 230 ataques a pueblos, incluso se incendiaron escuelas primarias.<sup>237</sup> Esta violencia sigue aumentando. Los tiroteos son habituales, pero a partir de mayo de 2022 se utilizaron cada vez más armas de gran calibre, que en realidad están reservadas al ejército mexicano. Muchas personas están huyendo como consecuencia de los ataques, al tiempo que lxs migrantes\* son objeto de ataques cada vez más brutales. Además del "Corredor Interoceánico" y el Tren "Maya", el proyecto "Sembrando Vida" también forma parte de la estrategia para impedir la migración mediante megaproyectos y presencia militar simultánea (cf. entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz de la Universidad de Campeche).



Figura 79, izquierda: Los ataques paramilitares no se detienen.

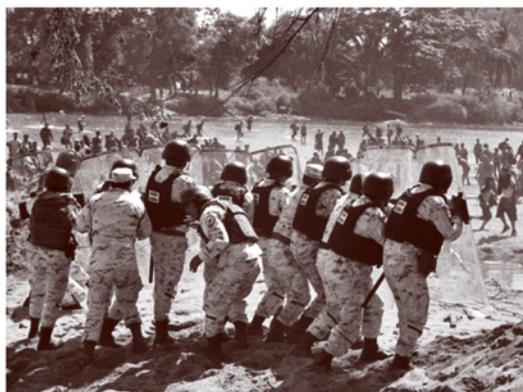


Figura 80, derecha: La Guardia Nacional Mexicana en la frontera sur del país con Guatemala.

Y también en otras partes del país se utilizan armas alemanas contra la población local y, sobre todo, contra los pueblos indígenas. Lxs triquis han sido expulsadxs de sus territorios en Oaxaca. Durante la "Caravana por el Agua y la Vida", la respuesta del Estado fue la represión: lxs triquis y lxs compañerxs nacionales e internacionales que participaban en la Caravana, estuvieron rodeadxs por la policía durante más de 46 horas, hubo agresiones y violencia contra mujeres y niñxs. En Chiapas, sin embargo, los ataques no parecen terminar en este nuevo año 2023.<sup>238</sup>

Las armas alemanas se utilizan en todo el mundo, y la gran ofensiva de Turquía contra lxs kurdxs, que comenzó de nuevo en mayo de 2022, es sólo un ejemplo. Mientras tanto, el consejo de administración de Rheinmetall invirtió el aumento de sus dividendos en fiestas alcohólicas. **Del 30 de agosto al 4 de septiembre de 2022 tuvo lugar en la ciudad alemana de Kassel el campamento de protesta "Desarmar a Rheinmetall". Bloqueamos con éxito la producción de tanques de la empresa. Pero ahora hay amenazas de multas y procedimientos judiciales. Pero no dejaremos que eso nos detenga: pronto habrá otro campamento de protesta. Información en: <https://rheinmetallentwaffnen.org/>**



Protesta contra los ataques paramilitares en Chiapas en Berlín (arriba a la izquierda), Hannover (arriba a la derecha) // Ver Parte 6: El tren de la esperanza – resistencia. // Sobre las armas alemanas en México Véanse también las fichas informativas de la Coordinación de Derechos Humanos México: <https://www.mexiko-koordination.de/deutsche-waffen-in-mexiko/?l=de>

Y no sólo el presente conecta a Alemania y al colonialismo con el sur de México, sino también el pasado, que nunca es del todo pasado, por ejemplo: uno de los tres importantes "códigos mayas" saqueados de la Península de Yucatán se encuentra en el Museo Alemán de la ciudad de Dresden. En la foto vemos a activistas frente al Código de Dresden con una pancarta: "Alto a la amnistía colonial. Devuelvan lo robado en lugar de suministrar armas y explotar".

## Parte 5: Un nuevo mundo feliz: ¿Capitalismo verde? Una mirada más allá del Tren "Maya"

*"Parte de la 'paradoja de la globalización' es la constatación de que 'poner al día' a todas las economías nacionales con los modos de producción y consumo de las sociedades industriales más desarrolladas [...] haría inhabitable el planeta".<sup>239</sup> - Entonces, ¿qué significa que gobiernos y empresas prometan "la conexión de Yucatán con la modernidad"? ¿Qué significa hablar de "progreso" y "desarrollo"?*

**No es posible proteger el clima dentro del sistema salvaje del capitalismo. Detrás de las "ofertas" de empresas y gobiernos, detrás de eslóganes como "prosperidad para la protección del clima" (gobierno alemán) o "la protección del clima también puede ser fácil" (Deutsche Bahn) se esconden en realidad intereses lucrativos pintados de verde, y una continuación de la explotación colonial por parte del Norte Global.**

*"El procesamiento de la sociedad-naturaleza-metabolismo perturbado tiene lugar en el marco de la expansión del mercado capitalista. Hay que proteger a la naturaleza y al clima estableciendo derechos de propiedad privada. Sin embargo, la propiedad privada de la tierra y los recursos naturales sólo puede expandirse como resultado de la destrucción de los bienes públicos. De este modo, se crea escasez de algo que, como el agua, el suelo y el aire limpio, antes abundaba como bien común. Este es precisamente el mecanismo social mediante el cual se aborda el cambio climático en el capitalismo. La biósfera, que antes era un bien común, pierde su precio, los derechos de emisión se convierten en bienes comercializables y el cambio climático, en el mejor de los casos, resulta ser un lucrativo campo de inversión. Al menos eso es lo que dicen las teorías del mercado, cuya práctica a menudo equivale a intentar clavar el pudín en la pared. El comercio de derechos de emisión y los impuestos ecológicos no han hecho nada para cambiar el hecho de que las emisiones perjudiciales para el clima y el consumo de energía estén en niveles récord en función del crecimiento económico".<sup>240</sup>*

El comercio de derechos de emisión y la compra de certificados permiten a empresas como Deutsche Bahn hacer pasar la electricidad producida a partir de carbón como "electricidad verde". El nuevo enfoque de la "Electro-Movilidad" está provocando sobreexplotación, ecocidio, desplazamientos y asesinatos para la extracción de níquel, litio y cobalto, entre otras cosas en: Guatemala, Bolivia, amplias zonas de África, Portugal.<sup>241</sup> Por cierto, el mayor yacimiento de litio de Europa se encuentra en la región de guerra muy disputada: Donbass -y la guerra en Ucrania y el debate geopolítico en torno a ella están y lo que no suele mencionarse también es la relación con ello.<sup>241.1.</sup>

Esta guerra también afecta a los territorios indígenas: El aumento de la demanda de gas de fracturación hidráulica destruye territorios indígenas en Norteamérica, los minerales para la construcción de tanques proceden de territorios indígenas de Brasil, y así sucesivamente.

En busca de litio, el canciller alemán Olaf Scholz viajó a Chile en 2023 y negoció contratos de suministro. Hizo algo parecido con el carbón en Colombia en 2022. En todas partes, el nuevo capitalismo "verde" excava la tierra en busca de las codiciadas materias primas con métodos indignos -a menudo están implicadas empresas alemanas- y casi siempre hay violaciones de los derechos humanos y destrucción del medio ambiente.

Las prácticas descritas para el Tren "Maya" tienen un sistema y una tradición: en todos los megaproyectos de este tipo, que representan una conquista sistemática, existe una toma de tierras de nuevos territorios para la acumulación de capital. La incorporación al sistema capitalista significa militarización, violencia contra las mujeres, robo de agua y aire, expropiaciones, expulsiones, muerte. Incluso dentro del movimiento climático, esta narrativa debería sustituir o al menos complementar el "discurso de los 1,5 grados" que los gobiernos y las corporaciones de este mundo han abrazado con gratitud.

La anunciada "transformación ecológica", cuando se aborda en el marco del sistema colonial-capitalista, debe entenderse como una amenaza - y cuando los poderosos y los propietarios hablan de "desarrollo sostenible", no es raro que signifique hacer "sostenible" la explotación capitalista - y no, por ejemplo, la vida digna de ser vivida. Las consecuencias negativas del "capitalismo verde" también son evidentes en Alemania: la fábrica de TESLA en Grünheide (Brandeburgo) pone en peligro las aguas subterráneas, los animales y las plantas, y se está impulsando en contra de la voluntad de la



*Figuras 81, 82, 83: Una pequeña selección de "simple protección del clima": el níquel, el litio y el cobalto, entre otros, se extraen para la movilidad eléctrica y la "protección del clima" en el Norte Global. 81, izquierda: La mina de níquel "El Estor" en Guatemala; 82, centro: extracción de litio en Bolivia; 83, derecha: extracción de cobalto en el Congo. Las tres minas tienen algo en común: violaciones de los derechos humanos (asesinato de activistas, trabajo infantil, torturas), militarización de las regiones, ecocidio (contaminación del agua y del aire, enfermedades entre los habitantes locales, etc.).*

*Y las empresas y el capital alemanes participan en las tres minas.*

Esto también se aplica a la propia "conservación de la naturaleza". En la "conservación de la naturaleza desde arriba", las "zonas protegidas" del Sur Global suelen ser licitadas por actores del Norte Global, con la colaboración de organizaciones como la GIZ, el WWF o proyectos de reforestación como "Plant a Tree". De hecho, se están usurpando territorios que a menudo antes estaban habitados y mantenidos por pueblos indígenas. La "protección de la naturaleza" del norte sólo funciona con la militarización. "La protección del clima" no se considera una cuestión de justicia social, sino que se utiliza como medio para incorporar más territorios al sistema capitalista.

Las críticas a los actores implicados son largas<sup>242</sup> y los anuncios de "declarar el 30 por ciento del mundo como zonas protegidas" deberían causar preocupación en lugar de alegría.<sup>243</sup> No sólo Survival International Alemania habla de "conservación de la naturaleza", como puede observarse en el caso del Tren "Maya" a través del programa "Sembrando Vida". Los pueblos indígenas del mundo son los mejores custodios de la biodiversidad, los bosques y los ecosistemas de sus territorios. En lugar de aprender de ellos y atacar la falsa promesa de crecimiento de la conservación capitalista de la naturaleza, se les aterroriza con "megaproyectos verdes", conservación de la naturaleza, privatización del agua, el aire y los bosques.

### **La protección del clima no es fácil.**

En la "resistencia" contra el Tren "Maya", los movimientos que no argumentan de forma anticapitalista y que a menudo no dan suficiente voz a los pueblos indígenas también deben considerarse de forma crítica. Más recientemente, las críticas al polémico movimiento de protesta *SelvamedelTren* se encendieron por estos motivos. El movimiento más bien burgués se opone a la construcción del Tramo 5 del Tren "Maya", pero sin que todas las partes del movimiento en su conjunto rechacen el proyecto destructor como tal. Sobre todo, la falta de estudios medioambientales impulsa el movimiento de protesta; la violación de los derechos de los pueblos indígenas parece desempeñar un papel

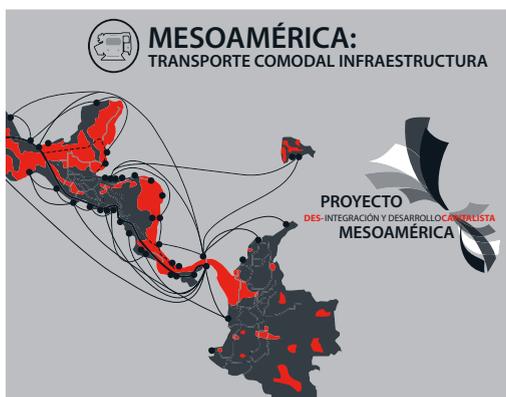


Y aunque el Tren "Maya" es sólo un ejemplo de megaproyectos destructivos, debe entenderse en el contexto sistémico de otros megaproyectos y como una apropiación de tierras que va más allá de México; la ruta del tren podría llegar hasta Guatemala y "Sembrando Vida", apoyado por los gobiernos de EE.UU. y México, también se está construyendo en Belice, El Salvador, Honduras y en México.

El Tren "Maya", vinculado al Corredor Interoceánico, es sólo una parte de la reorganización económica de todo México y

"Conservación colonial de la naturaleza por la alemana GIZ y KfW Entwicklungs-bank, WWF, ONU-Hábitat" impone intereses lucrativos: Las comunidades indígenas deben dejar paso a "proyectos verdes" o "energías sostenibles", "se salvan los campos de golf y resorts de lujo" || *Figura 84: En 2019, el portal de noticias BuzzFeed News reveló violencia masiva y violaciones de derechos humanos por parte de guardias de parques nacionales en varios países, como Nepal, India, Congo, Camerún y República Centroafricana. Los guardabosques, fuertemente armados y cofinanciados por WWF, ejercieron durante años una violencia masiva con el pretexto de luchar contra la caza furtiva: se documentaron numerosos casos de asesinatos, torturas, desalojos, destrucción de viviendas y propiedades y violencia sexual. Informes independientes posteriores confirmaron estos hechos, incluido que WWF conocía los delitos y trató de encubrirlos*"<sup>244</sup>. Y, sin embargo, la "conservación fortaleza" no ha hecho más que cobrar impulso; el objetivo 30 x 30 de la ONU, apoyado entre otros por el gobierno alemán, quiere poner el 30% de la tierra bajo protección natural.<sup>245</sup> Pero dentro del sistema capitalista y de la explotación colonial, esto significa ante todo una mayor militarización. En lugar de proteger los derechos humanos de los pueblos indígenas, que son los mejores custodios de la naturaleza, la "conservación de la naturaleza" actúa actualmente contra ellos, también en nombre del ya inalcanzable "objetivo de 1,5 grados".<sup>246</sup> Actualmente, el gobierno alemán y empresas como la GIZ son corresponsables de la violencia contra el pueblo masai en Tanzania.

Centroamérica, tal como prevé el Proyecto Mesoamérica:



No sólo en el sureste mexicano los proyectos de infraestructura y el turismo, como "punta de lanza" del colonialismo, permiten abrir territorios enteros a proyectos destructivos y conectarlos al mercado mundial. En el norte de Guatemala, parte de la Selva Maya, los enormes y destructivos monocultivos de aceite de palma están a la espera de proyectos como el Tren "Maya". La imagen de la derecha muestra una plantación cerca de El Estor, donde las comunidades indígenas están siendo atacadas (figuras 84.1.)

*Figura 85: "El 'desarrollo' y el 'progreso' que ofrece el sistema oculta lo que en realidad es el desarrollo y el progreso del capital, y lo que es más importante, oculta el hecho de que este progreso y este desarrollo se consiguen mediante la muerte y la destrucción de poblaciones y territorios." Palabras del Subcomandante Moisés del EZLN, 2022, por taller ahuehuate.*



The "development" and "progress" offered by the system in reality disguises what is truly capital's own development and progress and, more importantly, hides the fact that that **progress and development are obtained via the death and destruction of populations and territories.**



Por lo tanto, nunca se encuentran soluciones dentro del marco institucional del sistema capitalista, y los acuerdos internacionales como parte del "derecho internacional" no pueden ni deben decidir la lucha por la supervivencia de los pueblos indígenas. Sin embargo, el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, entre otros, ofrece una opción de acción para reforzar la resistencia de los pueblos indígenas al Tren "Maya" en México y a los megaproyectos destructivos en territorios indígenas de todo el mundo.

## Parte 6: Acuerdo OIT-169

*¿Qué es el Acuerdo OIT-169?*

La siguiente es una cita de la hoja informativa del Círculo de Coordinación OIT-169, una coalición de organizaciones de la sociedad civil, redes y expertos\*, que pide la ratificación del Convenio 169 de la OIT por parte de Alemania.<sup>247</sup>

La ficha informativa completa [en alemán] es accesible y está disponible en: [shorturl.at/csMQ4](https://shorturl.at/csMQ4)



"En todo el mundo, los pueblos indígenas sufren las consecuencias de la colonización histórica y la invasión de sus territorios, y son discriminados por sus diferentes culturas, identidades y formas de vida. Se encuentran entre los grupos de población más desfavorecidos política, económica y socialmente, así como más vulnerables. La aplicación de sus derechos humanos reconocidos internacionalmente es uno de los mayores retos de nuestro tiempo. **El Convenio nº 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de la ONU es el único ordenamiento jurídico internacional que protege los derechos de los indígenas.**

Los pueblos indígenas desempeñan un papel clave en la protección de la biodiversidad y el clima mundial. Los pueblos indígenas protegen los ecosistemas, especialmente los bosques. Son los que más contribuyen a la protección del clima. El Convenio 169 de la OIT de 1989 reconoce las características y formas de vida propias de un pueblo indígena. Los 44 artículos en total tienen por objeto permitir a los pueblos indígenas desarrollarse de una manera que tenga en cuenta sus propias prioridades respectivas como pueblos indígenas. **En el núcleo del Convenio 169 de la OIT se encuentran los procedimientos de consulta y participación de los artículos 6 y 7 para garantizar la participación y la voz de los pueblos indígenas en los proyectos que les afectan.** Los derechos establecidos de los pueblos indígenas no son privilegios ni derechos especiales, sino que son derechos humanos de aplicación universal adaptados a la situación cultural y social particular de estos pueblos".

*¿Qué papel desempeña el Convenio OIT-169 en el proyecto del Tren "Maya"?*

México ratificó el Convenio OIT-169 al principio de los 90tas. Desde entonces, los gobiernos mexicanos han incumplido repetidamente el acuerdo. El núcleo del acuerdo es la consulta a los pueblos indígenas antes de que megaproyectos como el Tren "Maya" entren en sus territorios. El acuerdo también estipula cómo deben llevarse a cabo estas consultas: Deben tener lugar antes de que comience el proyecto, deben realizarse también en lenguas indígenas, deben ir precedidas de una presentación completa de las consecuencias del megaproyecto y deben llevarse a cabo en el marco de los respectivos modos de vida individuales de los pueblos y con carácter libre. En el megaproyecto del Tren "Maya", tal y como se describe en esta investigación, se han ignorado y violado sistemáticamente las opiniones y los derechos de las comunidades indígenas que viven a lo largo del megaproyecto previsto, y se criminaliza a lxs opositorxs. El gobierno mexicano hace referencia a las consultas que se han llevado a cabo, pero estas contradicen los procedimientos establecidos en el acuerdo OIT-169; las consultas fueron insuficientes y no se consultó a todas las comunidades indígenas afectadas. La información sobre las consecuencias del proyecto se presentó de forma inadecuada o incorrecta, y hubo sobornos, intimidación y falsificación de votos. Además, estas "consultas" no tuvieron lugar con antelación, sino cuando el Tren "Maya" ya estaba decidido. El gobierno mexicano incumple el acuerdo y debe rescindir el proyecto.<sup>248</sup>

*¿Qué papel desempeña el Convenio OIT-169 en el contexto de la participación de Deutsche Bahn en el Tren "Maya"?*

El 15 de abril de 2021 -después de décadas- se produjo un supuesto gran avance en Alemania: *"El Bundestag [parlamento alemán] adopta [el 15.04.2021] la ley de ratificación del Convenio n° 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre la protección de los derechos de los pueblos indígenas, cumpliendo así un acuerdo del pacto de coalición. El Grupo de Coordinación 169 de la OIT considera que se trata de un paso decisivo hacia el fortalecimiento de los derechos de los pueblos indígenas. El Convenio garantiza a los pueblos indígenas sus derechos a preservar su identidad cultural, a participar en la toma de decisiones del Estado y a la tierra y los recursos".*<sup>249</sup>

Representantes y altos cargos políticos de todos los partidos representados hoy en el gobierno federal [de Alemania] han hecho campaña anticipada en favor de la ratificación del acuerdo.<sup>258</sup> Unos meses después de la votación en el Bundestag, el acuerdo fue ratificado el 23 de junio de 2021. Un año después, el 23 de junio de 2022, el acuerdo entró en vigor y debe aplicarse. Pero, ¿qué significa la entrada en vigor del acuerdo en Alemania para el megaproyecto en México? Durante mucho tiempo, el gobierno alemán sostuvo que no había "pueblos indígenas" en Alemania. El Grupo de Coordinación de la OIT contradice: *"No obstante, la ratificación es pertinente y sensata en virtud del derecho internacional, porque existen diversas relaciones entre los pueblos indígenas y la República Federal de Alemania".* Esto incluye las numerosas participaciones de fondos, instituciones y empresas alemanas en megaproyectos en territorios indígenas. La entrada en vigor del acuerdo insta al gobierno federal a proteger los derechos pertinentes de los pueblos indígenas, pero no a las empresas privadas.<sup>250</sup>

**Sin embargo: Deutsche Bahn es 100% propiedad del Estado.**<sup>251</sup> El Ministerio de Transportes y todo el gobierno alemán deben obligar a Deutsche Bahn a retirarse del proyecto Tren "Maya". Citamos a Christian Russau, que forma parte del Círculo de Coordinación OIT-169, en la organización paraguas de Kritische Aktionär:innen (Accionistas críticos) y forma parte del Centro de Investigación y Documentación Chile-América Latina:<sup>252</sup>

*"DB Engineering & Consulting GmbH" es propiedad al 100% de Deutsche Bahn AG. En una declaración de 2008, el Servicio Científico del Bundestag señala la autoridad de la República Federal de Alemania para dar instrucciones respecto a Deutsche Bahn y todos sus subcontratistas: "La República Federal de Alemania es propietaria de todas las acciones del capital social de Deutsche Bahn AG, que, debido a su estructura de propiedad, es una empresa estatal de derecho privado. En el caso de las empresas públicas organizadas con arreglo al Derecho Privado, se aplican las disposiciones generales del Derecho civil, mercantil y de sociedades anónimas, que también se aplican a las empresas que no son públicas. Mediante el envío de representantes (funcionarios) sujetos a instrucciones a la junta general y al consejo de supervisión de Deutsche Bahn AG, el Gobierno Federal, como persona jurídica de derecho público, puede influir en las decisiones de la AG." Al ratificar el Convenio n° 169 de la Organización Internacional del Trabajo OIT sobre la protección de los derechos de los pueblos indígenas, la República Federal de Alemania, incluidos todos sus ministerios y autoridades, se ha comprometido a respetar los principios jurídicos del Convenio 169: los derechos de los pueblos indígenas. De esta obligación de respeto se deriva la responsabilidad política del Gobierno Federal alemán de velar por que se garantice la protección de los derechos de los indígenas dentro de su ámbito de influencia, a más tardar a partir de la entrada en vigor del Convenio 169 de la OIT para Alemania y el Gobierno Federal alemán el 23 de junio de 2022. Esta obligación de respetar no es una disposición política de "puede", sino de "debe". Sí se producen incumplimientos de la diligencia debida por parte de instituciones u organismos de cualquier tipo dentro de la esfera de influencia del Gobierno federal, como es el caso del proyecto "Tren Maya" en México, en el que DB Engineering & Consulting GmbH participa como "operador en la sombra", y en opinión de los grupos indígenas- la República Federal de Alemania, a través del ministerio responsable -el Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transporte- como autoridad facultada para emitir directivas, debe garantizar que los representantes designados por el Gobierno Federal en los órganos de Deutsche Bahn tomen medidas políticas contra esta violación de los derechos de los pueblos indígenas: en su interior tomen medidas directas contra esta violación de los derechos indígenas dentro de su ámbito de responsabilidad competente y adopten medidas correctivas."*

Sobre la importancia del Convenio OIT-169 para la participación de DB en el Tren "Maya", compare las publicaciones correspondientes [sólo en alemán]: [shorturl.at/ajoX8](http://shorturl.at/ajoX8)

### El Convenio OIT-169 es controvertido:

Así, los megaproyectos pueden justificarse desde el lado de los gobiernos responsables aludiendo a la ratificación del acuerdo y a la referencia a consultas supuestamente realizadas, y la resistencia puede parecer ilegítima. El gobierno mexicano, por ejemplo, sostiene que acatará el Convenio aunque se incumplan las condiciones básicas de las consultas. Otros gobiernos interpretan el acuerdo como una "directriz voluntaria" a la que no hay que adherirse obligatoriamente. Al mismo tiempo, puede surgir la falsa impresión de que los derechos de los pueblos indígenas quedan garantizados con la ratificación del Convenio. Por supuesto, no es así: la lucha de los pueblos indígenas por sus derechos no se decide en los acuerdos internacionales de la ONU.

Además, hay que criticar a la propia Organización Internacional del Trabajo (OIT). En Qatar, por ejemplo, se sospecha que la organización acepta en parte sobornos y a cambio elogia los avances de Qatar en el trato a lxs trabajadorxs inmigrantes. El jefe de la FIFA, Infantino, y Qatar reaccionaron a menudo a las críticas en el transcurso de la controvertida Copa del Mundo de 2022 remitiéndose a los informes de la OIT.

Al mismo tiempo, hay que subrayar que el Convenio OIT-169 no es únicamente un acuerdo propuesto e impuesto por el Norte Global. El acuerdo también fue exigido y por el que lucharon los pueblos indígenas durante décadas. Sin embargo, estos acuerdos tan arduamente conseguidos se ven socavados en repetidas ocasiones, y no pocas veces se convierten más tarde en instrumentos del Norte Global. Hoy en día, el Convenio OIT-169 puede representar una opción de acción para que los pueblos indígenas protejan sus territorios de la intrusión de gobiernos, empresas y capitales -ha habido éxitos: en México, los wixaritari lograron la restitución de sus tierras en 2012, también a través del Convenio-. Mientras tanto, su situación ha vuelto a ser más insegura, lo que también demuestra que un acuerdo por sí solo no basta. En Guatemala, se impidieron o cerraron enormes minas de oro y plata en territorios indígenas. El Estado guatemalteco fue condenado anteriormente en los tribunales por incumplir el Convenio de la OIT ratificado.<sup>253</sup> La población indígena deja claro en repetidas ocasiones lo mucho que reclama el derecho a la consulta: sí los Estados no cumplen el acuerdo OIT-169 a pesar de haberlo ratificado y no realizan ninguna consulta o realizan consultas insuficientes sobre megaproyectos, las comunidades suelen organizar las llamadas "autoconsultas" y se consultan a sí mismas. De este modo, podrían evitarse los megaproyectos. También los mapuches de Chile, contra que los militares libran una guerra en sus territorios, insisten en la



Figuras 86, 87: Ejemplos de una "autoconsulta"; la resistencia pacífica indígena de Santa María Cahabón (Guatemala) organizó su propio referéndum sobre la cuestión "¿Están de acuerdo en que la central hidroeléctrica en los ríos Oxec y Cahabón siga funcionando?" porque el gobierno no lo hizo. Más de 26.000 personas votaron en contra.

Figura 88: Protesta contra la guerra hacia lxs mapuches en Berlín, 2020. Berlín, 2020. El estado de excepción militar y la ocupación del territorio mapuche continúa en el año 2022 bajo el nuevo Presidente "de izquierdas" Boric. Chile ha ratificado el Convenio OIT-169.

El Convenio ILO-169 en Alemania como opción de actuación contra el Tren "Maya":

Aunque el acuerdo no responsabiliza a las empresas privadas: *"Ya en 2012, los partidos gobernantes habían rechazado la ratificación alegando que pondría en peligro las inversiones de las empresas alemanas".*<sup>255</sup> Obviamente, la ratificación del acuerdo puede llevar a la retirada de las empresas alemanas de megaproyectos en territorios indígenas, y en el caso de empresas estatales como Deutsche Bahn, el gobierno alemán está obligado a forzar la retirada.

**La retirada de Deutsche Bahn del proyecto Tren "Maya", que pretendemos, tendría consecuencias de gran alcance en este sentido, a pesar de que sólo tienen un "pequeño contrato" y ganan "sólo 8 millones de euros":**

- 1) El gobierno mexicano y el ejército están retrasados en la puesta en marcha del Tren "Maya", hay cambios de ruta por pánico, los casos judiciales están retrasando la construcción, la fecha de finalización de 2023 difícilmente se puede cumplir. Así pues, la retirada del operador en la sombra DB, el cual es asesor, puede complicar enormemente el avance del proyecto. Además, DB sólo participa en el Tren "Maya" como parte de un consorcio con las empresas españolas Renfe e Ineco, que probablemente también tendrían que retirarse del proyecto.
- 2) La retirada de DB a través del Convenio de la OIT aumentaría la presión sobre otros grupos del proyecto Tren "Maya" para que también se retiren. Esto es especialmente cierto en el caso de las empresas estatales de los países que han ratificado el Convenio, como las corporaciones del propio México o los socios de DB, Renfe e Ineco de España, también estatales.
- 3) En Alemania, el éxito de la retirada de DB no sólo daría a conocer mejor el Convenio -y, por tanto, los derechos de los pueblos indígenas en su conjunto-, sino que también aumentaría la presión sobre otras empresas alemanas implicadas en proyectos cuestionables en territorios indígenas para que se retiren de ellos.
- 4) La retirada de DB por incumplimiento del Convenio de la OIT sentaría un precedente que podría utilizarse para emprender acciones contra otras empresas. En particular, podría y debería exigirse la inclusión de las directrices de la OIT en la suavizada Ley de la Cadena de Suministro, lo que también haría responsable al sector privado.
- 5) La retirada de las empresas alemanas del proyecto debido a la violación de los derechos de los pueblos indígenas estipulados en el Convenio OIT-169 debilitaría considerablemente la propaganda del gobierno mexicano, que se refiere repetidamente a las empresas "progresistas, sociales y modernas" de Alemania ("Made in Germany"). En particular, se dificultaría la difamación de los opositorxs al proyecto como "opositorxs al progreso", mientras que la resistencia (indígena) ganaría una legitimidad considerable a los ojos de la población mexicana gracias a la retirada de empresas en referencia al Convenio OIT-169.



Archivo del Grupo de InvestigAcción / Recherche AG: "¡No pasarán!"



Figura 89: Pancarta: "¡Los megaproyectos traen la muerte! ¡Fuera los proyectos neoliberales! ¡No al Tren Maya!"  
 Figura 90, 90.1/2.: Manifestantes conmemoran a Samir Flores. El periodista y activista medioambiental, defensor de los derechos indígenas y de la protección de la tierra, era miembro del FDPTA y del CIG, organización de filiación zapatista. En febrero de 2019, recibió dos disparos en la cabeza en su casa de Amilcingo, un pueblo indígena de Morelos. Samir dedicó su vida a resistir y organizarse contra los destructivos proyectos de "modernización" que vulneran los derechos de los indígenas.<sup>259</sup>  
 „Samir, no te has ido, sigues aquí con nosotros y seguiremos defendiendo la vida, luchando contra los megaproyectos: PIM, el Corredor Sísmico, el Tren Maya, las minas y las hidroeléctricas. El único argumento de los gobiernos es el dinero. Pero nosotros preferimos la vida."



Figura 91 "Danni y Bachajón, estamos lado a lado: ¡por la vida y contra la represión!"





Archivo del Grupo de InvestigAcción / Recherche AG: Cartel para la manifestación con el CNI y el EZLN el 8 de octubre en Berlín.



Archivo del Grupo de InvestigAcción / Recherche AG: Movilización para el Día de Acción Mundial en el Campamento Anti IAA [Salón Internacional del Automóvil] en Múnich (izquierda); protesta frente a la Embajada de México en Berlín (derecha).



Archivo del Grupo de InvestigAcción / Recherche AG: Anuncio del Día de Acción Mundial (izquierda),  
 Manifestación del 30.10.2021 en Berlín (derecha)



Una pequeña selección de fotos del día de acción en Alemania del archivo del Grupo de InvestigAcción / Recherche AG:



## Parte 7: Entrevista con el Dr. Sergio Prieto Díaz de la Universidad de Campeche, Colegio ECOSUR

Esta es una versión abreviada de la entrevista completa: Para ver la entrevista completa, consulte: <https://bahn.ya-basta-netz.org/>

### **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). 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 y nos comunicamos con él desde Campeche por videoconferencia.

\*\*\*

### **Redacción „Recherche AG“:**

¿En qué contexto internacional debería entenderse el proyecto "Tren Maya"? ¿Qué papel juegan los intereses geopolíticos?

### **Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Este proyecto se relaciona con tres aspectos: la consideración de una zona fronteriza que así mismo son zonas de disputa permanente. La multiplicación de megaproyectos como el Tren Maya y el impacto que estas dos categorías a niveles "lo fronterizo" y "lo territorial" tienen en cuanto a los procesos de inmovilidad.

En este sentido se establece una relación histórica y casi natural entre la multiplicación de megaproyectos como proyectos de reordenamiento territorial.

Esta región del sur de México, se configura 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, para convertirse en herramientas de control territorial, sólo para la extracción de los recursos, pero en general para la gestión de los territorios que incorpora la variable de movilidad, teniendo alcances en cuanto a las funciones tradicionales de las fronteras.

Esta región de México, es el mayor corredor migratorio del mundo hacia Estados Unidos.

**Redacción "Recherche AG":**

Es la idea de correr la frontera, en el caso de Estados Unidos siempre más al sur ¿no? Empezando entre México y Guatemala, para desde ahí controlar las caravanas de migrantes.

Ahora con este nuevo presidente Biden ¿hay cambios en vista o se va a seguir usando la misma política que se venía usando en los últimos cinco años?

**Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Hay una variable o dinámica cultural de forma pero no de fondo en los últimos gobiernos estadounidenses.

El primero es la migración racializada, como una amenaza para el modo de vida americano. No es cierto que se quiera acabar con la migración. Los países de origen, los países de tránsito y los países de destino se benefician de los procesos migratorios a través de distintos mecanismos. Así configurándose en una especie de "fronteras múltiples", básicamente un reparto de los territorios. Y una de las primeras cosas que se hacen son muros que no protegen a quienes están dentro sino que le quitan la movilidad a quienes están fuera.



*Figura 92: Caravana de migrantes procedentes de Centroamérica en el sur de México.*

**Redacción "Recherche AG":**

¿Cómo se valora el papel de Alemania, refiriéndose a las empresas alemanas, el capital alemán, como actores globales?

**Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Por la cuestión estratégica geopolítica en esta región Península de Yucatán no ha sido Alemania uno de los grandes actores a vigilar. Sin dejar de considerar que son muy importantes en el mercado de energías renovables y sector financiero. Pero la sensación de que Alemania pueda ser un actor estratégico, peligroso o preponderante es menor. Entonces, el conocimiento que tenemos es menor.

En un México con un discurso nacionalista de desarrollo nacional, el panorama para la inversión extranjera se ha abierto más que en otras épocas.

**Redacción "Recherche AG":**

¿Cómo se debe entender al Tren Maya? Es una ventana para otras industrias que conecta a los megaproyectos con la región, pero también es una primera puerta para la expropiación y explotación...

**Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Uno de los problemas ha sido tratar de visibilizar el Tren Maya simplemente como un tren. Ya está ocurriendo un proceso de especulación de la tierra, en este momento empieza un proceso de sustitución de población, llegando inversores y el proceso de reordenamiento territorial.

Las personas podrían perder el uso de su terreno, la propiedad de facto del terreno y el teórico ingreso económico que les darían (FIBRAS: Fideicomiso de Inversión en Bienes Raíces).

Lo que se está dando es un cambio en la gestión de tierra, de conveniencia, de vivencia colectiva, porque hay quienes están a favor y quienes están en contra. No necesitamos convencer a todos, necesitamos convencer a algunos y ya luego se pelean entre ellos.

**Redacción "Recherche AG":**

En "El Tren Maya: ¿cuarta transformación o continuismo estructural?" 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:**

Consultas se han realizado. Pero no son las consultas que obliga el hecho internacional y los convenios que México ha ratificado. Lo que se ha hecho y se está haciendo todavía 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 forma que no nos resulte el: No al Tren Maya.

Desde quienes entendemos el Convenio 169, lo que se ha hecho es un ejercicio de legitimación de la decisión ya tomada.

### Redacción "Recherche AG":

Alemania ratificó también el Convenio 169. Y la DB Consulting y Engineering ahorita tiene un contrato para participar en el proyecto del Tren Maya y es una empresa estatal. En ese contexto el convenio es bien importante.

El Estado de Alemania no habla de la participación en el proyecto. ¿Eso tiene una relación con la ratificación del Convenio?

### Dr. Sergio Prieto Díaz:

Sí, seguramente, pero hay que ver cómo es la relación de los Estados con respecto a sus empresas. En ese sentido, ejerciendo presión al gobierno alemán para hacer cumplir a sus empresas las legislaciones internacionales.

En el caso de Alemania, pudiera ser más factible esta vigilancia y este intento de que se cumpla la normativa por la conciencia quizá social. Esa vigilancia a las empresas extranjeras y a los bancos que financian a esas empresas.

### Redacción "Recherche AG":

¿Cuál es tu opinión sobre la reciente paralización de las obras por orden judicial? Y ¿Sí ha cambiado algo desde la sentencia que hubo?

### Dr. Sergio Prieto Díaz:

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. Es un proyecto que no tiene proyecto, el proceso de consulta que se ha hecho no está concluido y no es reconocido. Esto evidencia las resistencias por parte de las poblaciones, que teóricamente fueron consultadas, pero parecen no estar de acuerdo con el proyecto.

Hay que ver este proyecto como un territorio en conflicto y por la administración de los derechos de las personas. En este conflicto el hecho de los amparos por parte de las empresas constructoras y FONATUR (Fondo Nacional del Turismo), ha sido que no se está haciendo obra nueva del tren.

Para algunos es sólo arreglar, aunque hay afectaciones que son nuevas. Como sólo es arreglar no hay por qué parar.



*Figura 93: "México se ha convertido en el protector del gobierno estadounidense", afirma el experto en México de la organización Brot für die Welt. "Con la ayuda del ejército se impide viajar a los inmigrantes de viajar hacia el norte. El resultado son violaciones de los derechos humanos."*

### Redacción "Recherche AG":

La gestión del proyecto la tienen las fuerzas armadas. El ejército debe ser el encargado de gestionar el proyecto de infraestructura y eso sin autoridades estatales intermedias.

Eso significa pues, ¿peligrosa independencia a las fuerzas armadas?

### Dr. Sergio Prieto Díaz:

Hay que considerar que estamos en una zona de frontera geoestratégica: por la migración, por los tránsitos de droga, por los recursos naturales... es un territorio rico. Empobrecido, pero rico.

Esto no es un espacio libre de militarización. Y es una militarización histórica. Ahí tenemos el ejemplo de la Selva Lacandona donde hay un conflicto militar invisibilizado desde hace veinte años. Es una zona tradicional de militarización.

Al final lo que se está buscando es encontrar la forma de justificar esa militarización y se ha hecho con varios proyectos. Por ejemplo, el programa Sembrando Vida, es una política pública a diferencia del Tren Maya que es un proyecto de inversión que propone reforestar árboles y otorgar una pequeña renta a la persona que tiene un terreno, incluso se ha propuesto por parte del gobierno mexicano para hacer un programa en: El Salvador; Honduras y Guatemala. Es el mayor plan de reforestación en el mundo.

Este programa permite que las comunidades puedan tener sus viveros, pero se le da a los militares la función de ser viveros. Los viveros militares asociados al programas Sembrando Vida, están ahí en la Selva Lacandona, alrededor de todos los caracoles de los Zapatistas.<sup>131</sup> Están situados estratégicamente en lugares de conflicto, pero con un mandato verde.

Hay un poder de facto, que es el militar. Al cual hay que mantenerlo contento dándole prerrogativas que van a permitir mantenga su poder asignándole obras públicas, el control de determinados territorios y por supuesto por contratos que supera lo militar.

**Redacción "Recherche AG":**

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

**Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Y este programa Sembrando Vida es sumamente interesante. No se habla tanto como el Tren Maya, pero está localizado en prácticamente toda la región sur del país y en amplias zonas del centro del país. Y México financia este programa en estos países centroamericanos con una función geoestratégica y territorial para desarrollar territorios y poblaciones conflictivas, bajo el discurso de sembrar plantas.

**Redacción "Recherche AG":**

Y como última pregunta, ¿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:**

Desde el primer momento, las redes de apoyo de les zapatistas han estado presentes, más allá de la Selva Lacandona y de Chiapas. Los comités han estado presentes en la vinculación de las resistencias.

El Tren Maya se ha querido mercadear con una identidad que está muy viva aquí, y eso es lo que despierta procesos de resistencia históricos en la Península de Yucatán. No hace tanto tiempo hubo una Guerra de Castas en la que los pueblos mayas se levantaron en resistencia contra la explotación en las haciendas y contra los trenes que llegaron hasta donde llegaron porque los mayas dijeron: "hasta aquí".

Esto no es un proyecto nuevo. El sueño de colonizar, de neoliberalizar y de poner a producir a esta región, tiene siglos y va a seguir teniendo siglos. Estos proyectos se pueden conectar con proyectos históricos 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 que detonan procesos migratorios.

**Redacción "Recherche AG":**

Con el Convenio 169 es importante la resistencia internacional, no sólo con México y Alemania, sino que las resistencias entre España y Alemania se unan, como las empresas se unen ¿no?

Ojalá esta investigación ayudase y se vuelva práctica. Que no todo quede en un plano teórico.

**Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Claro, es en las prácticas donde realmente se puede mostrar la teoría. Agarrarse de las legislaciones ratificadas y hacerlas cumplir.

Generar otro tipo de responsabilidades políticas internacionales donde los pueblos sean quienes puedan decidir.

**Redacción "Recherche AG":**

Sergio, gracias por la entrevista. ¿Tienes una pregunta hacia nosotros?

**Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Tren de la muerte ¿por qué ese nombre? Yo creo que la lógica del capitalismo, neoliberalismo que encarna este tren. Este nuevo neoliberalismo "verde" no es la muerte, sino se podría decir el despojo. No son proyectos que pretenden por sí mismos destruir, sino beneficiarte de una condición 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. Bajo toda esta retórica de las energías sostenibles. Que es justamente dar condiciones mantenibles de desigualdad de explotación.

El Tren Maya agarra este nuevo discurso que no está enfocado en la idea de desarrollo clásica. Es el desarrollo turístico, de baja intensidad, sostenible, que va hacia servicios. No es el mismo tipo de desarrollo que antes.

Los muros hoy día son estos proyectos. Este muro verde, sostenible, turístico que en el fondo son muros para la movilidad de las personas.

Finalmente, le podemos poner mil nombres que sean mas reales que Tren Maya.

*Figura 94: "Proceso de consulta sobre el tren maya" - Rogelio Jiménez Pons, (ex-)Director General de FONATUR y el presidente mexicano AMLO. Durante las consultas, más del 90% votó a favor de la construcción del ferrocarril, pero ni siquiera el 3% de los votantes con derecho a voto votaron o tuvieron la oportunidad de hacerlo.*







*Figura 95: El presidente AMLO y Nayib Bukele, Presidente de El Salvador, en un acto de ampliación del programa "Sembrando Vida". También acompañado de altos cargos militares mexicanos que controlan el "programa de reforestación". Probablemente haya muchos grupos alemanes, donantes, etc. implicados en el proyecto Sembrando Vida.*



\*\*\*

## **CAMINA TU CAMINAR**

**Camina niño maya tu  
caminar, donde la  
cascabel cambia de  
piel, ¡viste! el bordado  
de su lomo  
para que fulgure tu  
memoria.**

**Camina creador maya  
tu caminar,  
corre en los pies del  
yuuk, vuela en las  
plumas del gavián,  
musicaliza en la  
comisura del viento.**

**Camina mujer maya  
tu caminar,  
en la profunda raíz del  
xya'axche', despunta  
la cuerda de XTáabay,  
decora el parpadeo del  
sak bej.**

**Tu caminar no tiene  
igual,  
es la huella de tus  
dioses.**

***Pedro Uc Be***

"Desarrollo" - "¡No al mal llamado Tren Maya!"  
Dibujos de Aldair T'ut, vía la Asamblea Múuch' Xímbal, 2022





La Jornada (20.04.2022), [https://www.lajornadamaya.mx/nacional/194036/comunidades-de-la-peninsula-de-yucatan-resisten-contra-el-tren-maya-activista/?fbclid=IwAR2jQwIPX4d52v0yX3UYCYV5g4u4Q7N0jVb\\_6n8WQmVdkCv\\_ZLFD21](https://www.lajornadamaya.mx/nacional/194036/comunidades-de-la-peninsula-de-yucatan-resisten-contra-el-tren-maya-activista/?fbclid=IwAR2jQwIPX4d52v0yX3UYCYV5g4u4Q7N0jVb_6n8WQmVdkCv_ZLFD21), [última consulta: 09.06.2022].

72 Abraham Bote Tun: "Comunidades mayas: defensa de la vida y resistencia contra el Tren Maya", en: *Disident* (20.04.2022), <https://disidentemx.com/2022/04/20/comunidades-mayas-defensa-de-la-vida-y-resistencia-contra-el-tren-maya/>, [última consulta: 09.06.2022].

73 Una de las estaciones del Tren Maya que quieren poner está cerca de pequeños pueblos. La gente que vive ahí no tiene agua. Si se pone un atractivo, el líquido se irá a los turistas, no a los pobladores" Dr @ZambranoAxolote & Julio Astillero el 20/04/2022 en Twitter: <https://t.co/UMAs885NA> <https://t.co/XcHudF3rHE>, [última consulta: 09.06.2022].

74 "300 académicos y 20 organizaciones exponen objeciones al Tren Maya, piden frenar su construcción y proponen "diálogo constructivo" con el presidente @lopezobrador7 / "Aquí, el texto completo, con las 20 razones que exponen", en: Julio Astillero (20.04.2022), <https://t.co/ncdCgN4sW> [https://twitter.com/julioastillero/status/1516904358026419713?fbclid=IwAR2jQwIPX4d52v0yX3UYCYV5g4u4Q7N0jVb\\_6n8WQmVdkCv\\_ZLFD21](https://twitter.com/julioastillero/status/1516904358026419713?fbclid=IwAR2jQwIPX4d52v0yX3UYCYV5g4u4Q7N0jVb_6n8WQmVdkCv_ZLFD21), [última consulta: 09.06.2022].

75 Video: [https://www.instagram.com/reel/Cd0\\_PcF8tIq8bid-MDjnsNvVMjY](https://www.instagram.com/reel/Cd0_PcF8tIq8bid-MDjnsNvVMjY)

76 Cf. página web de <https://www.salmadeldren.com/> (un movimiento de "protesta" controvertido que hay que criticar).

77 Teresa de Miguel: "Cuando López Obrador supo que no íbamos solo artistas, canceló. Así fracasó el encuentro en Palacio Nacional sobre el Tren Maya", en: *El País*, (28.04.2022), <https://elpais.com/mexico/2022/04-26/cuando-lopez-obrador-supuso-que-no-iba-solo-artistas-cancelo-asi-fracaso-el-encuentro-en-palacio-nacional-sobre-el-tren-maya.html?outputType=amp>, [última consulta: 09.06.2022].

78 Archivo de la Recherche AG.

79 Avisa Midia: "Juez da suspensión definitiva en tramo del Tren Maya, pero Fonatur dice que continuará la obra", en: *Animal Político*, (mayo 2022), <https://www.animalpolitico.com/2022/05/tren-maya-juez-suspension-definitiva-obras-playacarmen/>, [última consulta: 09.06.2022].

80 "Gobierno reconoce que Tramo 5 del Tren Maya no tiene estudio de impacto ambiental; apenas está en proceso, dicen Sedena y Semarnat", en: *Animal Político* (mayo 2022), <https://www.animalpolitico.com/2022/05/apenas-estudio-imoactio-ambiental-tren-maya-sedena/>, [consultado por última vez el 09.06.2022].

81 "Más de 70 empresas cumplen por tramo de Tren Maya", en: *BNAmericas*, (16/04/2022), <https://www.bnamericas.com/es/noticias/mas-de-70-emprendas-cumplen-por-tramo-de-tren-maya>, [última consulta: 09.06.2022].

82 "BlackRock, el oscuro constructor del Tren Maya", en: *Pie de Página* (31.08.2020), <https://piedepagina.mx/blackrock-el-oscuro-constructor-del-tren-maya/>, [última consulta: 09.06.2022].

83 Comparación general: [https://en.wikipedia.org/wiki/Mexico\\_City\\_Metro\\_overspass\\_collapse](https://en.wikipedia.org/wiki/Mexico_City_Metro_overspass_collapse); sobre el papel de Alstom: "Empresa que construyó la Línea 12 del Metro está a cargo del proyecto del Tren Maya en Yucatán y Quintana Roo", en: *Yucatan Times* (03.05.2021), <https://www.theyucantimes.com/2021/05/company-that-built-the-metro-line-12-is-in-charge-of-the-maya-train-project-in-yucatan-and-quintana-roo/>, [consultado por última vez el 08.07.2021].

84 Comunicado de prensa oficial de ALSTOM: <https://www.alstom.com/press-releases-news/2012/11/alstom-successfully-commissions-the-complete-electrification-and-rail-control-system-for-mexico-citys-new-metro-line-12>

85 Entre otros: "Alstom gana un contrato para construir 42 trenes para la línea Maya en México", en: *Handelsblatt* (27.05.2021), <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/transportunternehmen-alstom-erhaelt-auftrag-zum-bau-von-42-zuegen-fuer-maya-strecke-in-mexico/2729860.html>, [última consulta: 09.06.2022].

86 Comunicado de prensa oficial de ALSTOM: <https://www.alstom.com/press-releases-news/2021/06/alstom-bombardier-led-consortium-supply-tren-maya-railway-project>

87 Entre otros: "México: El consorcio Alstom construirá 42 trenes para la nueva línea Maya", en: *EurailPress* (mayo de 2021), <https://www.eurailpress.de/nachrichten/fahrzeuge-komponenten/detail/news/mexico-alstom-konsortium-baut-42-zuege-fuer-neuemaya-strecke.html>, [última consulta: 09.06.2022].

88 U.a.: "Alstom pagará una multa de 772 millones de dólares a EEUU por sobornos", en: *El Periódico de la Energía* (23.12.2014), <https://elperiodicodeenergia.com/alstom-pagara-una-multa-de-772-millones-de-dolares-a-eeuu-porsobornos/>, [última consulta: 09.06.2022].

89 Alfons Fresse: "Alstom may take over Bombardier", en: *Der Tagesspiegel* (31.07.2020), <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/grossauftrag-in-der-bahnindustrie-alstom-darf-bombardier-uebernehmen/26056082.html>, [última consulta: 10.07.2021].

90 Norddeutscher Rundfunk, Studio Braunschweig: "Bahnhersteller Alstom und Bombardier vollenden Mega-Fusion" (29.01.2021), [https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/brunschweig\\_harz\\_goettingen/Bahnhersteller-Alstomund-Bombardier-vollenden-Mega-Fusion,fassung346.html](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/brunschweig_harz_goettingen/Bahnhersteller-Alstomund-Bombardier-vollenden-Mega-Fusion,fassung346.html), [última consulta: 10.07.2021].

91 CLS Bank Klimafonds (u.a. Investmentberichte 2020, 2021) / en el archivo de Recherche AG.

92 Página web oficial de INECO: "Un consorcio formado por Renfe, Ineco y la empresa alemana DB se adjudica un contrato para el proyecto del Tren Maya en México" (20.01.2021), <https://www.ineco.com/webnews/en/news/consortium-formed-ineco-german-company-db-has-been-awarded-contract-tren-maya-project>; también: <https://www.bnamericas.com/en/company-profile/consorcio-renfe-ineco-engineering-consulting>; "Renfe, Ineco y Deutsche Bahn entran al Tren Maya" (28.12.2020), <https://gruposconcreto.com/renfe-ineco-y-deutsche-bahn-entran-al-tren-maya/>, [consultado por última vez el 10.07.2021].

93 Sitio web oficial de INECO: "Nueva colaboración con Rail Baltica" (9.07.2019), <https://www.ineco.com/webnews/en/news/new-collaboration-rail-baltic>, [consultado por última vez el 10.07.2021].

94 "Arabia Saudí: Renfe lanzará las primeras carreras de demostración en diciembre", en: *Lok-Report* (23.10.2017), <https://www.lok-report.de/news/uebersee/Item/1704-saudi-arabien-renfe-startet-im-dezember-erste-demonstrationsfahrten-meklamedia.html>, [consultado por última vez el 09.06.2022].

95 Véase la nota 92.

96 Organización Internacional del Trabajo: Ratificaciones de España, [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11200:0::NO::P11200\\_COUNTRY\\_ID:102847](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11200:0::NO::P11200_COUNTRY_ID:102847), [última consulta: 06.06.2022].

97 Véase las notas 92 y 95.

98 Página web oficial de la GIZ: <https://www.giz.de/de/weltweit/13435.html>

99 Página web oficial de la GIZ: <https://www.giz.de/de/weltweit/61152.html>

100 Jonas Seufert/ Marcel Siepmann: "Planned 'Maya' railway through Mexico: A dangerous train", en: *TAZ. Die Tageszeitung*, (21.08.2021), <https://taz.de/Geplante-Maya-Bahn-durch-Mexiko/!5791061/>, [última consulta: 05.06.2022].

101 "Siemens se apunta para construir un Tren Maya inteligente", en: *Forbes México* (09.12.2018), <https://www.forbes.com.mx/siemens-se-apunta-para-construir-un-tren-maya-inteligente/>, [consultado por última vez el 09.06.2022].

102 "TUV Rheinland, empresa alemana, interesada en participar en Tren Maya", en: *El Economista* (02.12.2018), <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/TUV-Rheinland-empresa-alemana-interesada-en-participar-en-Tren-Maya-20181202-0017.html>, [última consulta: 09.06.2022].

103 Página web de DB Consulting & Engineering: <https://db-engineering-consulting.com/de/uber-uns/>, [última consulta: 10.07.2021].

104 Página web de DB AG: <https://karriere.deutschebahn.com/karriere-de/uber-uns/vs-top-arbeitgeberin/soziales-engagement-2652652>, [última consulta: 10.07.2021].

105 Página web de DB AG: [https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche\\_Mediapakete/mediapakete\\_klimaschutzziel-1201550](https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Mediapakete/mediapakete_klimaschutzziel-1201550), [última consulta: 10.07.2021].

106 Sitio web DB Mobil: <https://dbmobil.de/klimaschutz;https://www.gwa.de/agentur-neuigkeiten/klimaschutz-kann-sich-einfach-gegen-oglyv-inszenieren-die-db-als-schlu-CC%88ssel-dermobilitaetswende/f-text=EF%20mot%20de%3A%20campa%20de%20proteccion%20climatica%20puede%20ser%20simple&text=EF%20tor%20del%20transporte%20en%20Alemania%20debe%20la%20modificacion%20de%20a%20ley%20de%20proteccion%20climatica>, [última consulta: 06.06.2022].

107 Página web de DB AG: <https://gruen.deutschebahn.com/de/massnahmen>, [última consulta: mayo de 2022].

108 DB website: <https://karriere.deutschebahn.com/karriere-de/uber-uns/vs-top-arbeitgeberin/soziales-engagement-2652652>, [última consulta: 10.07.2021].

109 DB website: <https://gruen.deutschebahn.com/de/strategie-strategie-soziale-verantwortung>, [última consulta: 10.07.2021].

110 Página web de Fridays for Future (Alemania): <https://fridaysforfuture.de/ruckblick-alleuersklima/>

111 Página web de DB: "Nuevo diseño exterior de los trenes ICE: la franja roja se vuelve verde", en: *gruen.deutschebahn.com/de/news/ice\_gruen*, [última consulta: 09.06.2022].

112 Sitio web de la BMDV: [https://www.bmvi.de/SiteGlobals/Forms/Suche/DE/Expertensuche\\_Formular.html?resourceId=12880&input=12872&pageLocale=de&templateQueryStringSearch=tren+maya&cl2Categories\\_Themes=cl2Categories\\_Themes.GROUP=1&documentType=&documentType\\_GROUP=1&lastChangeAfter=&lastChangeBefore=&selectSort=commonSortDate\\_dt+desc&selectSort.GROUP=1](https://www.bmvi.de/SiteGlobals/Forms/Suche/DE/Expertensuche_Formular.html?resourceId=12880&input=12872&pageLocale=de&templateQueryStringSearch=tren+maya&cl2Categories_Themes=cl2Categories_Themes.GROUP=1&documentType=&documentType_GROUP=1&lastChangeAfter=&lastChangeBefore=&selectSort=commonSortDate_dt+desc&selectSort.GROUP=1), [consultado por última vez el 09.06.2022].

113 Véase el artículo "Más allá de las mayas", nota 1; también: Hannah Simón Fröhlich: "Vorne dabei. Mexico: German companies in competition for participation in mega-infrastructure project 'Tren Maya'", en: *Junge Welt* (16.08.2021), edición impresa p. 7 o en línea: <https://www.jungewelt.de/artikel/408413.mexico-vorne-mitdabei.html>, [última consulta: 06.06.2022].

114 Véase la nota 92.

115 Pregunta parlamentaria de la diputada del Bundestag alemán Eva Schreiber (DIE LINKE), <https://dserver.bundestag.de/btd/19/291/1929165.pdf>

116 Acta plenaria 19 / 226 del Bundestag alemán, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/19226.pdf>

117 Véase la nota 115.

118 "Renfe se adjudica un contrato de más de 13 millones de euros en México para el desarrollo del Tren Maya", en: *El País* (18.12.2020), <https://elpais.com/economia/2020-12-18/renfe-se-adjudica-un-contrato-demas-de-13-millones-de-eurosen-mexico-para-el-desarrollo-del-tren-maya.html>, [última consulta: 10.07.2021].

119 Véase las notas 265 y siguientes sobre el capítulo "Resistencia".

120 Página web del Gobierno mexicano: "Tren Maya; Conferencias sobre Programas del Bienestar" (22.09.2020) <https://www.gob.mx/stps/es/articulos/tren-maya-conferencias-sobre-programas-del-bienestar-2531227/di-0es>, [última consulta: 10.07.2021].

121 "El sector del transporte en México se profesionaliza" (03.09.2020), <https://railacademy.deutschebahn.com/en/news/mexico-transport-sector-becoming-increasingly-professional>, [última consulta: 10.07.2021]. [Propio Traducción]

122 Página web de DB: <https://karriere.deutschebahn.com/karriere-de/uber-uns/vs-top-arbeitgeberin/soziales-engagement-2652652>, [fecha de consulta: 10.07.2021].

123 Página web de DB Consulting & Engineering, "Latin America", en: *Latin America*, <https://db-engineering-consulting.com/de/news/lateinamerika-eti-strategische-markt-im-aufbau>.

124 El caso fue documentado por el Centro de Derechos Humanos Fray Bartolomé de las Casas (el 08.05.2021), además de la publicación relacionada de Ya-Basta (14.05.2021), <https://www.ya-basta-netz.org/urgent-action-toedlicher-angriff-aufgemeinde-indalman-altos-de-chiapas/>, [consultado por última vez el 10.07.2021].

125 Entre otros: "3000 Tsotiles son desplazados en Chiapas bajo ataque militar, en: *Avisa Midia*, <https://avisa.org/3000-tsotiles-son-desplazados-en-chiapas-bajo-ataque-paramilitar/>, [última consulta: 09.06.2022].

126 Entre otros: "Más de 3 mil hogares desplazados por culpa del Tren Maya", en: *La Otra Opinión*, (28.04.2022), <https://laotraopinion.com.mx/mas-de-3-mil-hogares-desplazados-por-culpa-del-tren-maya/>, [última consulta: 09.06.2022].

127 U.a.: Gloria Leticia Díaz: "Comunidades indígenas a la 4T: 'No queremos ser la servidumbre'", en: *Proceso* (número 2311), disponible en línea con derechos de acceso, [última consulta: 10.07.2021]; resumen relacionado en <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2021/02/16/comunidades-indigenas-la-4t-no-queremos-ser-la-servidumbre-258406.html>, [última consulta: 10.07.2021].

128 Megan Beatley, Sam Edwards: "La México's 'Mayan Train' a Boondoggle?", en: *The Nation* (22.05.2020), <https://www.thenation.com/article/world/is-mexicos-mayan-train-a-boondoggle/>, [última consulta en 10.07.2021]. [traducción propia].

129 Centro de Derechos Humanos Fray Bartolomé de las Casas en Chiapas, México, "Riesgo a la vida, seguridad e integridad de quienes cuidan la Madre Tierra en México" (20.02.2020), <https://frayba.org.mx/riesgo-a-la-vida-seguridad-e-integridad-de-quienes-cuidan-la-madre-tierra-en-mexico/>, [consultado por última vez el 10.07.2021].

130 Informe 2020/2021 de Amnistía Internacional: México, <https://www.amnesty.de/informieren/amnesty-report/mexico-2020?section=18858251>, [consultado por última vez el 12.07.2021].

131 U.a.: "Causará Tren Maya tala de 300 mil árboles", en: *Lucas del Siglo* (03.05.2022), <https://lucasedelsiglo.com/2022/05/03/causara-tren-maya-tala-de-300-mil-arboles-local/>, [última consulta: 09.06.2022].

132 "¿Qué le parece el proyecto del Tren Maya? It is coming!", en: *Everything Playa Del Carmen* (junio de 2020), <https://everythingplayadelcarmen.com/mayan-train/>, [consultado por última vez el 10.07.2021]. [Traducción propia].

133 César Reyes: "AMLO invitó a Joe Biden visitar México; fue un encuentro respetuoso y sin discrepancias, asegura el presidente mexicano", en: *La Opinión* (02.03.2021), <https://laopinion.com/2021/03/02/amlo-invito-a-joe-biden-visitar-mexico-fue-un-encuentro-respetuoso-y-sin-discrepancias-asegura-el-presidente-mexicano/>, [última consulta: 10.07.2021]; Will Grant: "Kamala Harris tells Guatemala migrants: 'Do not come to US'", en: *BBC* (08.06.2021), <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-57387350>, [última consulta: 10.07.2021].

134 Leonardo Núñez González: "Entre el honor y el dinero, lo segundo es lo primero", en: *Nexos* (01.02.2021), <https://www.nexos.com.mx/?p=52926>, [última consulta: 10.07.2021].

135 Pregunta parlamentaria Sabine Leidig (DIE LINKE), impreso 19/32490, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/324/1932490.pdf>

136 Respuesta a la pregunta parlamentaria del Secretario de Estado Ferlemann, impreso 19/32490, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/324/1932490.pdf>

137 Cf. pregunta parlamentaria, nota 135.

138 Informe completo del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (México): <https://hchr.org.mx/comunicados/ona-dh-el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia/>

139 Brigadas Internacionales de Paz (E.E.U.U.): "Los Relatores Especiales de las Naciones Unidas expresan su preocupación por el megaproyecto del Tren Maya en México", <https://pbiosa.org/content/united-nations-special-rapporteurs-express-concerns-about-mayantrain-megaproject-mexico;informe-completo-de-los-Relatores-Especiales-de-las-ONU>: <https://www.unhcr.org/carta-de-relatores-dh-ona-gobierno-de-mexico-sobre-tren-maya/>.

140 U.a.: "The Yucatan Times: 'Descubren acuerdos secretos entre el gobierno de AMLO y la ONU para el Tren Maya' (22 de junio de 2022), <https://www.theyucantimes.com/2020/06/secret-agreements-between-amlo-government-and-the-united-nations-for-the-tren-maya-is-discovered/>, [consultado por última vez el 06.06.2022]. [traducción propia].

141 U.a.: "Gobierno ignoró UNO sobre Tren Maya", en: *El Universal* (07.03.2022), <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/gobierno-ignora-la-onu-sobre-tren-maya/>, [última consulta: 09.06.2022]; también: [https://www.tourinews.es/resumen-de-prensa/notas-de-prensa-turismo-medioambiente/mexico-tren-maya-gobierno-ignora-advertencias-ona-construccion.4467753\\_102.html](https://www.tourinews.es/resumen-de-prensa/notas-de-prensa-turismo-medioambiente/mexico-tren-maya-gobierno-ignora-advertencias-ona-construccion.4467753_102.html); <https://www.independentespanol.com/noticias/americalatina/mexico/amlo-recomendaciones-ona-tren-maya-mexico-b2030626.html>

142 vía SumOfUs, archivo de Recherche AG.

143 vía SumOfUs, archivo de Recherche AG.

144 vía SumOfUs, archivo de Recherche AG.

145 Comité para la Eliminación de la Discriminación Racial - Observaciones finales sobre los informes periódicos 18º a 21º combinados de México", [https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CERD/Shared%20Documents/MEX/CERD\\_C\\_MEX\\_CO\\_18-21\\_36936\\_S.pdf](https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CERD/Shared%20Documents/MEX/CERD_C_MEX_CO_18-21_36936_S.pdf).

146 Archivo de Recherche AG.

147 Archivo de Recherche AG.

148 Deutsche Bahn, Zentralbereich Konzernkommunikation (ed.): *Die Bahnform*. Deutsche Bahn AG, Frankfurt 1994 (112 páginas).

149 DB Engineering & Consulting website, [última consulta: 09.06.2022].

150 ZDF Magazin Royale (@zdfmagazin) tuitó a las 19:13 el lun, 21 mar 2022: "¿Qué tienen que ver el puerto de Santos, una universidad en Riad y la línea de alta velocidad Pekin-Shanghai con Deutsche Bahn?". Hilo. (1/6) #zdfmagazin ([https://twitter.com/zdfmagazin/status/1505970754562805762?reply\\_id=1505970754562805762](https://twitter.com/zdfmagazin/status/1505970754562805762?reply_id=1505970754562805762))

151 Ebd.



224 Cf. inter alia: "Ehmetall AG: El doble rasero de un espectador de la guerra", <https://www.urgenald.org/medien/ehmetall-hauptversammlung-doppelmoral-kriegsgewinnlers> (junio de 2022).

225 Cf. inter alia: "Heckler und Koch obtiene muchos más beneficios", en: Handelsblatt (11.03.2022), <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/waffenhersteller-heckler-und-koch-macht-deutlich-mehr-gewinn/28153914.html>, [última consulta: 09.06.2022].

226 Pérez Ricart, C. A. (2013). Armas alemanas en México: el caso de la exportación a México de los fusiles Heckler & Koch G36. (Agenda M+V, MVB-AG-2013-001). Berlín: México via Berlín e.V. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:5:1-633281>

227 Dawn Paley, "AMLO Has Been a Disappointment to the World-for Mexico, He's Been Far Worse", en The Nation (04.06.2020), <https://www.thenation.com/article/world/amlo-covid-mexico-military/>, [consultado por última vez el 08.07.2021], [traducción propia].

228 Haiziar Flores, "Lo que significa para México el control militar del Tren Maya" (18.03.2022), <https://haiziarflores.medium.com/what-military-control-of-the-mayan-train-means-for-mexico-5b33e228566>, [última consulta en 09.06.2022].

229 "México Armado", <https://www.mexicoarmado.com/ rifles-militares/144223-armamento-del-ejercito-mexicano.html>

230 Andreas Dieterich, "El veredicto en el caso Heckler & Koch y las consecuencias", Pan para el Mundo (19.04.2019), <https://www.brot-fuer-die-weit.de/blog/2019-das-urteil-in-fall-heckler-koch-und-die-folgen/>, [consultado por última vez el 08.07.2021].

231 Ibid.

232 Informe del Gobierno Federal sobre su política de exportación de equipos militares convencionales en el primer semestre de 2020, [https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2020.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=14](https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=14), [última consulta: 08.07.2021].

233 Véase la nota 226.

234 U.a.: Katharina Wojczenko, "Acuerdo militar Alemania-Colombia. Muros alrededor de un Acuerdo: Alemania y Colombia han firmado un acuerdo militar, contenido secreto. El ejército colombiano es conocido por Human Rights Violation", en: TAZ (2022), <https://taz.de/Militaerabkommen-Deutschland-Kolumbien/5833020/>

235 TAZ (periódico alemán): Militaerabkommen Deutschland-Kolumbien 'Mauern um ein Abkommen', en: <https://taz.de/Militaerabkommen-Deutschland-Kolumbien/5833020/>

236 "El fiscal de Kiel examina nuevas acusaciones contra Sig Sauer" en: Süddeutsche Zeitung (01.04.2020), <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ruestungsindustrie-kiel-staatsanwaltschaft-kiel-prueft-neue-voruerfe-gegen-sig-sauer-da-urn-newsml-dps-com-20090101-200401-99-553834>, 04.2020), <https://taz.de/Waffenexporte-nach-Mexiko-Verbotene-Geschaeft/>, en: Taz (01.04.2020), <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ruestungsindustrie-kiel-staatsanwaltschaft-kiel-prueft-neue-voruerfe-gegen-sig-sauer-da-urn-newsml-dps-com-20090101-200401-99-553834>, [fecha de acceso: 10.07.2021]; Klaus Hempel, "Illegaler Waffenexport: Sig Sauer muss Millionenbetrag zahlen", en: Tagesschau (10.07.2021), <https://www.tagesschau.de/inland/sig-sauer-bundesgericht-hof-101.html>, [fecha de acceso: 10.07.2021].

237 U.a.: "Impunes ataques paramilitares en los Altos de Chiapas", en: La Jornada, <https://www.lajornada.com.mx/notas/2022/03/01/estados-impunes-ataques-paramilitares-en-los-altos-de-chiapas/>; sobre el ataque a la escuela Cí. entre otros: <https://recercaiva.mx/2021/11/chiapas-atacan-y-queman-una-secundaria-zapatista/>

238 "Chiapas: Se profundizan amenazas contra la autonomía zapatista", de libre acceso a través de Radio Pópol: <https://popol.org/?p=20042> / actualización 2023: <https://www.infobae.com/america/agencias/2023/02/10/tres-muertos-deja-violencia-en-comunidad-indigena-en-sur-de-mexico/>

239 Véase Dörre, Capitalismo de riesgo, 2019.

240 Ibid.

241 Para Guatemala Cf. entre muchos otros: "Mining Secrets. Eine dunkle Spur nach Deutschland", en: Die ZEIT, <https://www.zeit.de/wirtschaft/2022-03/nickelmine-guatemala-mining-secrets>; Para Portugal Cf. entre muchos otros: <https://jungle.world/artikel/2021/38/protest-hinter-den-bergen>; Para Bolivia Comparar entre muchos otros: <https://www.deutschlandfunkkultur.de/libium-in-bolivien-die-gier-nach-dem-weissen-gold-100.html>; Para África (esp. Congo) Cf. entre muchos otros: <https://www.deutschtv.de/kokababbau-im-kongo-der-hobe-preis-fuer-elektroschrott-und-100.html> / 241.1 "Lithium in the Donbas", Cf. entre otros: <https://background.tagesspiegel.de/mobiltaet/europas-groesieslithiumvorkommen-liegt-im-donbas;241.2 Iron ore for weapons>; [https://www.rosalux.de/filesadmin/files/uploads/pdfs/sonst\\_publicationen/VSA\\_Russau\\_Abstuven\\_in\\_Brasilien.pdf](https://www.rosalux.de/filesadmin/files/uploads/pdfs/sonst_publicationen/VSA_Russau_Abstuven_in_Brasilien.pdf)

242 Survival International: "Descolonizar el 10.06.2022", <https://www.survivalinternational.de/kolonialer-naturschutz>; en Plant The Tree in Yucatán: <https://www.stern.de/plant-for-the-planet-spendegelder-versenkt-zweifel-an-stiftung-wachsen-30901150.html>

243 U.a.: Carolin Wahnbach, "Green Diplomacy: Will There Be Room for Indigenous Peoples if We Protect 30 Percent of the Earth?", en: Die ZEIT (19.08.2021), <https://www.zeit.de/2021/34/30x30-ziel-naturschutz-indigene-verteilungsgestaltung--text-30x20percent-20of-20the-20planet-20under-the-20oceans-20gare-20become-20fifteenfold-20>, [última consulta 09.06.2022].

244 BuzzFeed News: "WWF internal investigation proves torture and gang rape of pregnant women - yet kept secret", <https://www.buzzfeed.de/recherchen/eine-wwf-interne-untersuchung-belegt-folter-und-die-gruppenvergewaltigung-schwangerer-frauen-und-wind-trotzdem-geheim-gehalten-90138097.html>; "Federal government apparently helped fund serious human rights crimes for years", <https://www.buzzfeed.de/recherchen/die-bundesregierung-hat-offenbar-schwere-menschenrechtsverbrechen-ueber-jahre-mitfinanziert-90217889.html>

245 Véase la nota 243.

246 U.a.: Susanne Schwarz: Advertencia del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático IPCC. 1.5 grados difíciles de mantener, en: TAZ - Die Tageszeitung (09.08.2021), <https://taz.de/Warnung-des-Weltklimarats-IPCC/5792170/>, [última consulta: 09.06.2022].

247 Ficha de la OIT: <https://www.ilo.org/de/wp-content/uploads/2019/07/ILO-Fact-Sheet.pdf>

248 U.a.: Ernesto Méndez: "Reconocen que consulta de Tren Maya no cumple con estándares internacionales", en: Excelsior (22.06.2020), <https://www.excelsior.com.mx/nacional/reconocen-que-consulta-de-tren-maya-no-cumple-constandares-internacionales/1389651>, [consultado por última vez el 09.06.2022]; también: <https://www.jornada.com.mx/2019/12/13/politica/01801pol>; <https://paginabierta.mx/2019/12/11/gobierno-de-mexico-volenta-convenio-169-de-la-oi/>; <https://www.lajornadamaya.mx/quintana-roo/11615/consulta-indigena-del-tren-maya-incumple-con-convenios-internacionales>; Cf. también: "Tren Maya: la consulta fantasma hacia los pueblos", en: Desinformemonos (20.06.2022).

249 Comunicado de prensa del Centro de Investigación y Documentación Chile-América Latina: <https://www.idc.org/pressrelease/2021-04-15-nach-ueber-30-jahren-ratifiziert-deutschland-die-ilo-konvention-nr-169-zum-schutz-der-rechtindigener-voelker/>

250 Texto completo del Convenio 169 de la OIT: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-ed\\_norms/documents/publication/wcms\\_109000.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-ed_norms/documents/publication/wcms_109000.pdf)

251 U.a.: Ministerio Federal de Hacienda: Deutsche Bahn AG, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs\\_und\\_Beteiligungspolitik/deutsche-bahn-ag.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/deutsche-bahn-ag.html)

252 Christian Russau: "Filiat de Deutsche Bahn AG y el proyecto 'Tren Maya'. la responsabilidad de la República Federal de Alemania al ratificar el Convenio 169 de la OIT", <https://www.fddc.org/2022/01/01/ochterfimer-deutsche-bahn-ag-und-das-tren-maya-projekt/>

253 Sobre Guatemala, entre otros: "OIT: Aseguran que se viola el Convenio 169 en Guatemala", <http://old.catapa.be/nes/noticias/727>; <https://observatoriop10.cepal.org/en/node/589>; sobre México entre otros: <https://observatoriop10.cepal.org/en/node/589>

254 U.a.: <https://www.blickpunkt-lateinamerika.de/artikel/urteil-in-chile-gericht-gibt-mapuche-land-zuerueck/>

255 Survival International: <https://www.survivalinternational.de/indigene/ilo>

## 10. Índice de imágenes, fotos y gráficos

1 Tomado de: Isabella Cota: "El poder del Ejército como agente económico lastra el crecimiento de uno de los motores de México", en: El País (05.07.2020), <https://elpais.com/mexico/economia/2020-07-05/el-poder-del-ejercito-como-agente-economico-lastra-el-crecimiento-de-uno-de-los-motores-de-mexico.html>, [última consulta: 10.06.2022].

2 Tomado de: Marie Paley, "¿Cuándo llegará el tren a Yucatán? México's major Tren Maya project faces resistance", en Le Monde diplomatique (09.07.2020), <https://monde-diplomatique.de/artikel/5697648>, [última consulta: 08.07.2021].

3 Tomado de: "AMLO anuncia que empresa del Ejército administrará Tren Maya y aeropuertos", en: Expansión Política (20.12.2020), <https://politica.expansion.mx/presidencia/2020/12/20/amlo-anuncia-que-empresa-del-ejercito-administrara-tren-maya-y-aeropuertos>, [consultado por última vez el 10.06.2022].

4 Tomado de: "Se extenderá el Tren Maya hasta Belén desde México", en: C9News (16.05.2022), <https://c9news.upexampaper.com/will-tren-maya-stretch-into-belize-from-mexico-more-breaking-news-here/>, [última consulta: 10.06.2022].

5 Tomado de: Aldo Santiago: "Empresas alemanas en 'tren maya' refuerzan despojo y militarización", en: Biodiversidad LA (09.09.2021), <https://www.biodiversidadla.org/Noticias/Empresas-alemanas-en-tren-mayarefuerzan-despojo-y-militarizacion>, [última consulta: 10.06.2022].

6 Tomado de: Rafael Durán García: Distribución espacial de la vegetación: <https://www.cicy.mx/Documentos/CICY/Sitios/Biodiversidad/pdfs/Cap3/03%20Distribucion%20espacial.pdf>, [fecha de acceso: 10.06.2022].

7 Ibid.

8 "Yucatán: Servirles a los que vienen y no nos respetan no va conmigo", en: Desinformemonos/ Hablan los Pueblos, <https://hablanlospueblos.org/TMYucat%C3%A1n/>, [última consulta: 10.06.2022].

9 Fuente original: Estadio Espeológico de Quintana Roo, tomado aquí de: Leonardo Domínguez, "Acuíferos y jaguares en peligro por el Tren Maya", en El Universal (10.12.2020), <https://www.eluniversal.com.mx/cultura/acuiferos-y-jaguares-en-peligro-por-el-tren-maya>, [consultado por última vez el 10.06.2022].

10 Tomado de: "Kerst Geochemistry and Hydrology", <https://sites.northwestern.edu/monroyrios/hydrology/#.YqOk1HrP23A>, [última consulta: 10.06.2022].

11 Tomado de: Victor Osorio: "Aparece socavón en Tren Maya", (30.03.2022), [https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preceso/articulo/default.aspx?\\_rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/apareceocavon-en-tren-maya/ar2376308?referer=7d616165662E3a362623b727a7279703671703a-](https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preceso/articulo/default.aspx?_rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/apareceocavon-en-tren-maya/ar2376308?referer=7d616165662E3a362623b727a7279703671703a-), [última consulta: 10.06.2022].

12 Tomado de: Doyle Rice: "Ambientalistas advierten posibles socavones en tramo 5 del Tren Maya", en: Encadena (31.03.2022), <https://encadena.mx/ambientalistas-advierten-posibles-socavones-en-tramo-5-del-tren-maya/>, [última consulta: 10.06.2022].

13 Tomado de: Doyle Rice: "Remembering the catastrophic 2005 hurricane season", en: USA Today/ Weather (2022), <https://euasatoday.com/story/weather/2015/08/24/2005-hurricane-season-katrina/32269245/>, [última consulta: 10.06.2022].

14 Tomado de: I. Nacarero de León en Research Gate (2022), [https://www.researchgate.net/figure/Tracks-of-major-Hurricanes-that-strike-Northern-Mexico-and-Monterrey-Metropolitan-Area\\_fig8\\_287287198](https://www.researchgate.net/figure/Tracks-of-major-Hurricanes-that-strike-Northern-Mexico-and-Monterrey-Metropolitan-Area_fig8_287287198), [última consulta: 10.06.2022].

15 Via Tobias Lange, Twitter

16 Fuente original: Sistema Nacional de Información sobre Biodiversidad, actualizado constantemente en <http://geoportal.conabio.gob.mx/fil-aves:10-m-mixto>.

17 Tomado de: Clara Migoya: "Un jaguar periurbano: la vida silvestre en tiempos modernos", en: Ciencia Latinoamericana (03 jul 2019), <http://latinamericascience.org/spanish/2019/07/un-jaguar-periurbano-la-vidasilvestre-en-tiempos-modernos/>, [consultado por última vez el 10 jun 2022].

18 Tomado de: Ana Esther Cedeña: El Tren Maya y el rompocabezas del Sureste, (25.09.2020), <https://geopolitica.iiec.unam.mx/node/897>, [última consulta: 10.06.2022].

19 Tomado de: Emmanuel Carrillo, "Cuiden y defiendan el Tren Maya, pide AMLO a militares; arrancan obras en tramos 6 y 7", en Forbes México (03.04.2022), <https://www.forbes.com/cuiden-y-defiendan-el-tren-maya-pide-amlo-a-militares-arrancan-obras-en-tramos-6-y-7/>, [consultado por última vez el 10.06.2022].

20 Ibid.

21 Tomado de la galería fotográfica: "Caza de migrantes: México despliega el Ejército, Guardia Nacional y migración en frontera sur", en: La Prensa (28.03.2021), <https://www.laprensa.hv/fotogalerias/mundo/caza-demigrantes-mexico-despliega-el-ejercito-guardia-nacional-y-migracion-en-FVLP1452896?image=2>, [última consulta: 10.06.2022].

22 Ibid.

23 Ibid.

24 Tomado de: "Es uno de los socialistas que me gustan": Trump admitió que amenazó al gobierno de AMLO con implementar "Quédate en México", en: Infobae (24/04/2022), <https://www.infobae.com/de/2022/04/25/er-ist-eter-de-sozialisten-die-ich-mag-trump-raunte-ein-dass-er-der-amlo-regierung-gedroht-hat-bleiben-sie-in-mexico-umzusetzen/>, [consultado por última vez el 10.06.2022].

25 Tomado de: "Así era Cancún hace 50 años y así es hoy", en: Gay México (23.04.2020), <https://guayamexico.com/asi-era-cancun-hace-50-anos-y-asi-es-hoy/>, [última consulta: 10.06.2022].

26 Ibid.

27 Ibid.

28 Ibid.

29 Tomado de: "Tala a discreción. El nuevo trazo del Tren Maya", en Noticaribe (02.03.2022), <https://noticaribe.com.mx/2022/03/02/galeria-tala-a-discrecion-el-nuevo-trazo-del-tren-maya-asi-empezo-el-desmonte-dela-selva-al-poniente-de-playa-del-carmen-para-el-proyecto-presidencial/>, [última consulta: 10.06.2022].

30 Ibid.

31 Tomado de: Karina Figueroa, "Propiedades emergentes: ecosistemas versus agroecosistemas", en: Sociedad Científica Mexicana de Ecología (15.11.2020), <https://scme.mx/author/karyfigueroa/page/6/>, [último acceso 10.06.2022]; Figura 31.1: "Las consecuencias de talar la selva en el territorio Maya", en: EFE Verde, <https://www.efeverde.com/noticias/consecuencias-talar-selva-territorio-maya/>, [último acceso 10.06.2022].

- 32 Tomado de Wikimedia Commons: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Passenger\\_trains\\_2020\\_project\\_for\\_Mexican\\_Republic.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Passenger_trains_2020_project_for_Mexican_Republic.png)
- 33 via Taller Abuehete, Twitter
- 34 "AMLO busca la bendición de la madre tierra para el Tren Maya", en El Economista (17/12/2018), <https://www.eleconomista.com.mx/turismo/AMLO-busca-la-bendicion-de-la-madre-tierra-para-el-Tren-Maya-201812170061.html>, [consultado por última vez el 10/06/2022]
- 35 via Muech Xhobal, Twitter
- 36 Tomado de: "Misan Reserva para Tren Maya", en: Luces del Siglo (16.04.2022), <https://lucsdelsiglo.com/2022/04/16/misan-reserva-para-tren-maya-nacional/>, [última consulta: 10.06.2022]
- 37 Via López Obrador (cuenta oficial del Presidente mexicano), Twitter.
- 38 Tomado de: Página web oficial INECO: Un consorcio formado por Renfe, Ineco y la empresa alemana DB se adjudica un contrato para el proyecto del Tren Maya en México. (20.01.2021), <https://www.ineco.com/webineco/en/news/consortium-formed-renalfe-ineco-german-company-db-has-been-awarded-contract-tren-maya-project>, [última consulta: 10.06.2022]
- 39 Via Tren Maya, Twitter: CI - Jonas Seufert/ Marcel Siepmann: "Geplante "Maya"-Bahn durch Mexiko: Ein gefährlicher Zug", en: TAZ. Die Tageszeitung, (21.08.2021), <https://taz.de/Geplante-Maya-Bahn-durch-Mexiko/5791061/>, [última consulta: 05.06.2022]
- 40 Tomado de: "La torre ferroviaria de la Potsdamer Platz de Berlín es actualmente una molestia para el Dr. Hans-Jürgen Völz, economista jefe de la Bundesverband mittelständische Wirtschaft. Anuncian la protección del clima, pero la ahogan sofocar la misma, demuestra hipocresía", en: LZ Online (27.10.2021), <https://www.landzeitung.de/laeneburg/402407-berlin-zug-soll-wieder-auf-gleis/>, [última consulta: 10.06.2022]
- 41 Tomado de: "ICE 4 exterior design", en: <https://www.designtagbuch.de/deutsche-bahn-stattet-alle-ice-mit-gruenen-streifen-aus/beklebung-ice-roter-streifen-wird-gruen-2/>, [última consulta: 10.06.2022]
- 42 [Oficial Gobierno de México], tomado de: "Consortio hispano-alemán arrebató a Maya contrato de operador sombra de trenes", en: BNAmericas (23.12.2020), <https://www.bnamericas.com/en/news/spanish-german-consortium-snatches-maya-train-shadow-operator-contract>, [última consulta: 10.06.2022]
- 43 [Gobierno Oficial de México], tomado aquí de: "Profesionales mexicanas apuestan por una arquitectura sustentable en las obras del Tren Maya", <https://casetasdemexico.com.mx/profesionales-mexicanas-apuestan-por-una-arquitectura-sustentable-en-las-obras-del-tren-maya/>, [última consulta: 10.06.2022]
- 44 Tomado de: Lizbeth Maldonado, "Potenciari AMLO crecimiento económico en el sureste de México con el Tren Maya", en: NRT México, (19/03/2021), <https://noticiasnrt.com/2021/03/19/potenciaria-amlo-crecimiento-economico-en-el-sureste-de-mexico-con-el-tren-maya/>, [última consulta: 10.06.2022]
- 45 Tomado de: Romina Hernández Espinoza: "Piden transparencia para contrarrestar el impacto ecológico del Tren Maya", (25.06.2020), <https://medialab.up.edu.mx/noticias/piden-transparencia-para-contrarrestar-el-impacto-ecologico-del-tren-maya/>, [última consulta: 10.06.2022]
- 46 Tomado de: "AMLO blindo Tren Maya y 4 aeropuertos al entregárselos al Ejército y Guardia Nacional", en: GuriNoticias (21.12.2020), <https://www.gurinoticias.com/guru3072.htm>, [consultado por última vez el 10.06.2022]
- 47 Tomado de: Kattia Rojón y Mariana Beltrán: "El Tren Maya nos invadió", en: Poder Latam, (07.12.2021), <https://poderlatam.org/2021/12/07/tren-maya-nos-invadio/>, [última consulta: 10.06.2022]
- 48 Tomado de: Megan Duzor, "EEUU y Guatemala firman un acuerdo para restringir a los centroamericanos que buscan asilo", en: VOA (26 Jun. 2019), [https://www.voanews.com/a/usa\\_us-guatemala-sign-deal-restrict-central-american-asylum-seekers/6172725.html](https://www.voanews.com/a/usa_us-guatemala-sign-deal-restrict-central-american-asylum-seekers/6172725.html), [última consulta: 10 de junio de 2022]
- 49 Tomado de: "Kamala Harris wants cooperation with Mexico", en: Deutsche Welle (09.06.2021), <https://www.dw.com/de/kamala-harris-will-kooperation-mit-mexiko/a-57822161>, [última consulta: 10.06.2022]
- 50 Tomado de: "En reunión virtual, AMLO y Biden dialogan sobre migración, economía, covid y cambio climático", en: Riviera Maya News, (02.03.2021), <https://www.riviera-maya-news.com/in-a-virtual-meeting-amlo-biden-discussion-migration-economy-covid-and-climate-change/2021/03/02/>, [último acceso en junio de 2021]
- 51 [FONATUR Oficial], tomado de aquí: Diego Badillo: "Deforestación y contaminación del agua por el Tren Maya, enciende las alarmas en Yucatán: Viridiana Lázaro Lembrín", en El Economista (27.06.2020), <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Deforestacion-y-contaminacion-del-agua-por-el-Tren-Maya-enciende-las-alarmas-en-Yucatan-Viridiana-Lazar-Lembrin-20200627-0017.html>, [última consulta: 10.06.2022]
- 52 Tomado de: Folleto oficial de la empresa DB Consulting & Engineering: [https://db-engineering-consulting.com/wp-content/uploads/2021/03/DBEC\\_Unternehmensbroesch\\_DE.pdf](https://db-engineering-consulting.com/wp-content/uploads/2021/03/DBEC_Unternehmensbroesch_DE.pdf)
- 53 Tomado de: Página web oficial de DB Consulting & Engineering: <https://db-engineering-consulting.com/de/projekte/deba-metro-katar/>
- 54 Ibid. (ya no se encuentra en el sitio web el 09.06.2022. Ahora del archivo de Recherche AG)
- 55 Tomado de: Ulrike Bickel, "Colombia anuncia un aumento de las exportaciones de hulla a Alemania", en: Amerika21, (23.04.2022), <https://amerika21.de/2022/04/25/7374/kolumbien-deutschland-steinkohle>, [último consultado el 10.06.2022]
- 56 Investiga el collage propio de AG en: <https://www.zfk.de/politik/deutschland/datteln-iv-am-netz-thunberg-ein-beschaemender-tag>; <https://mwm.verdi.de/beruf/datteln-iv-und-der-journalist-als-stoerer-66379>
- 57 Tomado de la página web de Extinction Rebellion: <https://extinctionrebellion.de/og/freiburg/1rueschhaus/solar-1%3%A4rmenschutzwand/>
- 58 Tomado de: "Colombia: nuevo desalojo violento a familia campesina afro por minera transnacional Cerrejón (La Guajira)", en: Radio Mundo Real, <https://radiomundoreal.fm/8875-basta-ya-de-cerrejon/lang/es>, [último consultado el 10.06.2022]
- 59 Tomado de: "Desalojo violento de comunidad afro Roche, La Guajira, para favorecer intereses de Carbones de Cerrejón", [http://www.indepaz.org.co/wp-content/uploads/2016/02/comunicado-sobre-diligencia-de-exposicion-en-Roche\\_version-preliminar-1.pdf](http://www.indepaz.org.co/wp-content/uploads/2016/02/comunicado-sobre-diligencia-de-exposicion-en-Roche_version-preliminar-1.pdf), [última consulta: 10.06.2022]
- 60 Tomado de: "Codicia o paz: el video de Global Witness sobre el carbón en La Guajira", en: Semana (16.07.2017), <https://www.semana.com/medio-ambiente/articulo/cerrejon-y-el-video-de-global-witness-sobre-el-carbon-en-la-guajira/38218>, [última consulta: 10.06.2022]
- 61 Tomado de la página web del "Tren del Recuerdo": <http://www.zug-der-erinnerung.eu/>
- 62 Tomado de: Claudius Prösser: "Memorial romanii en peligro. Gedenken bleibt auf der Strecke", en: TAZ, (23.05.2022), <https://taz.de/Roma-Mahmmal-in-Gefahr/5684351/>, [última consulta: 10.06.2022]
- 63 Archivo de Recherche AG (filtrado)
- 64 Tomado de: "Protesta contra DB Schenker en Hannover: 'Delivering Solutions'", en: ANF News, (28.05.2021), <https://anfdeutsch.com/pressefreiheit/protest-gegen-db-schenker-in-hannover-delivering-solutions-26456>
- 65 Tomado de: "DB Schenker establece su propia red en Turquía", en: DVZ, <https://www.dvz.de/rubriken/land/strasse/detail/news/db-schenker-errichtet-eigenes-netz-in-tuerkei.html>, [último acceso en junio de 2022]
- 66 Tomado de: Informe Integrado DB 2019: "Presencia mundial", <https://ibf.deutschebahn.com/2019/de/weltweite-presenz>, [consultado por última vez el 10 de junio de 2022]
- 67 Archivo de Recherche AG
- 68 Tomado de: Página web oficial de DB ECO: <https://db-eco.com/de/>
- 69 Tomado de: "Tren Maya modernizará a México, asegura Siemens: podría participar en la obra", en: LNN La Neta Noticias, (10/09/2019), <https://lanetanoticias.com/politica/tren-maya-modernizara-a-mexico-asegura-siemens-podria-participar-en-la-obra/>, [última consulta: 10 de junio de 2022]
- 70 Collage propio de Recherche AG con imágenes extraídas de: "TUV SÜD Expands its Training and Personal Certification Portfolio in Bangladesh", en: CISION (09.05.2021), <https://www.prnewswire.com/in/news-releases/tuv-sued-expands-its-training-and-personal-certification-portfolio-in-bangladesh-682166312.html>, [última consulta: 14.07.2021]
- 71 Collage del AG de Investigación con imágenes tomadas de: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/klage-nues-sued-dammbruch-brasilien-101.html>
- 72 Tomado de: Sharay Angulo, "Mexico promises justice after metro train line collapse kills 24", en: Reuters (04.05.2021), <https://www.reuters.com/world/americas/mexico-vows-probe-into-terrible-metro-collapse-says-too-soon-point-fingers-2021-05-04/>, [última consulta: 10.06.2022]
- 73 Tomado de: 219 Simone Schindlwein: "Staatserror für den Naturschutz", en: TAZ (06.04.2022), <https://taz.de/Gewalt-gegen-Twa-Pygaen-en-Kongo/5843387/>, [última consulta: 06.06.2022]
- 74 Tomado de: Página oficial del Tren "Maya" del gobierno mexicano: <https://www.trenmaya.gob.mx/ordenamiento-territorial/>
- 75 Tomado de: Huizar Flores, "Lo que significa para México el control militar del Tren Maya" (18.03.2022), <https://huizarflores.medium.com/what-military-control-of-the-mayan-train-means-for-mexico-f5b33b228566>, [última consulta: 09.06.2022]. Fuente original: Colectivo Geocomunes
- 76 Tomado de: "Crímenes de Ayoztznapa, la lucha de las madres contra el olvido", en: Nortesis, <https://nortesis.media/2019/03/03/crimenes-de-ayotznapa-la-lucha-de-las-madres-contr-el-olvido/>, [última consulta en 10.06.2022]
- 77 Tomado de: Ministerio Federal de Economía y Energía, Report of the Federal Government on its Export Policy for Conventional Military Equipment in the First Half of 2020: [https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2020.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=14](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=14); Figura 77.1: Ministerio Federal de Economía y Energía, Report of the Federal Government on its Export Policy for Conventional Military Equipment in the First Half of 2021: [https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/bericht-der-bundesregierung-uber-lire-exportpolitik-fur-konventionelle-ruestungsguter-im-ersten-halb-jahr-2021.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/bericht-der-bundesregierung-uber-lire-exportpolitik-fur-konventionelle-ruestungsguter-im-ersten-halb-jahr-2021.pdf?__blob=publicationFile&v=6)
- 78 Tomado de: Pérez Ricart, C. A. (2013): Armas alemanas en México: el caso de la exportación a México de los fusiles Heckler & Koch G36. (Agenda MvB, MVB-AG-2013-001). Berlín: México via Berlín e.V.
- 79 Tomado de: "Crece clima de confrontación en Ocosingo, Chiapas", en: Claro y Directo Mx, <https://www.cydnoticias.mx/2020/08/24/crece-clima-de-confrontacion-en-ocosingo-chiapas/>, [consultado el 10.06.2022]
- 80 Tomado de: Maritza Pérez, "Save the Children llama a gobierno mexicano a proteger a menores migrantes", (14.09.2021), <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Save-the-Children-llama-a-gobierno-mexicano-a-protoger-a-menores-migrantes-20210914-0101.html>, [última consulta: 10.06.2022]
- 81 Tomado de: "Empresa minera ruso-suiza habría corrompido al Estado guatemalteco para explotar tierras mayas" en: rfi (08.03.2022), <https://www.rfi.fr/es/programas/noticias-de-am/C3%A9frica/20220308-empresa-minera-ruso-suiza-hab%C3%ADa-corrumpido-al-estado-guatemalteco-para-explotar-tierras-mayas>, [última consulta: 10.06.2022]
- 82 Tomado de: Observatoire Français: <https://observatoirefrancois.com/2021/11/28/liethium-ch%C3%A9ne-entreprises-strategie-amerique-latine/>
- 83 Tomado de: "Trabajo infantil en el Congo", en: FAZ, (20.01.2016), <https://www.faz.net/aktuell/feuilleton/kobaltgewinnung-durch-kinderarbeit-in-kongo-14024437.html>, [consultado por última vez el 10.06.2022]
- 84 Tomado de la página web de Extinction Rebellion: <https://extinctionrebellion.de/aktionen/kampagnen/nature-needs-justice/die-rassistischen-und-kolonialen-wurzeln-des-naturschutzes-und-seine-neokoloniale-gegenwart/>
- 85 Via Taller Abuehete, Twitter
- 86 archivo de Recherche AG
- 87 Ibid.
- 88 Tomado de: Magaly Navarrete: "Berlín, Apoyo al Pueblo Mapuche Frente al Consulado de Chile", en: Presenza (04.08.2020) / y Via @mapuche\_berlin, Twitter.
- 89 Tomado de: Aldo Santiago: "Empresas alemanas en 'tren maya' refuerzan apoyo y militarización", en: Avispa Mídia, (16.08.2021), <https://avispa.org/empresas-alemanas-en-tren-maya-refuerzan-despojo-y-militarizacion/>, [última consulta: 10.06.2022]
- 90 Tomado de: Fernando Camacho Servín, "Exigen justicia para Samir Flores", en La Jornada (22.02.2020), <https://www.lajornada.com.mx/ultimas/politica/2020/02/22/exigen-justicia-para-samir-flores-5198.html>, [última consulta consultado el 10.06.2022]. Aquí también 91.1 y 91.2.
- 91 via ya basta net: <https://www.ya-basta-netz.org/comunicado-y-accion-urgente-justicia-para-chilon-kommunike-und-elaktion-gerechtigkeit-fuer-chilon/>
- 92 Tomado de: Ecosur: <https://www.ecosur.mx/nuevo-catedratico-conacyt-en-la-unidad-campeche/>
- 93 Tomado de: Alexandra Enders, "Migrantes en México. Se van", en: Die ZEIT (28.10.2018), <https://www.zeit.de/politik/ausland/2018-10/migranten-mexico-zentralamerika-fluechtlinge-usa-donald-trump>, [último consultado el 10.06.2022]
- 94 Tomado de: "ONU critica consulta del Tren Maya: no cumplió con estándares", en Forbes México (20.12.2019), <https://www.forbes.com.mx/ONU-critica-consulta-del-tren-maya-no-cumplio-con-estandares/>, [último consultado el 10.06.2022]
- 95 Tomado de: Emmanuel Carrillo: "Sembrando Vida: más dudas sobre su efecto migratorio y ambiental", en: Forbes México, (07.05.2021), <https://www.forbes.com.mx/sembrando-vida-mas-dudas-sobre-su-efecto-migratorio-y-ambiental/>, [última consulta: 10.06.2022]

## Adiciones a fuentes bibliográficas y de imágenes después de junio de 2022 / adiciones de fuentes para la revisión de 2023

26.1. via @TallerAbuehete <https://twitter.com/TallerAbuehete/status/162051294531545600> // 37.1. via Excelsior: <https://www.excelsior.com.mx/nacional/materia-electrica-minera-entendimiento-canada-lopez-obrador/1565092> // 43.1. via tagesschau: <https://www.tagesschau.de/ausland/steinmeier-mexiko-107.html> // 44.1. via msn/pblimetro: <https://www.msn.com/es-mx/noticias/mexico/anabel-herm%C3%A1ndez-revela-pacto-entre-amlo-y-el-c%C3%A1rtel-de-sinaloa-ar-AAY791Q> // 80.1. via infobae: <https://www.infobae.com/america/mexico/2022/07/25/esta-interviniendo-un-gobierno-extranjero-amlo-justifico-declarar-al-tren-maya-como-obra-de-seguridad-nacional/> // 80.2. via el economista: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Conceden-nueva-suspension-provisional-contr-a-el-Tramo-5-del-Tren-Maya-20220119-0135.html> // 80.3. via infobae: <https://www.infobae.com/mexico/2023/02/07/totorgaron-suspension-definitiva-del-tramo-5-del-tren-maya-aseguro-la-organizacion-selva-del-tren/> // 80.4. via resumen latinoamericano: <https://www.resumenlatinoamericano.org/2023/01/11/mexico-desalojan-con-violencia-a-familias-que-bloqueaban-trabajos-del-tren-maya-en-campeche/> // 130.1. via amnesty international: <https://www.amnesty.org/en/latest/research/2022/03/annual-report-202122/> // 169.1 via archivo Recherche AG // 187.1. via handelsblatt: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/verguetung-kanzler-scholz-verdient-deutlich-weniger-als-bahn-chef-lutz/28884518.html> // 193.1. via KolPra: <https://www.kooperation-brasilien.org/de/themen/landkonflikte-umwelt/deutsche-bahn-beteiligt-sich-bau-von-bahntrasse-und-hafen-im-munizip-alcantara-im-bundesstaat-maranhao-offene-fragen-nach-umwelt-und-menschenrechten--text-Die%20Deutsche%20Bahn%20beteiligt%20sich,Erzen%20und%20K%3BCnf%C3%9Cnig%20auch%20Wasserstoff> // 232.1. via Informe sobre exportación de armas del Ministerio Federal de Defensa (de Alemania): [https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2022.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2022.pdf?__blob=publicationFile&v=4) // 241.1. via tagesspiegel: <https://background.tagesspiegel.de/mobiltaet/europas-groesstes-lithiumvorkommen-liegt-im-donbass/> // 260 via amerika21: <https://amerika21.de/2023/01/26/0513/mexico-hacker-militaerunterlagen>

Figura 20.1. via resumen latinoamericano: <https://www.resumenlatinoamericano.org/2023/01/11/mexico-desalojan-con-violencia-a-familias-que-bloqueaban-trabajos-del-tren-maya-en-campeche/> // Figura 24.2. via indian express: via resumen latinoamericano: <https://www.resumenlatinoamericano.org/2023/01/11/mexico-desalojan-con-violencia-a-familias-que-bloqueaban-trabajos-del-tren-maya-en-campeche/> y via avispa mídia: <https://avispa.org/mexico-autoriza-concesiones-mineras-hasta-en-areas-protegidas/> // Figura 32.1. via tagesschau: <https://www.tagesschau.de/ausland/steinmeier-mexiko-107.html> // Figura 36.1. via ntv: <https://www.ntv.de/mediathek/bilderserien/panorama/Maya-Zug-spaltet-Urwaldler-und-Meinungen-arte2387624.html> // Figura 65.1 via donaufischulm: <https://donaufischulm.wordpress.com/2013/11/11/stuttgart-21-poliizeigewalt/> // Figura 84.1. via No-Ficción: <https://www.no-ficcion.com/project/cultivar-palma-africana-impacto-ambiental-guatemala>

