

Políticas de desarrollo económico, expansión del capital transnacional y resistencias: sur - sureste de México y nordeste de Brasil

Juan Manuel Sandoval Palacios¹
Marcela de Lourdes Orozco Contreras²

Recibido: 12/05/2023

Aceptado: 18/07/2023

RESUMEN

A partir de la década de 1980 se comienza a impulsar-como parte del proceso de reestructuración económica del sistema capitalista, por la profunda crisis en la que se encontraba éste desde la década anterior- una nueva fase de expansión del capital dando como resultado el capitalismo global. En este proceso, se han venido creando y desarrollando Zonas de Intensa Acumulación en diversas regiones del mundo y, dentro de éstas, se han establecido mediante diversos mecanismos Espacios Globales para la expansión del capital transnacional y Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA), mediante una densa trama de infraestructuras (jurídicas, físicas o materiales y de seguridad) para el despliegue y realización del proceso de producción industrial con alto o bajo valor agregado y/o la explotación de los territorios mediante el llamado extractivismo. El establecimiento o mejoramiento de infraestructura y diversos megaproyectos en las ZEIA ha producido una gran cantidad de impactos y conflictos sociales por la violación de los derechos de las poblaciones, donde se llevan a cabo luchas de resistencia y defensa de territorios y bienes comunes por parte de comunidades y pueblos originarios, constituyéndose estas ZEIA también en Zonas Específicas de Intensa Conflictividad Social (ZEICS). Con esta perspectiva analítica, en este artículo

¹ Antropólogo y politólogo, activista transnacional, coordinador del Seminario Permanente de Estudios Chicanos y de Fronteras, Dirección de Etnología y Antropología Social del Instituto Nacional de Antropología e Historia (SPEChF, DEAS-INAH) y co-coordinador del Grupo de Trabajo «Fronteras, regionalización y globalización» del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (GT FRG CLACSO).

² Licenciada en Relaciones Internacionales por la Universidad Nacional Autónoma de México, Maestra en Ciencias Sociales por la Universidade Federal do Maranhão, Brasil. Profesora en La Facultad de Economía de la UNAM, Miembro académico del Grupo de Trabajo «Fronteras, regionalización y globalización» Del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (GT FRG CLACSO) y activista transnacional.

se analiza la conformación de dos ZEIA/ZEICS en dos Espacios Globales: La primera es la Península de Yucatán, dentro del Espacio Global del Proyecto de Desarrollo e Integración de Mesoamérica (Proyecto Mesoamérica), que abarca desde el sur-sureste de México hasta Colombia, incluyendo todos los países de Centroamérica y la República Dominicana en el Caribe. La segunda, es el Corredor Minero-ferroviario-portuario Carajás-São Luís, en los estados de Pará y Maranhão, Brasil, en el oriente del Espacio Global de la Amazonía.

Palabras Clave: Crisis, Capitalismo Global, Espacio Global, Zona Específica de Intensa Acumulación, Zona Específica de Intensa Conflictividad Social.

Economic development policies, expansion of transnational capital and resistance: south-southeast of Mexico and northeast of Brazil

ABSTRACT

Starting in the 1980s, a new phase of capital expansion began to be promoted -as part of the process of economic restructuring of the capitalist system, due to the deep crisis it had been in since the previous decade- resulting in global capitalism. In this process, Zones of Intense Accumulation have been created and developed in various regions of the world and, within these, Global Spaces for the expansion of transnational capital and Specific Zones of Intense Accumulation (ZEIA) have been established by diverse mechanisms, through a dense network of infrastructures (legal, physical or material, and security) for the deployment and realization of the industrial production process with high or low added value and/or the exploitation of territories through the so-called extractivism. The establishment or improvement of infrastructure and various megaprojects in the ZEIAs have produced a large number of impacts and social conflicts due to the violation of the rights of the populations, where struggles of resistance and defense of territories and common goods are carried out by communities and native peoples, constituting these ZEIAs also in Specific Zones of Intense Social Conflict (ZEICS). With this analytical perspective, this article analyzes the formation of two ZEIA/ZEICS in two Global Spaces: The first is the Yucatan Peninsula, within the Global Space of the Mesoamerica Development and Integration Project (Mesoamerica Project), which covers from the south-southeast of Mexico to Colombia, including all the countries of Central America and the Dominican Republic in the Caribbean. The second is the

Carajás-São Luís Mining-railway-port Corridor, in the states of Pará and Maranhão, Brazil, in the eastern part of the Amazon Global Area.

Keywords: Crisis, Global Capitalism, Global Space, Specific Zone of Intense Accumulation, Specific Zone of Intense Social Conflict.

Introducción

A partir de la década de 1980 se comienza a impulsar-como parte del proceso de reestructuración económica del sistema capitalista, por la profunda crisis en la que se encontraba éste desde la década anterior- una nueva fase de expansión del capital al nivel global, dando como resultado el capitalismo global por la movilidad del propio capital y del sistema financiero, gracias a la revolución científico - tecnológica que permitió la localización de ambos en cuestión de fracciones de segundos en cualquier parte del planeta. La globalización de la producción se llevó a cabo mediante la dispersión de la misma, dando lugar a nuevas articulaciones de cadenas productivas y de acumulación en el ámbito global. Al mismo tiempo se dio una concentración de los mecanismos de administración y valorización del capital.

En este proceso, donde se crean grandes alianzas entre los capitales transnacionales o se fusionan, se han venido creando y desarrollando extensas Zonas de Intensa Acumulación en diversas regiones del mundo y, dentro de éstas, se han establecido mediante varios mecanismos Espacios Globales para la expansión del capital transnacional (Orozco, 2020; Robinson, 2013; Sandoval, 2017); y, dentro de éstos, diversas Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) (Sandoval, 2019), mediante una densa trama de infraestructuras (jurídicas, físicas o materiales y de seguridad) para el despliegue y realización del proceso de producción industrial con alto o bajo valor agregado y/o la explotación de los territorios mediante el llamado extractivismo.

Con esta perspectiva analítica, en este artículo se analiza la conformación de dos ZEIA en dos Espacios Globales: La primera ZEIA es la Península de Yucatán, dentro del Espacio Global del Proyecto de Desarrollo e Integración de Mesoamérica (Proyecto Mesoamérica) que abarca desde el sur-sureste de México, hasta Colombia, incluyendo todos los países de Centroamérica y la República Dominicana en el Caribe. Esta ZEIA está siendo configurada por medio del reordenamiento territorial que se lleva a cabo por el proyecto de construcción del Tren Maya, que tendrá un recorrido de 1.525

kilómetros y pasará por los estados mexicanos de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán.

La segunda ZEIA es el Corredor Minero-ferroviario-portuario Carajás-São Luís, en los estados de Pará y Maranhão, Brasil, en el oriente del Espacio Global de la Amazonia, donde se localiza el megaproyecto minero de extracción y procesamiento del hierro de mayor pureza en el mundo, junto con la extracción de otros minerales, megaproyectos de monocultivos y ganadería extensiva. El mineral se traslada en ferrocarril de doble vía con una longitud de aproximadamente 1.000 kilómetros hasta el puerto de Ponta da Madeira en São Luís, en el estado de Maranhão, de donde se exporta a Estados Unidos, Europa y Asia por medio de grandes buques cargueros.

El establecimiento o mejoramiento de infraestructura y diversos megaproyectos (puertos, ferrocarriles, carreteras, proyectos energéticos –termoeléctricas, parques eólicos, gasoductos–, parques industriales, proyectos mineros, etcétera), en ambas ZEIA ha producido una gran cantidad de impactos y conflictos sociales por la constante violación de los derechos humanos de las poblaciones, donde se llevan a cabo luchas de resistencia y defensa de territorios y bienes comunes por parte de diversas comunidades y pueblos originarios de grupos indígenas y quilombolas, constituyéndose estas ZEIA también en Zonas Específicas de Intensa Conflictividad Social (ZEICS) (Orozco, 2022; Sandoval, 2022).

1. El Espacio Global para la expansión del capital transnacional del Proyecto de Integración y Desarrollo (Proyecto Mesoamérica)

El Espacio Global para la expansión del capital transnacional en la región del área conformada por el Proyecto de Integración y Desarrollo del Proyecto Mesoamérica, abarca la región del sur-sureste de México (9 estados) hasta Colombia, incluyendo a todos los países centroamericanos y a la República Dominicana. En la creación del Espacio Global del Proyecto Mesoamérica, interviene una densa red de instituciones (Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional, Banco Centroamericano de Desarrollo, la Unión Europea, corporaciones transnacionales, etc.) que forman parte del Estado Transnacional emergente y las élites de la Clase Capitalista Transnacional (tanto los sectores transnacionalizados de los países miembros del Proyecto Mesoamérica, como de las Corporaciones Transnacionales que se asientan en este Espacio Global). Oficialmente,

El Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PM) es un programa mesoamericano de integración y desarrollo que potencia la complementariedad y la cooperación entre nuestros países a fin de ampliar y mejorar sus capacidades y de hacer efectiva la instrumentación de proyectos que redunden en beneficios concretos para nuestras sociedades en materia de infraestructura, interconectividad y desarrollo social (Proyecto Mesoamérica, párr.1).

Mapa 1 Área del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (Proyecto Mesoamérica)



Fuente: Proyecto Mesoamérica.

Las especificidades de este Espacio Global para la expansión del capital transnacional son:

a) La producción energética mediante el Sistema de Interconexión Eléctrica para América Central (SIEPAC), lo que ha llevado a la privatización de los sistemas eléctricos nacionales y la conformación del Mercado Eléctrico Regional/MER, con una sobre instalación de capacidad eléctrica que sobrepasa la demanda de esta energía en la región (Colectivo GeoComunes, 2019); y de ahí al Sistema Interconectado Eléctrico Nacional de México en proceso de privatización transnacionalizada (Castaneira, 2019), que se conecta con el de Estados Unidos y Canadá.

b) Un sistema de infraestructura para el transporte de mercancías de la costa atlántica a la del Pacífico y viceversa, así como del sur al norte y viceversa, mediante: i) Sistema de Transporte Multimodal Mesoamericano (STMM); ii) Red Internacional de Carreteras

Mesoamericanas (RICAM); iii) Corredor Mesoamericano de la Integración (Corredor Pacífico). Este sistema tiene conexión con las llamadas superautopistas del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), cuya infraestructura carretera y ferroviaria cubre los territorios de México, Estados Unidos y Canadá.

c) Megaproyectos turísticos en toda la región. (Véase como ejemplo para la Península de Yucatán en el Golfo de México y el Caribe: Benavides y Franco (2021); y para la costa de Oaxaca, en el Pacífico: Talledos, Henríquez y Filgueiras (2019).

Esta infraestructura de carreteras y la interconexión eléctrica del SIEPAC tiene también una importante conexión con otras infraestructuras extractivistas (gasoductos, concesiones mineras, exploración de hidrocarburos, corredores interoceánicos, etcétera).

2. La Península de Yucatán como Zona Específica de Intensa Acumulación (ZEIA)

Esta ZEIA está en proceso de conformación a partir del «reordenamiento territorial» impulsado por la construcción del Tren Maya. De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo (2019) del gobierno federal mexicano,

El Tren Maya es el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio. Tendrá un recorrido de mil 525 kilómetros, pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán (...) y requerirá de entre 120 mil y 150 mil millones de pesos que provendrán de fuentes públicas, privadas y sociales. (Presidencia de la República de México, p. 53)³

Además de plantear que se propiciaría la derrama económica del turismo en toda la Península, generaría empleos, impulsaría el desarrollo sostenible y protegería el medio ambiente, con este

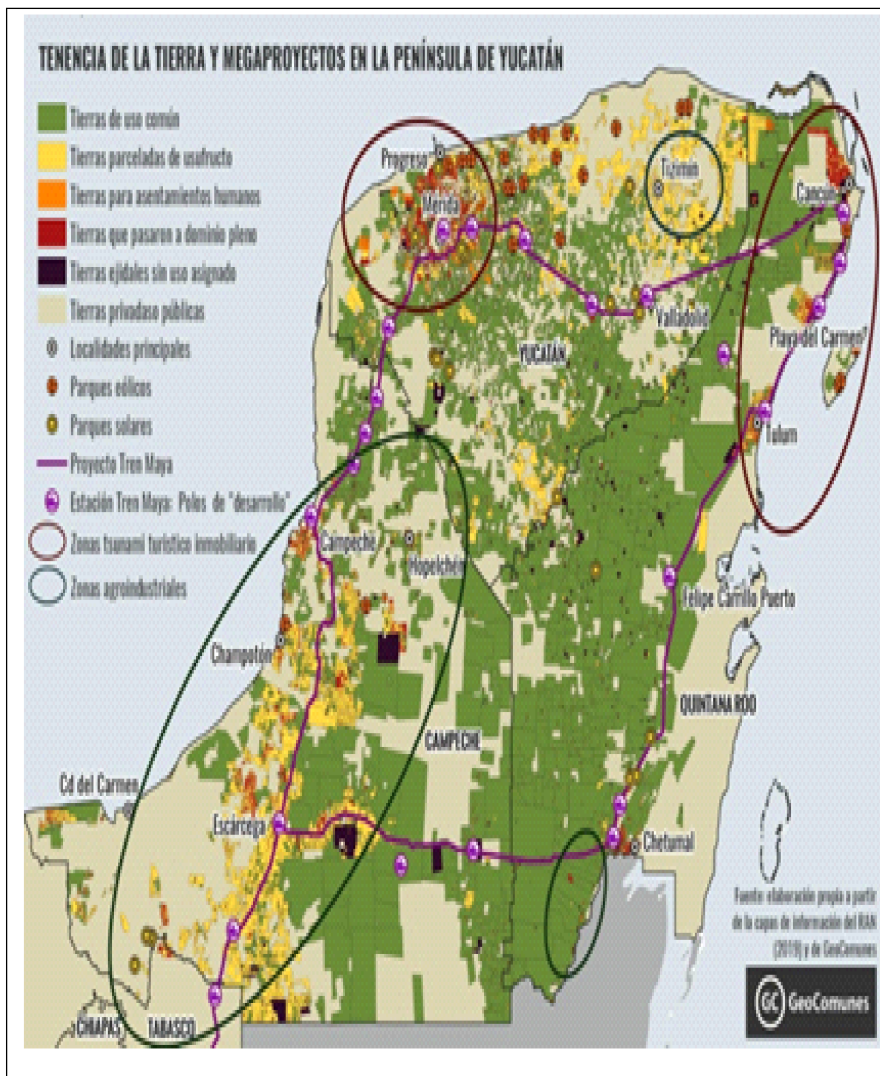
³ Desde el comienzo de la megaobra del Tren Maya, el costo de la misma aumentó a partir de su presupuesto original que fue de 156 mil millones de pesos, y Fonatur calculaba, en septiembre de 2021, que sería hasta 47% más caro por diversas razones, entre las cuales estaba el encarecimiento del acero, el aumento en el pago de fletes por diversos cambios en la ruta, el pago por expropiaciones de tierras privadas, etcétera. Para ese mes el costo había aumentado hasta 200 mil millones de pesos y Fonatur calculaba que al final de la obra se invertirían hasta 230 mil millones de pesos, 74 mil millones más que lo inicialmente previsto por el gobierno (Munguía, 2021).

proyecto el gobierno federal buscaría propiciar el ordenamiento territorial de la región. Supuestamente este proyecto de «desarrollo» integraría y beneficiaría a la población, llevando la consulta previa e informada a las comunidades y pueblos originarios.

El Tren Maya articulará a otros proyectos de gran escala, principalmente en la Península de Yucatán, que abarca más de 1.000 kilómetros de los 1.525 que este ferrocarril tiene de longitud: Megaproyectos turísticos (Centros Integralmente Planeados y Zonas Turísticas de la Costa del Caribe; Turismo Premium); el megaproyecto inmobiliario de alta plusvalía en el norte de Mérida; la ampliación de Puertos para transporte de mercancías, turismo o mantenimiento (Puerto Progreso, Puerto Seyba Playa, Puerto Morelos, Puerto Cozumel, Puerto Chetumal); los megaproyectos de monocultivos y pecuarios (soya, palma africana, granjas porcícolas); los parques eólicos y fotovoltaicos (solares), los parques industriales donde se fabrican ya autopartes y aeropartes para la industria militar transnacional y a los cuales el Tratado de Libre de México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), que es la versión actualizada del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) desde 2018, dará un mayor impulso. Además de transportar personas y las mercancías mencionadas, el Tren Maya transportará hidrocarburos y combustibles (gasavión) para los aeropuertos de Palenque, Campeche, Mérida, Cancún, Tulum (en proyecto de construcción por los ingenieros militares de la Secretaría de la Defensa Nacional), Cozumel y Chetumal; y para los cruceros turísticos y barcos mercantes de carga.

De esta manera, el Tren Maya articulará los procesos de acumulación de capital agroindustriales de los 3 estados de dicha Península, así como el avance turístico-inmobiliario de Mérida y Cancún-Riviera Maya y la generación de energía del norte de Yucatán (parques fotovoltaicos y eólicos), los cuales fueron impulsados por la expansión de una infraestructura de transporte basada en autopistas de cuota entre 1990 y 2018 y por la privatización de tierras ejidales entre 1992 y 2006. El Tren Maya aumentará la velocidad de circulación de mercancías y disminuirá la fricción de la distancia mediante la reducción de los costos de transporte, dinamizando aún más la expansión de los tres procesos de acumulación mencionados, por lo que el Tren Maya expresa un nuevo impulso a la expansión urbana, turística, agroindustrial e industrial (Colectivo Geo Comunes, Torres-Mazuera y Gómez Godoy, 2020).

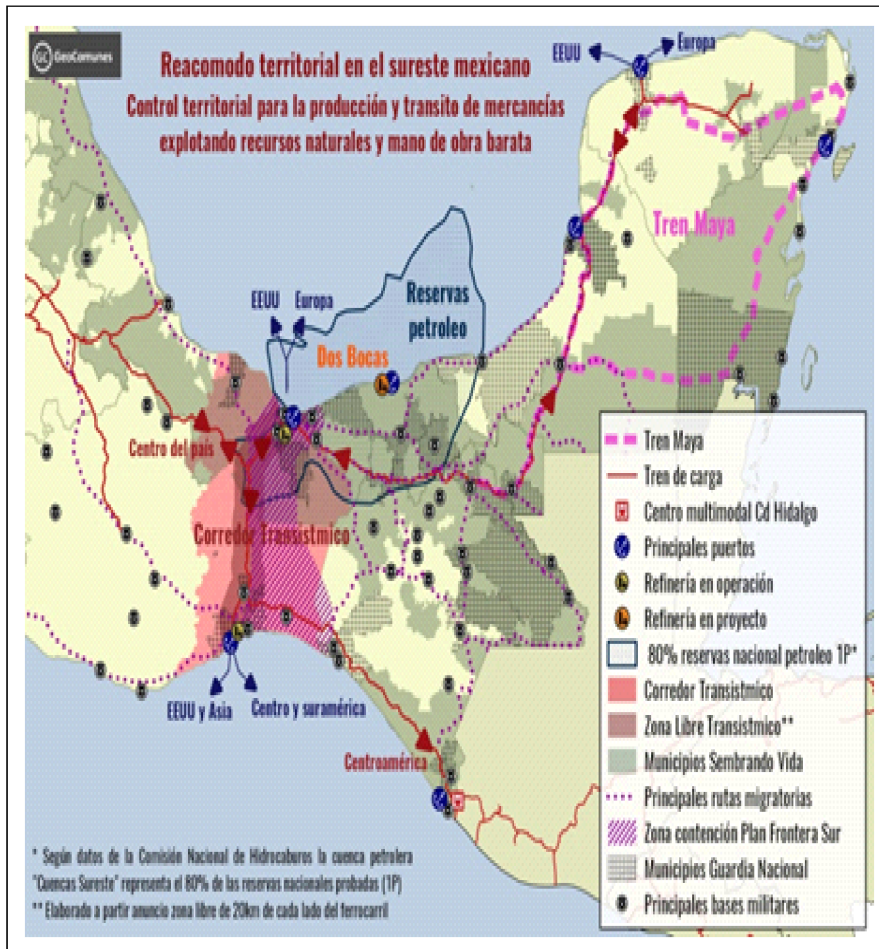
Mapa 2 Megaproyectos en la Península de Yucatán



Fuente: Colectivo GeoComunes, Torres-Mazuera y Gómez Godoy, 2020.

El Tren Maya estará articulado con el Tren Interoceánico donde se localizan otros puertos marítimos (Coatzacoalcos y Salina Cruz) y tres aeropuertos nacionales (Villahermosa, Minatitlán e Ixtepec, el cual además es militar) (Véase Mapa 3).

Mapa 3 Reacomodo territorial en el sureste de México



Fuente: GeoComunes, s.f.

La región que abarca el Tren Maya ya se encuentra militarizada con cuarteles del ejército (Palenque, Escárcega, Campeche, Mérida, Chetumal, Xpuhil, siendo el primero y el último de tropas de élite), pero también la Marina/Armada está presente en todos los puertos marítimos de la península (Ciudad del Carmen, Seybaplaya, Progreso, Cozumel, Chetumal y Champotón donde son marinos de élite). Hay que mencionar que la Armada/Marina administra todos los puertos marítimos del país y el Corredor Interoceánico. La Guardia Nacional

también ya está presente en cuarteles propios en toda la península. Los ingenieros militares de la SEDENA están a cargo de la construcción de 3 Tramos del Tren Maya (600 kilómetros en total, entre Cancún-Tulum, Tulum-Bacalar y Bacalar-Escárcega) y el aeropuerto internacional de Tulum. Además, la SEDENA administrará los aeropuertos de Palenque, Chetumal, Tulum y el Felipe Ángeles de la Ciudad de México. También administrará el Tren Maya mediante una empresa denominada Olmeca-Mexica-Maya, cuyas utilidades serán el 75% para las pensiones del personal de las Fuerzas Armadas y el 25% para empleados federales (Solís, 11 de febrero de 2022).

La apuesta del gobierno federal por el Tren Maya es muy alta, pues está vinculada a la llegada de capitales transnacionales desde la construcción del mismo y luego, para aprovechar las ventajas del reordenamiento territorial y de los megaproyectos en marcha, llegarán muchas empresas transnacionales más. Los primeros tres tramos fueron concedidos a consorcios transnacionales para la construcción del Tren Maya:

a) La primera concesión del primer tramo de 227 km de Palenque, Chiapas a Escárcega, Campeche, lo obtuvo un consorcio transnacional formado por la constructora Mota Engil México, que tiene una participación de 52%, China Communications Construction Company⁴ tiene el 35%, y tres empresas mexicanas (Eyasa; Grupo Cosh y Gavil Ingeniería) el resto. El contrato adjudicado es por un monto de 15.538,1 millones de pesos.

b) La concesión del segundo tramo, de Escárcega a Calkiní, en Campeche, el contrato lo obtuvo la empresa transnacional Operadora CICSA, propiedad de Carlos Slim Helú, en convenio con la transnacional española FFC Construcción, por 18 mil 553 millones de pesos. El tramo tiene 234 km (Olvera, 2020).

c) El contrato de la tercera concesión lo obtuvo la empresa transnacional Ingenieros Civiles Asociados (ICA) por 27 mil millones de pesos, en un tiempo de construcción de 28 meses, que incluye 520 kilómetros de doble vía férrea y la ampliación de la autopista a cuatro carriles entre Izamal, Yucatán y Cancún, Quintana Roo, de la

⁴ CCCC fue la empresa a la que concesionaron hace pocos años la construcción del Tren Bala, de la Ciudad de México a Querétaro, pero fue cancelada. ¿Ese mismo tren servirá para el primer tramo del Tren Maya? Esta empresa está involucrada en otros megaproyectos en el mundo, como el de la construcción de un megapuerto marítimo en la Isla de São Luís, en el estado de Maranhão, Brasil, donde arriba otro tren de más de mil kilómetros de longitud desde la mina de hierro más grande del mundo a cielo abierto en la Sierra Carajás, en la Amazonia, y que cruza por cientos de comunidades indígenas, quilombolas (descendientes de negros esclavos) y otras comunidades, afectándolos económica y socialmente.

que esa empresa ya tiene la concesión hasta 2050 (*La Jornada*, 2 de junio de 2020).

3. Violación de territorios y bienes de las comunidades y pueblos originarios; configuración de una Zona Específica de Intensa Conflictividad Social (ZEICS) en la Península de Yucatán

Desde que se anunció la construcción de este megaproyecto en 2018, éste fue rechazado por diversas organizaciones sociales y comunitarias, manifestándose con diversas formas de protesta y lucha. Entre las principales acciones de resistencia en contra del Tren Maya que las organizaciones indígenas, sociales, de derechos humanos y otras han llevado a cabo en la Península de Yucatán, podemos mencionar las siguientes.

Para llevar adelante este megaproyecto, al igual que otros, el gobierno mexicano debería realizar una consulta previa e informada en las comunidades y pueblos originarios, pero ésta se llevó a cabo en noviembre de 2019 sin cumplir con los protocolos internacionales que marca el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), así como en contravención de lo que señala la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Los propios observadores de las Naciones Unidas (ONU), que estuvieron monitoreando dicha consulta, señalaron que se violaron diversos puntos del protocolo de la misma. En lugar de tomar la opinión a todo el pueblo, el Fondo Nacional de Turismo (FONATUR), a cargo de la construcción del Tren Maya y el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI), sólo consultaron a los representantes ejidales y municipales. La consulta ni se realizó de buena fe ni fue culturalmente adecuada (Hernández Navarro, 2020). Por lo cual, el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil (CRIPX)⁵ en Campeche, promovió un amparo en contra del Tren Maya. Y éste fue el primero de varios otros. FONATUR y el propio Presidente Andrés Manuel López Obrador, en varias ocasiones han planteado a la comunidad de Xpuhil que si apoyan la obra del Tren Maya les dotarán del agua que ha sido una demanda histórica de esta comunidad.

⁵ El Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil se fundó en 1995 con más de 3 mil jefes de familia, indígenas y mestizos, la mayoría de ellos indígenas Ch'oles provenientes de Chiapas. (Comunicación personal a Juan Manuel Sandoval Palacios (JMSP) y Marcela de Lourdes Orozco Contreras (MLOC) de Sara López, miembro de la dirigencia del CRIPX, en Xpuhil el 7 de septiembre de 2019).

Unos días después de la consulta mencionada, el 7 de diciembre se realizó el Foro en Defensa del Territorio y la Vida, en San Antonio Ebulá, cerca de la ciudad de Campeche, organizado por el Congreso Nacional Indígena (CNI) Región Peninsular, el cual congregó a miembros de varias comunidades de los 3 estados de la Península que son parte del CNI, como el CRIPX, así como a miembros de otras organizaciones. Se aceptó la propuesta del CNI-Peninsular de crear una articulación en torno a éste, con una agenda común, que se denominaría «Articulación en Defensa del Territorio y la Vida con el CNI, Península de Yucatán». En la agenda común se plantearon campañas de medios, apoyar los amparos que se están elaborando en torno a la consulta, el ambiente y el patrimonio arqueológico e histórico; apoyar la misión de observadores independientes, y solicitar una misión internacional.⁶

Las y los consejeros del CNI peninsular llevaron esta propuesta al Foro en Defensa del Territorio y la Madre Tierra, organizado por el Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN), el CNI, y por el Consejo Indígena de Gobierno (CIG), celebrado los días 21 y 22 de diciembre de 2019 en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas. En este Foro se aprobó que la propuesta y la agenda mencionadas fueran retomadas para hacerlas de carácter nacional, refrendando su posición de oponerse a los megaproyectos de López Obrador, en particular el Tren Maya. El Plan de Resistencia adoptado combina tres estrategias: la organización social de las comunidades; la denuncia en medios y en instancias de derechos humanos nacionales e internacionales; y el despliegue de una estrategia legal por medio de amparos (Touliere, 2020).

En marzo de 2020, el gobierno mexicano declaró la contingencia por la pandemia sanitaria de COVID-19, lo cual no detuvo el avance de las obras del Tren Maya. El 15 de abril, 100 organizaciones y comunidades mayas (la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch Xíinbal, el Colectivo de Comunidades Mayas de los Chenes, el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil y otros), colectivos en defensa del ambiente y los derechos humanos, además de muchos académicos especialistas, emitieron un pronunciamiento pidiendo al presidente López Obrador que detuviera las obras del Tren Maya durante la contingencia y al término de ésta se abriera un debate sobre

⁶ En este Foro JMSP participó como invitado de Sara López, miembro de la dirigencia del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil (CRIPX) y Consejera del CNI, para hablar sobre la posible afectación del patrimonio arqueológico por la construcción del Tren Maya. Véase, Sandoval, 2019, Informe, 12 de diciembre.

la pertinencia del Megaproyecto. No hubo respuesta por parte del gobierno. Sin embargo, las organizaciones continuaron con su lucha mediante diversas formas de resistencia (*Pronunciamento sobre el Tren Maya en tiempos de Covid*, 15 de abril de 2020).

El 16 de mayo de ese mismo año, la Asamblea de Defensores del Territorio Maya, Múuch' Xiinbal y el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible (CCMSS) solicitaron a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) medidas cautelares contra el Tren Maya para evitar daños irreparables al acuífero subterráneo de la Península de Yucatán, elemento indispensable de los territorios del pueblo maya y principal fuente de abasto de agua de la población y de las comunidades mayas (Mandujano, 2020). En un pronunciamento conjunto dado a conocer el 18 de ese mismo mes, añadieron que el inicio de la construcción del Tren Maya amenazaba con recrudecer la ya vulnerable situación ambiental del sistema de cenotes, puesto que desde el pasado el Estado mexicano «ha permitido, tolerado y participado en su deterioro» al promover el desarrollo de megaproyectos turísticos, inmobiliarios y agroindustriales que utilizan y contaminan sus aguas. Subrayaron que este megaproyecto se prepara en un contexto regional de conflictos socioambientales vigentes, caracterizados por el despojo de los bienes comunes de los territorios indígenas y campesinos de la Península de Yucatán, y prevén que la construcción e implementación de este megaproyecto agudizará y aumentará esos conflictos debido a que supone el desarrollo de nuevos megaproyectos en distintos sectores económicos (turismo, agroindustria, energía, transporte) con impactos negativos, y en muchas ocasiones irreparables, sobre el medio ambiente y el sistema de cenotes.

Otros amparos fueron promovidos en 2020 por la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xiinbal (que cubre 25 comunidades de los estados de Yucatán, Campeche y Quintana Roo), no sólo en contra del tren Maya, sino en contra de proyectos de granjas porcícolas, parques eólicos y solares, inmobiliarias de alto impacto y megacultivos de soya transgénica. La Asamblea promueve talleres comunales de formación política para preparar a los jóvenes en sus ejidos y que éstos ayuden a explicar a los ejidatarios sobre esta problemática.⁷

⁷ Entrevista de JMSP y MLOC a Pedro Uc, dirigente de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xiinbal, en la comunidad de Bucotz, a una hora de la ciudad de Mérida, rumbo a Tizimín, Yucatán, el 8 de agosto de 2021.

Fotos 1

Resistencia de pueblos originarios mayas contra el megaproyecto del Tren Maya. Comunidad de Calakmul gana amparo contra la construcción de una estación



Fuente: Martín Zetina / CUARTOSCURO.COM

<https://piedepagina.mx/comunidades-de-calakmul-ganan-amparo-contra-tren-maya/>

En la ciudad de Campeche, el Colectivo Tres Barrios conformado por más de 500 familias de los antiguos barrios de Santa Lucía, Ermita y Camino Real, asesorados por Sara López del CRIPX⁸ y Felipe Echenique -investigador de la Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia- lograron un amparo que les otorgó un Juzgado de Distrito en esa entidad para evitar que el Tren Maya cruzara por en medio de sus barrios (donde ya existía el trazo del antiguo ferrocarril construido en la década de 1930) ya que la ampliación del derecho de vía llevaría a la destrucción de cientos de casas, entre ellas algunas casas históricas que datan de fines del Siglo XIX. El 24 de agosto de 2021, FONATUR anunció en los medios informativos que

(...) en el Proyecto del Tren Maya se harán cambios en su ruta, especialmente en Campeche, lo que generará un ahorro aproximado de 2 mil millones de pesos (...) Jiménez Pons señaló que una de las modificaciones será que ya no entrará a la Ciudad de Campeche, ahora se edificará un libramiento de menor extensión, aproximadamente 12 kilómetros, para ir por la periferia de la ciudad por donde pasará el Tren Maya, a la altura del aeropuerto. (Valadez, 2021)

Sin embargo, no mencionó los amparos interpuestos por el Colectivo Tres Barrios. En un comunicado emitido el mismo día, este Colectivo planteó que «(...) Este anuncio es una victoria para las y los vecinos que hemos resistido por dos años en contra de los desalojos forzosos a los que se nos quería someter para hacer ese megaproyecto (...).» (Comunicado. Colectivo Tres Barrios, 2021). Y es que algunos funcionarios de FONATUR y ONU Hábitat llevaron a cabo una campaña de desprestigio, amenazas y hostigamientos a los habitantes, sobre todo a los 110 que firmaron los amparos, para obligarlos a aceptar los desalojos y la reubicación, acusándolos inclusive de invasores, cuando que muchos habitantes de estos barrios tienen documentos que avalan

⁸ Comunicación personal vía telefónica de Sara López, del CRIPX-CNI, Campeche, a JMSP, solicitando el apoyo de investigadores del INAH para asesorar al Colectivo Tres Barrios para interponer un amparo por la presunta destrucción de viviendas con más de 100 años existentes en los tres barrios (Santa Lucía, Ermita y Camino Real) por donde se intentaba pasar el Tren Maya, ampliando el Derecho de Vía del ferrocarril del Sureste construido en la década de 1930. 12 de septiembre de 2019.

su propiedad desde hace muchas décadas e inclusive más de un siglo.⁹

Fotos 2
Resistencia a los desalojos en Tres Barrios, Campeche, México



⁹ Entrevista de MLOC y JMSP a Guadalupe Cáceres («Lupita») lideresa del Colectivo Tres Barrios en su casa localizada en el Barrio de Santa Lucía, quien nos acompañó en un recorrido por los tres barrios donde platicamos con muchos habitantes y realizamos un registro fotográfico. 4 de agosto de 2021.



Fuente: Colectivo Tres Barrios, 2020.

Mediante amparos y declaraciones de organizaciones como la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xímbal e Indignación, también se evitó que el Tren Maya cruzara por en medio de la ciudad de Mérida, y que se construyera una de sus principales estaciones en terrenos de la antigua estación de ferrocarril logrando que el trazo de dicho Tren se desviara varias decenas de kilómetros

para pasar por fuera del perímetro de esta ciudad, en la comunidad de Teya. Esto significó que el Director de FONATUR, Jiménez Pons, tratara de descalificar a estas organizaciones diciendo que son «Grupos de Extrema Derecha», afirmando que «Amenazas de agrupaciones como Indignación y Múuch' Xíinbal con la promoción de amparos, impidieron que se instalara la estación del Tren Maya en La Plancha de Mérida» (*El Sol de Yucatán*, 1 de septiembre de 2021).

En respuesta a las declaraciones de Jiménez Pons, la Asamblea respondió:

1.- Acusamos al gobierno federal de racista y promotor de la violencia contra los indígenas.

2.- La Asamblea de Defensores del Territorio Maya MÚUCH' XÍINBAL ha recurrido a la defensa legal de su territorio y sus derechos con los mecanismos y herramientas que la misma ley y el sistema de justicia nos otorga.

(...) 4.- Por último, responsabilizamos al presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador, y a su patético subordinado y director del FONATUR, Rogelio Jiménez Pons, de cualquier amenaza, percance o daño físico que pudiera ocurrir a cualquier integrante de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya MÚUCH' XÍINBAL. (Comunicado Público de la Asamblea Múuch' Xíinbal, 3 de septiembre de 2021)

Pero también el propio Presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador y el Coordinador General de Comunicación Social de la Presidencia de la República, Jesús Ramírez Cuervas, en la conferencia del viernes 28 de agosto hicieron declaraciones que intentaban descalificar a las organizaciones que se oponen al proyecto del Tren Maya. Al día siguiente, 29 de agosto, el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil A.C., el Centro Mexicano de Derecho Ambiental A.C., el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible, Diálogo y Movimiento A.C., Indignación A.C. y Fundación para el Debido Proceso Legal A.C. emitieron un Boletín de prensa donde dan respuesta a dichas declaraciones. En este se plantea que,

(...) Los megaproyectos han explotado y destruido los territorios de los pueblos indígenas, reduciendo su autonomía, sus ecosistemas y el goce y disfrute de sus derechos humanos. Las personas y colectivos defensores indígenas que se han opuesto a los megaproyectos han sido objeto de múltiples agresiones e intimidaciones que en algunos casos han llevado a su encarcelamiento y hasta su ejecución, como se ha documentado ampliamente (...). (Boletín, 29 de agosto de 2021)

Para hacer frente a las resistencias de los pueblos a los megaproyectos del Tren Maya y el Corredor Interoceánico, pero también otros megaproyectos del gobierno federal que han enfrentado una serie de obstáculos para su avance, lo cual pudiera incidir en que dichos proyectos no fueran terminados antes que finalizara el sexenio del presidente López Obrador, éste intentó «blindar» estos proyectos mediante un Decreto que consideraría a estas obras como cuestión de interés público y de seguridad nacional. El 22 de noviembre de 2021, el *Diario Oficial de la Federación* publicó el

ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y de seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional. (Secretaría de Gobernación, 2021)

Entre los proyectos considerados en este Acuerdo están el Corredor Interoceánico, la Refinería Dos Bocas y el Tren Maya. Inmediatamente muchas organizaciones que han estado luchando y resistiendo principalmente el avance de los megaproyectos del Tren Maya y del corredor Interoceánico dieron diversas respuestas rechazando el Decreto.

Las organizaciones en resistencia contra el segundo de los megaproyectos prioritarios del gobierno de López Obrador, el Corredor Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec¹⁰ impulsaron, entre sus estrategias, una mayor articulación con las organizaciones en

¹⁰ En el Plan Nacional de Desarrollo (2019), se plantea que «El Tren Maya es el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio» (...) El segundo proyecto es el «Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec», cuyo objetivo es

(...) impulsar el crecimiento de la economía regional (...) Su eje será el Corredor Multimodal Interoceánico, que aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. En este marco se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca, para que puedan ofrecer servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios logísticos diversos; se fortalecerá la infraestructura carretera y de caminos rurales y la red aeroportuaria y se construirá un gasoducto para abastecer a empresas y consumidores domésticos. A lo largo del recorrido entre ambos océanos se crearán zonas libres para atraer inversiones del sector privado, las cuales se dotarán de infraestructura y se garantizará el abasto de energía, agua, conectividad digital y otros insumos básicos para cubrir las necesidades de las empresas y de la población trabajadora. (pp. 53-54)

resistencia contra el Tren Maya y contra otros megaproyectos. Para ello la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (UCIZONI) y otras instancias¹¹ organizaron el Foro Nacional de las Resistencias y las Alternativas de los Pueblos ante el Capital Transnacional y la Militarización. En este foro fueron invitados el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil (CRIPX) y la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xiímbal por la península de Yucatán. La convocatoria al foro planteaba como

Objetivo general. Impulsar la creación de un espacio nacional y mesoamericano de las comunidades, organizaciones y colectivos indígenas, comunicadores, ambientalistas, urbano populares, académicos, colectivos de mujeres y asociaciones culturales con el fin de dialogar, reflexionar e impulsar acciones en torno al impacto de los megaproyectos que viene imponiendo el gobierno federal en la vida de nuestros pueblos, así como la búsqueda de alternativas que nos permitan enfrentarlos.

Al final de este evento, que reunió a unas 300 personas de diferentes organizaciones, el 5 de diciembre se dio a conocer el Pronunciamiento de Yajxonax, en el cual se plantea el rechazo al Acuerdo Presidencial, y añade que,

(...) Lo rechazamos por ser un acto autoritario, contrario a la Constitución y por ser violatorio de los derechos de nuestros pueblos, derechos ganados después de largos años de lucha en contra del autoritarismo de caciques y gobiernos. Es por ello, que llamamos a los pueblos de nuestro país a levantar la voz y a combatir

¹¹ Convocantes al Foro Nacional de las Resistencias y las Alternativas de los Pueblos ante el Capital Transnacional y la Militarización: Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo, Corriente del Pueblo Sol Rojo; Movimiento Agrario Indígena Zapatista, Red de Radios Comunitarias del Sureste de México, Resistencia Civil del Istmo, Oaxaca-Veracruz. Pobladores-Oaxaca; Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra y el Agua de Puebla, Morelos y Tlaxcala, Centro Mexicano de Derecho Ambiental; Grupo de Trabajo «Fronteras, regionalización y globalización» del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Red Mexicana de Acción frente al Libre Comercio, Seminario Permanente de Estudios Chicanos y de Fronteras, Coordinadora Nacional Plan de Ayala MN; Comité No más Imposiciones (Istmo de Tehuantepec), Núcleo Agrario Santa Cruz Tagolaba, Tehuantepec; Unidades de Riego Santa María Mixtequilla, Comité de Lucha Xhuba Yachi (Juchitán de Zaragoza); Comité de Resistencia Civil de Cerro Grande Ixhuatán; Comité de Afectados por el CIIT (Salina Cruz); Ejido Mogoñe Viejo Guichicovi; Consejo Indígena del Uxpanapa (Veracruz), Centro de Apoyo al Movimiento Popular Oaxaqueño. Grupo de Apoyo para el Desarrollo de las Comunidades Mixes del Estado de Oaxaca; Luz y Fuerza del Pueblo (Chiapas), Grupo Solidario La Venta (Juchitán, Oaxaca), Centro de Derechos Humanos Zeferino Ladrillero (Estado de México), Binnigulazaa-Agencia Internacional de Prensa Indígena.

Fotos 3

Asamblea plenaria y representantes del CRIPX en el Foro Nacional de las Resistencias y las Alternativas de los Pueblos ante el Capital Transnacional y la Militarización



Fuente: Juan Manuel Sandoval Palacios, 5 de diciembre de 2021.

este Acuerdo por todas las vías posibles y de manera organizada, movilizándonos e impulsando recursos legales, con el fin de frenar esta ofensiva que desde Palacio Nacional beneficia al gran capital y que ponen en peligro el territorio, los derechos de los pueblos, la soberanía nacional y la vida de nuestras gentes.

El documento plantea que, «Nuestra resistencia es también propuesta, por lo que hacemos un llamado fraterno para seguir construyendo y fortaleciendo nuestras alternativas autónomas (...)». (Pronunciamento de Yajxonax, 2021).¹²

¹² Los representantes de UCIZONI, Juan Carlos Beas, y del CRIPX, Sara López, junto con Teresa Castellanos y Omar Esparza, representantes del Frente de Pueblos de Morelos, Puebla y Tlaxcala y del Movimiento Agrario Indígena Zapatista (MAIZ), respectivamente, participaron, a invitación del Grupo de Trabajo «Fronteras, regionalización y globalización» del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), en los foros intergrupales «Territorios, luchas y resistencias: horizontes comunitarios frente a la reproducción de desigualdades del capitalismo en América Latina y El Caribe» y «Cuestiones agrarias y desigualdades en los mundos rurales de América Latina y El Caribe», en el marco de la 9ª Conferencia Latinoamericana y Caribeña de Ciencias Sociales «Tramas de las Desigualdades en América Latina y El Caribe», organizada por CLACSO, del 7 al 11 de junio de 2022, en la Ciudad de México.

En el primer semestre de 2022, el avance de las obras del Tren Maya continuó, pero también la resistencia. En el Tramo 5 Sur que va de Tulúm a Cancún, y cuya obra está en manos de los ingenieros militares de la SEDENA, se hizo un desvío por la presión de empresarios hoteleros de Playa del Carmen porque el paso del Tren afectaría la zona urbana y sus intereses. El desvío implicó devastar cientos de hectáreas de selva tropical perennifolia, topándose con un complejo de cavernas que son parte clave del acuífero más importante de la península. Además, en ese complejo también se localizaron vestigios del patrimonio arqueológico maya. Algunas organizaciones ambientalistas solicitaron un amparo por la posible afectación de este complejo y un juez de Distrito en Yucatán otorgó la suspensión provisional contra la construcción de este tramo el mes de abril de 2022 (Arellano, 2022). El 31 de mayo el juez concedió la primera suspensión definitiva contra la obra por tiempo indefinido (Chaparro, 2022). Según FONATUR, las obras de este tramo se van a reactivar una vez que SEMARNAT avale la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) que se apresuró a entregar. Sin embargo, esta reactivación podría llevar meses.

Además, la situación en este Tramo Cinco Sur podría complejizarse debido al descubrimiento de 5 vestigios (edificios) arqueológicos de valor excepcional que están sobre el derecho de vía (de los 6.467 monumentos registrados hasta el 7 de julio, 2.325 vestigios se localizan dentro del derecho de vía). Un sexto templo pequeño, localizado a 160 metros del derecho de vía dentro de una caverna, se encuentra muy bien conservado, con la techumbre de madera aún. En entrevista, el 7 de julio, el Dr. Manuel Pérez Rivas, investigador del Instituto Nacional de Antropología e Historia y director del Proyecto de Salvamento Arqueológico del Tren Maya, informó que se requieren hacer por lo menos 5 modificaciones en dos kilómetros en este tramo para proteger tales vestigios, por lo que se propone que el derecho de vía que es de 60 m de cada lado, sea de 250 m de ancho para conservar tales vestigios, que son parte de una extensa zona de asentamientos habitacionales, albarradas, etcétera, del posclásico de la costa norte de Quintana Roo. Por lo que también se propone la creación de una reserva patrimonial de investigación, que sea compatible con el patrimonio geológico y arqueológico (*Noticiero de Radio Fórmula*, 7 de julio de 2022).

1. La Amazonia: Espacio Global para la expansión del capital transnacional y la ZEIA Corredor Carajás-São Luís en la Amazonia Oriental, Brasil

La Amazonia ha sido considerada por algunos autores como «Cantera del capitalismo», ya que, desde los primeros tiempos de la conquista de la región ha producido de todo: Especies desconocidas en Europa, maderas, pieles, caucho, petróleo, oro, otros metales, cocaína y desde hace unos años eso que llaman «servicios ambientales o ecosistémicos».¹³ Sin embargo, si bien la Amazonia ha sido una de las «canteras del capitalismo» desde los primeros tiempos de la conquista, y se le ha explotado de manera intensa desde entonces, sólo puede considerarse una zona de intensa acumulación global en esta fase del capitalismo global que dio inicio a una nueva y dramática expansión de este sistema a fines del siglo XX, de manera más intensiva que extensiva, como apunta Robinson (2013).

Mapa 4 La Amazonia como Zona de Intensa Acumulación y la creación de un Espacio Global para la expansión del capital transnacional



Fuente: <https://tortugasninja.fandom.com/es/wiki/Amazonia?file=Mapa-amazonia.jpg>

¹³ Comentario del Dr. Jorge Aponte, de la Universidad Nacional de Colombia, sede Amazonia, durante una sesión del XV Congreso Internacional Integración Regional, Fronteras y Globalización en el Continente Americano, realizado en Ciudad Juárez, Chihuahua, del 28 al 30 de octubre de 2015.

Dentro de esta extensa zona de intensa acumulación, se está configurando un Espacio Global para la expansión del capital transnacional, a partir del desarrollo de Zonas Específicas de Intensa Acumulación, siendo una de las primeras el Corredor minero-ferroviario-portuario Carajás-São Luís en los estados de Pará y Maranhão, en el oriente de la Amazonia brasileña que analizamos enseguida.

Uno de los primeros proyectos industriales en la Amazonia oriental brasileña que fue creado para la explotación a gran escala de minerales, agricultura, ganadería y bosques, es el Programa Grande Carajás, cuyo sustento teórico y político se remonta al período gubernamental de Juscelino Kubitschek (1956-1961), cuando el «desarrollo» se afirmaba como la orientación principal para la formulación de políticas de los gobiernos. Este presidente creó el Plan de Metas que prometió un crecimiento de 50 años en sólo 5, abriendo la economía brasileña al capital internacional y promoviendo políticas de consolidación de procesos de industrialización iniciados en los períodos del presidente Getulio Vargas (1930-1945 y 1951-1954). Pero fue en el período de la dictadura empresarial militar inaugurada por el golpe de 1964, en el cual los militares contaron con la participación activa del empresariado nacional e internacional, que las políticas de «desarrollo» fueron asumidas por el Estado de modo más efectivo. Los sucesivos gobiernos dictatoriales concibieron e instrumentaron sus Planes Nacionales de Desarrollo (PND) y los Planes de Integración Nacional (PIN) para la viabilidad de la industrialización de Brasil y para la articulación de todas las regiones del país en el proceso de modernización. Para la Amazonia brasileña son concebidos grandes proyectos de desarrollo para impulsar la articulación de la región a la dinámica de expansión capitalista nacional (y transnacional) (Antunes, *et al.*, 2018, pp. 8-9).

Sin embargo, de acuerdo con Ianni (2019, p. 214), lo que parecen ser las razones de geopolítica militar brasileña son también las razones del desarrollo capitalista, de la empresa privada, nacional y extranjera. Se combinan y confunden los intereses del capital, de la burguesía, con las razones de la dictadura militar,

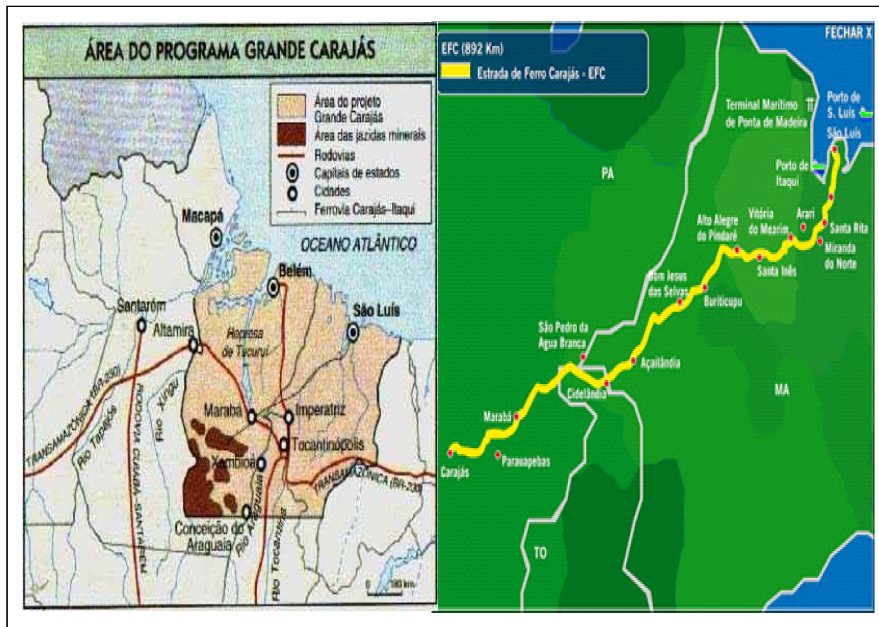
El Programa Gran Carajás se creó en 1980 como un plan gigantesco de intervención regional y, bajo la dirección de la Compañía Vale do Rio Doce, entonces estatal, abarcó un área de más de 900 mil km² en 3 estados: Pará, Maranhão y Piauí. Comprende tres grandes proyectos (Antunes, *et al.*, 2018, p. 9):

- 1) **Proyectos minero-metalúrgicos** (extracción de hierro, manganeso y otros; y complejos industriales siderúrgicos y de

aluminio). Concebido para explotar las minas de hierro del sureste de Pará, en la sierra de Carajás en plena selva amazónica, se volvió un complejo mina-ferrocarril-puerto. Vinculando las minas localizadas en las proximidades de Marabá/Parauapebas en Pará al complejo portuario de São Luís en Maranhão (especialmente el Puerto de Ponta da Madeira, de propiedad de la VALE) y actuó como «dinamizador» de la economía regional, del «desarrollo» regional. Otros proyectos de desarrollo que acompañaron a éste son:

- 2) **Proyectos agropecuarios y forestales** (ganadería extensiva, megacultivos de soya, grandes plantaciones de eucaliptos, fábrica de celulosa y papel en Imperatriz, Maranhão, la más grande de América Latina).
- 3) **Proyectos de infraestructura:** La empresa estatal Vale do Rio Doce (privatizada en 1997) construyó la hidroeléctrica de Tucuruí que provee de energía barata a estos proyectos; carreteras, un ferrocarril y puertos marítimos.

Mapas 5 y 6 Corredor Minero-ferroviario-siderúrgico-portuario Carajás- Sao Luís, Brasil



Fuente: Antunes, 2019.

Este Proyecto Carajás (Pará) - São Luís (Maranhão) se denomina Corredor Minero-ferroviario-portuario Carajás-São Luís, al que se ha caracterizado como Zona Específica Intensa Acumulación (ZEIA) (Sandoval, 2021a; 2021b; 2023).

Después de la crisis económica global de 2008-2009, y como salida a ésta, la Clase Capitalista Transnacional, y las instituciones financieras y otras que conforman el emergente Estado Transnacional, impulsaron una nueva ola expansiva del capital transnacional de manera intensiva y extensiva, mediante grandes inversiones en nuevos megaproyectos industriales y/o extractivos, o ampliando los ya existentes para incrementar la producción y, por ende, las grandes ganancias en el menor tiempo posible. Todo ello bajo el supuesto «desarrollo» que beneficiaría a las poblaciones. En Brasil, el gobierno de Luís Inácio Lula da Silva, que cumplía su segundo mandato (2003-2010), y el de la presidenta Dilma Rousseff en su primer mandato (2011-2014), retomaron el ímpetu «desarrollista» e instrumentaron el Programa de Aceleración del Crecimiento (Programa de Aceleração do Crescimento/PAC) (Antunes y Mendes, 2016). De acuerdo con estos autores, el PAC se benefició del aumento significativo de la capacidad estatal de inversión, de momentos macroeconómicos favorables y del enfrentamiento relativamente bueno a esta crisis.

La empresa transnacional VALE, con un préstamo de varios miles de millones de Reales del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil, impulsó en 2012 la apertura de una nueva mina, la S11d – Canaã Dos Carajás (Pará), a 100 km del Complejo minero Serra Dos Carajás, y construyó una doble vía del Ferrocarril Carajás-São Luís para transportar mayores cantidades de mineral a lo largo de casi 1.000 km (con el Complejo Siderúrgico de Açailândia, en el estado de Maranhão a mitad de camino) (Peters, 2015, pp. 64-67). Amplió el Puerto de Ponta da Madeira, en el marco de un nuevo impulso para la construcción de más puertos (uno en Playa Cajueiro y otro en la Isla de Cajual frente a la ciudad de Alcântara, en el estado de Maranhão, Brasil). Desde ahí se cubren las rutas marítimas comerciales del hierro y otros minerales, la soya y la celulosa a diferentes puertos de Europa, Asia y Estados Unidos.

5. Violación de derechos humanos y configuración de una Zona Específica de Intensa Conflictividad Social (ZEICS) en el Corredor Minero-ferroviario-portuario Carajás-São Luís, Brasil

El Proyecto Gran Carajás nació como todos los proyectos del capitalismo, violando los derechos humanos de las poblaciones, y

con ello surgió la resistencia popular, indígena y quilombola, contra la minería, el complejo siderúrgico, el ferrocarril, la ganadería extensiva, y las plantaciones de la soya y eucalipto. Esta resistencia se vio incrementada a partir de la década de 2010 ante la nueva expansión del capital transnacional en la ampliación de los megaproyectos minero-ferroviario-portuario y la deforestación para la ganadería y los megamonocultivos (Véase: Antunes y Mendes, 2016; Costa Arcangeli, 2020; Peters, 2015).

Junto al Complejo Minero Carajás surgieron poblaciones como Marabá y Parauapebas, con trabajadores mineros y personas que llegaron queriendo trabajar en las obras de infraestructura de la usina de la mina, y se asentaron de manera irregular; muchos se organizaron para luchar por la regularización de sus asentamientos. Para enfrentar las violaciones de sus derechos humanos, estos trabajadores y pobladores pronto se organizaron en dos de las principales agrupaciones de trabajadores, las que se han ido expandiendo en diferentes regiones del Brasil, el Movimiento de los Sin Tierra (MST), creado 1984 en Pará y en el nivel nacional en un Congreso celebrado en enero de 1985 en la ciudad de Curitiba, estado de Paraná; y el Movimiento de Afectados por la Minería (MAM), creado en 2012 en gran medida porque muchas personas veían que la minería estaba afectando a sus comunidades. En 2013, el MAM cambió su nombre por el de Movimiento por la Soberanía Popular de la Minería, aunque siguió conservando sus siglas. A lo largo de estas décadas muchos miembros de ambos, el MST y el MAM, fueron reprimidos, encarcelados y asesinados (Rocha, 2015; Trocante, 2017; Trocante, Zanon y Vieira, 2015).

Charles Trocante, uno de los líderes del Movimiento por la Soberanía Popular de la Minería (MAM) y miembro del Movimiento de los Sin Tierra (MST)¹⁴, es uno de los fundadores y pobladores del Asentamiento del MST Palmares II en una zona cercana a Parauapebas. Palmares nació como campamento enfrentando a la empresa VALE (empresa paraestatal que fue privatizada en 1997) la cual permanece siendo la enemiga. Palmares es el nombre de un antiguo Quilombo del Siglo XVII (Quilombo, comunidad de esclavos afrobrasileños libertos). El territorio de este asentamiento está en constante asedio por la empresa VALE, por los ganaderos, por la compra de terrenos por la clase media de la ciudad, etcétera. Él vivió

¹⁴ Entrevista de JMSP a Charles Crocante, uno de los líderes del Movimiento por la Soberanía Popular de la Minería (MAM) y miembro del Movimiento de los Sin Tierra (MST). Parauapebas, Pará, 9 de marzo de 2018.

de muy joven en la comunidad creada por los trabajadores mineros de la Mina de Serra Pelada, que era del gobierno y luego fue privatizada, por lo que los mineros ya no pudieron seguir trabajando ahí. En abril de 1996 organizaron una manifestación contra el gobierno; el 17 de abril cuando iban caminando hacia el puente de Marabá más de 150 miembros de la policía militar de Parauapebas (69) y Marabá (85) los atacaron matando a muchos de ellos (unos dicen que fueron más de 80, aunque la cifra oficial es de 29). Esta comunidad se volvió ciudad y Municipio, cuyo nombre actual es Quirionópolis. Cuando Charles era adolescente se integró al MST, y vio a muchos de sus amigos asesinados por el ejército, como en la matanza de 20 o 30 miembros del MST en 1997. Charles se integró al MAM en 2013, y menciona que este movimiento creció bastante desde su creación; para 2018 tenía dos secciones regionales (norte y sur) y ya estaba en 11 estados de Brasil (Minas Gerais, Goiás, Río de Janeiro, Rio Grande do Sul, Sao Paulo, Bahía, Pará, Piauí, Maranhão, Ceará, Espírito Santo y Matto Grosso do Sul). En 2017 hicieron un curso con 80 jóvenes en la Escuela Nacional Florestán Fernandes del MST. En 2018, el MAM llevó a cabo un Encuentro Nacional el 1º de mayo en Parauapebas, con unos 800 miembros de todo Brasil, además de líderes y poblaciones afectadas de aproximadamente setenta municipios mineros de este país, así como representantes de movimientos sociales de otros países. Esta reunión tuvo como objetivo consolidar el programa y los fundamentos políticos del movimiento, que ya se habían elaborado a lo largo de los años mediante reuniones de coordinación política del MAM. También buscó ampliar el alcance de la acción del movimiento.

Foto 4 Movimiento para la Soberanía Popular en la Minería (MAM)



Fuente: Antunes, 2019.

En una reunión (JMSP) con Jorge Neri, uno de los principales dirigentes del MAM, del MST y de la Asociación de Cooperativas del Asentamiento Palmares II¹⁵ en Parauapebas, Pará, el 10 de marzo de 2018, éste explicó que con 24 años de confrontación con la empresa VALE, la lucha local es importante para entender lo que es lo global. Mencionó que han logrado construir organización en lo local y que los militantes del MST han intentado construir un instrumento nacional en la lucha contra el capital, en este caso la minería, y en lucha por los recursos naturales, por la soberanía nacional. Dice que es un esfuerzo tanto para avanzar los mecanismos de defensa de los recursos, pero también contra el impacto ambiental. El caso del desastre del derrame de desechos de la explotación minera en Mariana Río Douce, en el estado de Río de Janeiro en 2016 que causó un gran impacto socioambiental y la muerte de 11 personas, es muestra de las posibilidades de que se dé un desastre en esta zona, ya que el cauce del río Parauapebas está a pocos kilómetros del depósito de desechos de la Mina Carajás que se localiza en medio de la Foresta Nacional, en la zona alta de la Sierra Carajás, así que los desechos bajarían por las cañadas afectando el Asentamiento Palmares II y otras comunidades de Parauapebas. Menciona que la lucha local está muy involucrada en diferentes aspectos, pero es necesaria una visión global. El mundo no acaba aquí. Comenta sobre cómo las comunidades, y en particular el Asentamiento Palmares II, viven asediados por el capital que cruza por encima de las mismas, la empresa VALE con el ramal de vía del ferrocarril que viene de la nueva mina en la Sierra Sur y se conecta con la vía principal en la estación de Parauapebas, y las líneas de electricidad de alta tensión, como las que una empresa china va a construir pasando por encima de su territorio; la electricidad viene de la hidroeléctrica de Belo Monte que se comenzó a construir a fines de la década de 2000 y a principios de la de 2010 y causó muchas controversias. De Parauapebas hasta esa hidroeléctrica hay como 800 km. La empresa china ganó la concesión para construir la línea eléctrica al presentar su propuesta: menor costo, rapidez, menor costo ambiental, mejor tecnología para la transmisión eléctrica. Esta empresa (XRE) está dirigida por la empresa nacional de energía China

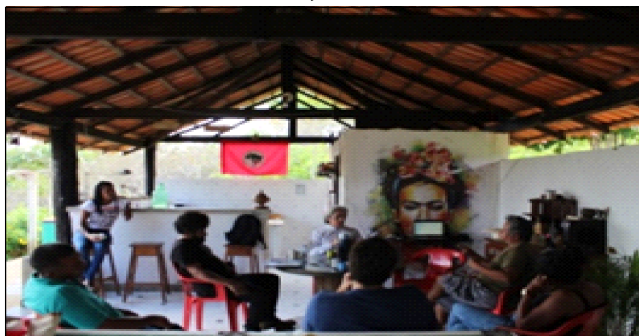
¹⁵ Comentarios a JMSP de Jorge Neri, dirigente del MAM y del MST, en una reunión de trabajo con otros miembros del MST-MAM, Francisco, del MST y de la Asociación de Cooperativas del Asentamiento Palmares II; Charles Trocante del MAM/MST; la compañera Ayala dirigente del MST en Murabá; Vanderly (Vanda) Carvalho, del MST y esposa de Jorge; Vannesa Sousa, del MST; y los Doctores Tazio Peters y Samarone Carvalho, de la Universidad Federal do Maranhão, en la casa de Jorge y Vanda, a 7 km del Asentamiento Palmares II, Parauapebas, Pará, Brasil. 10 de marzo de 2018.

(empresa estatal con 61% del capital), se encargará de construir ambas líneas con su propia mano de obra traída de su país.

Jorge les dijo que si traían a sus propios trabajadores tendrían problemas de migración, y que el MST plantea que esas empresas no dejan nada a las comunidades. Dice que la empresa decidió no tener enfrentamientos con las comunidades, y estaban esperando al director que llegaría a la semana siguiente para discutir con ellos. La empresa les dijo que en los próximos años van a pasar 4 líneas eléctricas por el territorio del Asentamiento. Jorge dice que son los chinos y los españoles (AVENGOA) los que están dominando este mercado de transmisión de energía. Finalmente, Jorge dijo que el MST no se había preparado para enfrentarse con hidroeléctricas, pero saben que todos los proyectos (mineros, ferroviarios, carreteros, hidroeléctricos, van a pasar por su territorio, y por ello están discutiendo las estrategias para saber cómo enfrentar a esos proyectos. No tienen nada elaborado a partir del territorio, están pensando cómo hacerlo. También comentó la importancia de vincularse con otras organizaciones nacionales como de otros países. Dice que, al igual que con los zapatistas del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) en México, también ellos están avanzando en un proceso de autonomía en los asentamientos del MST. Se puede concluir que mientras que los Zapatistas están cercados militarmente por el ejército y son hostigados constantemente por paramilitares, el Asentamiento Palmares está cercado por la VALE y otras empresas como las eléctricas, que constantemente los están hostigando, avanzando sobre su territorio. Sin embargo, ambos movimientos van consolidándose política y socialmente.

Foto 5

Reunión en la casa de Jorge Lira, principal dirigente del MAM y el MST en el Asentamiento Palmares II, Parauapebas, (PA) Pará, Brasil



Fuente: Samarone Carvalho, 2018.

A unos 400 kilómetros de Parauapebas, donde se localiza el Complejo Minero Carajás y São Luis, se encuentra el Complejo Industrial Siderúrgico de la VALE junto a la comunidad de Piquiá de Baixo, cerca de la ciudad de Açailândia y cuyos habitantes viven principalmente de la pesca. Frente a esta comunidad, a unos 560 m, se encuentra una planta siderúrgica de GUSA Nordeste, S.A., filial de la VALE, la que es alimentada por el mineral que traen en ferrocarril de la mina de VALE en Sierra Carajás, desde Parauapebas hasta el Entrepuesto Mineiro VALE Açailândia, a unos 3 kilómetros, desde donde transportan el mineral en camiones de carga. Además de la planta siderúrgica, hay junto a ésta una planta de cemento (Cemento Verde de Brasil, S.A./CVB), que envía por flete su producción a los estados de Maranhão, Pará y Tocantins. La empresa Suzano, Celulosa y Papel, S.A. localizada en Imperatriz (una hora al norte de Açailândia) adquirió los derechos de esta empresa que es una de las principales constructoras de Brasil. También se encuentra cerca una termoeléctrica privada de GUSA, la que hace un ruido insoportable. En la planta siderúrgica manufacturan algunas de las primeras fases del proceso de producción de acero (planchas y pellets), que es de las más contaminantes.

De acuerdo con Rodrigues Mendonça (2019, p. 235), las resistencias de los habitantes de Piquiá de Baixo a las empresas de Ferro Gusa de la VALE se han dado a lo largo de casi 3 décadas y se confunde con las demás luchas en Açailândia, por mejoras al transporte público, al sistema de recolección y tratamiento de residuos sólidos, de las vías de acceso a los asentamientos, etcétera. En Piquiá de Baixo las resistencias se intensificaron a medida en que los pobladores percibieron que las empresas que llegaban no cumplían con lo prometido.

En un recorrido por la comunidad de Piquiá de Baixo, el 6 de marzo de 2018, el autor (JMSP), el Dr. Samarone Carvalho de la Universidade Federal do Maranhão (UFM)- São Luís y la Mtra. Tayanná Santos, socióloga e historiadora, profesora de la UFMA-Imperatriz con Iván Gonçalves¹⁶, tesorero de la Asociación de Habitantes de Piquiá (Associação de Moradores do Piquiá), éste nos explica cómo se organizaron en 2007 para hacer frente a los impactos de la empresa VALE en la salud de los habitantes de la comunidad, principalmente en los niños, y al no lograrlo acordaron luchar por el reasentamiento

¹⁶ Entrevista de JMSP a Iván Gonçalves, tesorero de la Asociación de Habitantes de Piquiá (Associação de Moradores do Piquiá). Piquiá de Baixo, Açailândia, 6 de marzo de 2018.

de su comunidad en otra zona alejada de las plantas. En verano que hace más calor, no hay vientos y los humos de las plantas se concentran y afectan los ojos y las vías respiratorias de los alumnos de la escuela que se encuentra a medio kilómetro de las mismas. Cinco años había tardado la empresa para cumplir con la promesa de mejorar las emisiones de los hornos mediante un equipo que no había llegado, la empresa siempre ponía pretextos para ello. Los desechos que resultan del proceso de fundición del hierro y manganeso son amontonados por la empresa en un terreno atrás de la comunidad, junto al campo de fútbol. Cuando los depositan en el lugar, la escoria está muy caliente lo que ha provocado algunas quemaduras graves principalmente en los niños, sólo hasta muy recientemente a esa fecha la empresa colocó letreros de advertencia en este terreno. Como no había condiciones para vivir en donde está asentada la comunidad, en 2012 demandaron el cambio de la misma, y tuvieron que recurrir al Ministerio Público como mediador entre la asociación y la empresa VALE. Para esa fecha, de más de 1.000 personas que habitaban en Piquiá, sólo quedaban unas 400. Los pobladores tuvieron que recurrir a la acción directa (bloqueos carreteros y a la entrada de la empresa). En 2014 la asociación logró el acuerdo del reasentamiento y que la empresa pagara por ello. La asociación consiguió un terreno a unos 7 km de la comunidad, más cerca de Açailândia. En esta lucha, la asociación tuvo el apoyo de varias organizaciones (MST, Justicia nos Trilhos/Justicia sobre rieles). Ésta última es una red ecuménica de defensa jurídica en contra de los impactos de la minería promovida

¹⁷ Justicia nos Trilhos nació en 2007 como un movimiento espontáneo por parte de los misioneros combonianos que se dieron cuenta de los problemas causados por la VALE en las comunidades. En 2009 se crea la red más estructurada con educación popular y van a los territorios en Maranhão y Pará. Trabajan con materiales no escritos: videos, radio, imágenes, porque muchas personas son analfabetas. Se forman equipos para identificar conflictos y problemas generados por el ferrocarril de la minera Carajás y para dar mayor visibilidad a las luchas y resistencias. Promueven intercambios entre las comunidades para que conozcan las formas de resistencia y organización entre sí. Pasan a impulsar la articulación al nivel nacional e internacional de la Red de Afectados por la VALE en el mundo (Brasil, Mozambique, etcétera) y el Observatorio de Conflictos Mineros en América Latina (<http://www.ocmal.org>). (Ver página <http://www.justicianostrilhos.org>). Además de estas articulaciones se intentan vincular con las organizaciones de derechos humanos (Federación Internacional de Derechos Humanos) y la Corte Interamericana de Derechos Humanos, para audiencias temáticas (racismo ambiental, etcétera). En 2019 publicaron un estudio sobre la comunidad de Piquiá al que acompañaron con asesoría jurídica desde el principio de su lucha. (Entrevista de JMSP con Mayou Nascimento, encargada del área educación popular; Mikael Carvalho y otra compañera, del área de comunicación, Paula, del área jurídica y educación popular de Justiça nos Trilhos (Justicia sobre Rieles). Sede de Justiça nos Trilhos en la ciudad de Açailândia, Pará, 6 de marzo de 2018).

por los misioneros combonianos (italianos).¹⁷ En esa fecha los padres Darío y Simón de esta orden junto con el abogado Danilo Llamas de Justicia nos Trillos, se encontraban en Brasilia llevando a cabo negociaciones con instancias administrativas para la construcción de las casas del reasentamiento, lo que finalmente sucedió un año después.

Foto 6
Siderúrgica de Vale en Piquiá de Baixo, Brasil



Fuente: Antunes, 2019.

Foto 7
Bloqueo frente a la siderúrgica para exigir la reubicación de Piquiá do Baixo, Brasil



Fuente: Antunes, 2019.

Otra parte importante de luchas de resistencia en contra del Corredor Minero-ferroviario-portuario Carajás-São Luís, se concentra en la Isla de São Luís. Una de las primeras que llevaron a cabo varias comunidades (rurales, ribereñas de pesca de mariscos y de pescadores, así como de comunidades quilombolas) de forma conjunta en 2004 y 2005 fue en contra de la instalación de un polo siderúrgico en la zona rural de São Luís, capital del estado de Maranhão, y que afectaría principalmente el territorio de varios núcleos de poblamiento que conforman Cajueiro. Este polo, de acuerdo con De Almeida y Trujillo (2018, p. 86), constituía un «desdoblamiento del Proyecto Gran Carajás (PGC)» pues estaría conformado por plantas siderúrgicas destinadas al beneficio en gran escala de la producción del mineral obtenido en el Complejo Minero Carajás, en el sur de Pará por la empresa transnacional Vale. Estas plantas tendrían capitales transnacionales de empresas siderúrgicas de origen chino, francés, coreano, alemán y recibirían recursos financieros de bancos de Japón, Alemania y Brasil; y recibirían electricidad de la Hidroeléctrica de Estreito, localizada en el río Tocantins, en los límites entre los estados de Maranhão y Tocantins.

De acuerdo con estos autores (2018, pp. 87-95), durante las audiencias públicas para debatir el proyecto de ley que buscaba el cambio de denominación de zona rural (Zona Rural II/Rio dos Cachorros) a Zona Industrial 4 (Polo Siderúrgico) se comenzaron a dar movilizaciones de los pobladores y movimientos sociales, organizaciones ambientalistas, académicos y otros en contra de la instalación del Polo Siderúrgico. Y cuando comenzaron a marcar con pintura negra las casas de los pobladores que serían desplazados, hubo resistencia de los habitantes de Taim y de Rio dos Cachorros para impedir tal acción. Estas movilizaciones y la articulación con otros sectores de la sociedad civil marañense que, a su vez tenían contactos nacionales e internacionales fueron muy importantes. Las acciones de resistencia fueron diversas y el retraso en el proyecto llevaron a los capitales transnacionales a renunciar; estas y otras cuestiones también llevaron a la Vale a desistir del proyecto. Sin embargo, sí se logró instalar una termoeléctrica, mediante el desplazamiento de una comunidad de pescadores a una zona del interior de la Isla de São Luís, lejos de su medio de vida.¹⁸

¹⁸ Comunicación personal a MLOC y JMSP del Dr. Elio de Jesus Pantoja Alves, del Grupo de Estudios: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente de la Universidade Federal do Maranhão, durante un recorrido por los 5 municipios de la Isla de São Luís, Maranhão, el 8 de marzo de 2020.

Después de que el Polo Siderúrgico se tornó inviable, las 14 comunidades de la Isla de São Luís continuaron emprendiendo una demanda para la creación de la Reserva Extractivista de Tauá-Mirim, asesorados por el Grupo de Estudios: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente de la Universidade Federal do Maranhão. Estas comunidades han luchado para que el gobierno estatal cree una Reserva Extractivista (RESEX) en su territorio, y en Brasil este tipo de reservas significan zonas de conservación donde las comunidades extraen los bienes que requieren para su reproducción (valor de uso) (Antunes, 2009). Las firmas de la solicitud datan de 2003 y en 2007 los estudios ambientales fueron favorables para la RESEX y sólo faltaba la firma del Presidente, pero ni Lula ni Dilma lo firmaron. En el año 2015 las comunidades crearon la reserva de manera no oficial y crearon un Consejo, en un proceso de cierta autonomía. La Mineras VALE y ALCOA (productora de aluminio) se han posicionado en contra de la reserva extractivista, apoyadas por el gobierno estatal.¹⁹ Durante una reunión del Consejo Gestor de la RESEX de Tauá Mirim en la comunidad de Rio dos Cachorros, en la casa de Maria Máxima Pires, miembro del Consejo, el 1º de marzo de 2020, se informó que un Diputado presentó una iniciativa de ley en la Cámara de Diputados para la creación de la Unidad de Conservación de la RESEX en el nivel Municipal. El Dr. Horacio Antunes menciona que él no cree que la Cámara local vaya a aprobar la iniciativa, como no lo ha hecho el gobierno federal, pero el hecho de que se discuta es importante porque ayuda a seguir manteniendo la resistencia sobre este territorio. Por su parte, Alberto Canan Landeche, representante de la comunidad de Taím, la cual es parte de la RESEX, menciona que es importante que se trate de volver a impulsar el proyecto de la RESEX ya que las comunidades serían más beneficiadas por ésta, ya que el Plan Rector del gobierno de Maranhão busca transformar la zona para grandes proyectos empresariales.²⁰

¹⁹ Comunicación personal a JMSP del Dr. Horacio Antunes de Sant'Ana Júnior, del Grupo de Estudios: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente de la Universidade Federal do Maranhão. 4 de marzo de 2018 en la comunidad de Jacumín, en la isla de Taua Mirim, Maranhão, durante una reunión del Consejo Gestor de la RESEX de Tauá Mirim para su reorganización.

²⁰ Información registrada en el diario de campo de JMSP en la reunión del Consejo Gestor de la RESEX de Tauá Mirim realizada en la casa de Maria Máxima Pires, en la comunidad de Rio dos Cachorros la cual es parte de dicha RESEX, el 1º de marzo de 2020. A esta reunión asistieron otras y otros miembros del Consejo Gestor (Alberto Canan Landeche y Francisania Silva de Taím, Clovis da Silva y David de Jesús de Cajueiro, Maria Máxima y varias mujeres de Rio dos Cachorros, pero también miembros de otras instancias como Ourijane Pimienta del Sindicato de Bancarios, Alberto Santos y Carlos N. de una organización de asesoría

En 2014, la comunidad de Cajueiro pasó nuevamente a ser amenazada, ahora por un proyecto de construcción de un puerto privado, a pesar de que en 1988 había sido decretado como asentamiento rural por el Instituto de Tierras de Maranhão, lo cual supuestamente sería una condicionante para impedir legalmente la construcción de un puerto privado con licencia del gobierno estatal. Después de varias amenazas los pobladores buscaron apoyo y asesoría de investigadores y de la asesoría jurídica de la Comisión de la Pastoral de la Tierra (CPT), y se iniciaron una serie de acciones bajo el lema «Cajueiro Resiste», entre ellas algunos estudios que mostraban las violaciones de derechos que fueron constatados por la CPT y dos bloqueos de la carretera BR-135 donde hubo presencia de la Policía Militar y la Policía Ferroviaria Federal (PF) (Pantoja Alves, 2021, p. 174).

Foto 8

Octubre/2014 – Pobladores de Cajueiro ocupan la calle principal de la comunidad e impiden la presencia de personal de seguridad de la empresa constructora de un puerto en el área



Fuente: Antunes, 2019.

agroecológica, Saulo Arcangeli, profesor de la Universidade Estadual do Maranhão, Horacio Antunes de Sant'Ana Júnior, Cíndia Brustolin y Elio de Jesus Pantoja Alves del Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente de la Universidade Federal do Maranhão, la autora y el autor Marcela de Lourdes Orozco Contreras y Juan Manuel Sandoval Palacios, entre otros.

La presencia de la PF fue solicitada por los manifestantes para fiscalizar la actuación de elementos de seguridad de una empresa privada que actuaban ilegalmente y que posteriormente se retiraron temporalmente del lugar. El 16 de octubre impidieron una audiencia pública donde se mostrarían las maniobras de la empresa con el gobierno, y el 18 de diciembre la empresa demolió 19 casas sin autorización. A partir de entonces el proyecto del puerto sufrió diversas vicisitudes, con licencias concedidas por una dependencia gubernamental, así como su suspensión por la presión de líderes y movimientos sociales, y luego nuevamente su autorización por otras dependencias; innumerables reuniones con el gobierno estatal y procesos y acciones judiciales por parte de los pobladores por medio de su Unión de Pobladores para la Protección de Jesús de Cajueiro. Sin embargo, en las elecciones de 2017 hubo un cambio en la directiva de esta Unión que se mostró más propensa a las negociaciones con la empresa y con el gobierno. Las acciones que siguieron, que serían largas de enumerar en este trabajo (véase, Anaya, 2018; Costa Arcangeli, 2020; Pantoja Alves, 2021), fueron en detrimento de los pobladores de los núcleos poblacionales, las cuales perdieron casi la mitad de la superficie de su territorio mediante diversas acciones y argucias de la empresa y del gobierno. Sólo 5 familias, entre ellas la de Clovis Da Silva y la de David de Jesús se sostuvieron en la lucha por mantener sus tierras y no ser desalojados, lo cual finalmente obtuvieron el 12 de marzo de 2020, por parte del Gobierno de Maranhão, mediante la nulidad de un Decreto emitido en abril de 2019 que declaraba de utilidad pública su territorio.²¹ En esta lucha los pobladores recibieron el apoyo de un grupo formado por antiguos pobladores, denominado Guardianes de Cajueiro, así como por el Colectivo de

²¹ El 13 de marzo de 2018 JMSP, Julio Anaya, Horacio Antunes y Samarone Carvalho, de la Universidade Federal do Maranhão, estuvimos en la comunidad de Cajueiro, para esa fecha la empresa había conseguido por diversos medios (compra, amenazas, despojos) 260 hectáreas de las 610 que poseía la comunidad, y había desmontado una gran parte de ellas, donde aparecieron vestigios arqueológicos pre-ibéricos; sólo algunas familias se negaban a vender y salirse, eran el foco de la resistencia (Comunicación personal a JMSP de Clovis Da Silva).

Dos años después, el 5 de marzo de 2020, JMSP, MLOC, Elio de Jesús Pantoja, Horacio Antunes y Julio Anaya, de la Universidade Federal do Maranhão, estuvimos en el área de Cajueiro donde se estaba avanzando la obra del puerto y se fotografió la primera piedra que la empresa constructora transnacional había colocado, la cual muestra caracteres chinos. Después esa fecha salió el fallo judicial en favor de las familias las cuales ya no serían expropiadas.

Comunicación en Apoyo de Cajueiro. El Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente, en el cual participan profesores y estudiantes de la Universidade Federal do Maranhão, jugó un papel muy importante a lo largo de todos esos años.

Además de estas luchas de resistencia se podrían enumerar una gran cantidad de otras más, como la de la Comunidad de Santa Rosa dos Pretos, en contra de los impactos del ferrocarril de Carajás y la ampliación de la carretera que pasa en medio de su comunidad²², entre otras muchas comunidades quilombolas, indígenas, de organizaciones de quebraderas del coco babazú, y muchas más.

Foto 9
Santa Rosa Dos Pretos, lucha de resistencia contra de la construcción de la segunda vía del ferrocarril de la empresa minera transnacional VALE. Año 2015



Fuente: Antunes, 2019.

Conclusiones

El incremento de los movimientos de resistencia y defensa de territorios y bienes comunes por parte de diversas comunidades, pueblos originarios y otras poblaciones urbanas y rurales, va de la mano con la nueva ola expansiva del capital de forma intensiva pero

²² Entrevista JMSP y Edgar Talledos a Anacleto Pires, lideresa comunitaria de Santa Rosa Dos Pretos, Maranhão, en su casa. Marzo de 2018.

también extensiva, a partir de la década de 2010 como salida a la crisis económica global de 2008-2009. Este incremento, así como la intensidad de lucha y resistencia, se presenta principalmente en las Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) dentro de los Espacios Globales para la expansión del capital transnacional en todo el planeta, donde la infraestructura y los megaproyectos se incrementan exponencialmente, creando o ampliando más espacios productivos sobre espacios de reproducción social, desplazando poblaciones y afectando modos de vida y producción, salud, educación, culturas y creando una gran cantidad y variedad de conflictos sociales, lo que convierte también a estas ZEIA en Zonas Específicas de Intensa Conflictividad Social (ZEICS), donde se muestra de manera fehaciente la lucha de clases de carácter global en los ámbitos local y regional.

Estos movimientos de resistencia y defensa asumen diversos mecanismos de lucha y buscan articulaciones con otros movimientos locales, regionales y aún transnacionales, para enfrentar de manera conjunta tales avances del capital que cuenta con el apoyo de los gobiernos federales, estatales y locales, así como con las diversas fuerzas policiales y militares para proteger tales inversiones en infraestructuras y megaproyectos, lo cual es expresión, en los ámbitos locales y regionales, del Estado Policiaco Global (Robinson, 2020). Los dos casos que se analizan en este trabajo muestran dos tipos diferentes de ZEIA en sendos Espacios Globales, pero que, al mismo tiempo, muestran impactos y formas de resistencia similares en términos de intensa conflictividad social en dichas zonas (ZEICS).

Referencias

- Anaya López, J. I. (2018). *Actores locales, fricciones y excepciones. Reflexiones sobre democracia, política y ciudadanía desde Cajueiro, Maranhão, Brasil*. [Tesis de Maestría en Antropología Social]. Escuela Nacional de Antropología e Historia, INAH. Ciudad de México.
- Antunes de Sant'Ana Júnior, H. (agosto, 2019). *El Complejo Minero-Ferrovial-Portuario Carajás-San Luis como ZEIA del Espacio Global de la Amazonia (oriental)*. [Ponencia]. Taller de Análisis y Discusión sobre el desarrollo de megaproyectos mineros en las Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) de los Espacios Globales para la expansión del capital transnacional en el Continente Americano: a) Frontera México-Estados Unidos; b) «Proyecto Mesoamérica»; c) Amazonia; y d) Región Andino del Sur-Patagónico. Departamento de Economía. Universidad de Sonora, Hermosillo, Sonora.

- Antunes de Sant'Ana Júnior, H. (Org.) (2009). *Ecós dos conflitos sociambientais: a Resex de Tauá-Mirim*. EDUFMA.
- Antunes de Sant'Ana Júnior, H. y Mendes Cardoso, R. (2016). O sistema mina-ferrovia-porto e as lutas territoriais no Maranhão. Em A. Zhouri, P. Bolados y E. Castro. (Orgs.), *Mineração na América do Sul. Neoeextrativismo e lutas territoriais* (pp. 181-201). Annablume Editora.
- Antunes de Sant'Ana Júnior, H., Da Silva, M. de J. e Brustolin, C. (2018). Da Ideia de Desenvolvimento, das Ações e de Confrontos: Uma Introdução. Em H. Antunes de Sant'Ana Júnior, M. de J. Da Silva e C. Brustolin. (Orgs.), *Desenvolvimento em Questão: Projetos Desenvolvimentistas, Resistências e Conflitos Sociambientais* (pp. 5-20). EDUFMA.
- Benavides, Antonio y Franco, Jorge. (2021). Transnacionalización con velas desplegadas: el turismo Premium y la repaisajización radical de los mares y las costas del Caribe mexicano. *Cuadernos sobre Relaciones Internacionales, Regionalismo y Desarrollo*, ULA, Venezuela, 16(29), 195-218.
- Castaneira, A. (Febrero, 2019). *La Transición Energética del Sistema Interconectado Eléctrico Nacional a la Reelectrificación Transregional de América del Norte, México y Centroamérica*. [Investigación en proceso]. Conversatorio «El Istmo as Nuestro», Ixtepec, Oaxaca, México.
- Colectivo Geocomunes. (2019). *Expansión de proyectos eléctricos en Centroamérica: El desarrollo de un sistema eléctrico regional fuera del control de los pueblos*. Rosa Luxemburg Stiftung.
- Colectivo Geocomunes, Torres Mazuera, G., y Gómez Godoy, C. (2020). *Expansión capitalista y propiedad social en la Península de Yucatán*. http://geocomunes.org/Analisis_PDF/Expansion_capitalista_propiedad_social_Junio2020.pdf
- Costa Arcangeli, S. (2020). *Cajueiro. A luta de uma comunidade pelo direito de existir*. Editorial Sundermann.
- De Almeida Sousa, T. e Trujillo, R. (2018). As nossas terras não são números: resistências e empreendimentos desenvolvimentistas no México e no Brasil. Em H. Antunes de Sant'Ana Júnior, M. J. da Silva Aquino Teisserenc e C. Brustolin. (Orgs.). *Desenvolvimento em Questão: Projetos desenvolvimentistas, Resistências e Conflitos Socioambientais*. EDUFMA.
- Ianni, O. (2109 [1981]). *A ditadura do Grande Capital*. Sao Paulo: Expressao Popular.

- Orozco Contreras, M. de L. (2020). Algunas consideraciones teórico-metodológicas sobre los Espacios Globales para la expansión del capital transnacional. En J. M. Sandoval, J. Porto, A. Furlong, R. Netzahualcoyotzi (Coords), *Espacios Globales para la expansión del capital transnacional en el Continente Americano* (pp. 67-96). Benemérita Universidad Autónoma de México y Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Orozco Contreras, M. de L. (junio, 2022). *Conflictos ambientales en dos Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) en México: El Corredor Interoceánico y el Tren Maya, como parte del Espacio Global para la expansión del capital transnacional que abarca el Proyecto Mesoamérica*. [Ponencia]. 9ª Conferencia Latinoamericana y Caribeña de Ciencias Sociales «Tramas de las Desigualdades en América Latina y el Caribe. Mesa 9 - Conflictos y resistencias frente a la expansión del capital transnacional en Espacios Globales y Zonas Específicas de Intensa Acumulación en América Latina. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Pantoja Alves, E. de J. (2021). Ato de resistência popular na ilha do Maranhão: da *besta fera* ao *diabo torre*. Em S. Carvalho Marinho, M. de J. Frazão Pereira y M. de L. Silva Gonçalves (Orgs.), *Diálogos do Sul Atlântico. Crítica e interpretação do contemporâneo em Cabo Verde e Brasil* (pp. 157-189). Editora 7 letras.
- Peters, T. (2015). *Projeto Grande Carajás. Trinta Anos de Desenvolvimento Frustrado*. Editorial iGuana.
- Proyecto Mesoamérica. S.f. ¿Quiénes somos? <http://www.proyectomesoamerica.org/index.php/acerca-delpm/proyecto-mesoamerica/quienes-somos>
- Robinson, W. I. (2013). *Una teoría sobre el capitalismo global. Producción, clase y Estado en un mundo transnacional*. Siglo XXI Editores.
- Robinson, W. I.. (2020). *The Global Police State*. Pluto Press.
- Rocha, A. C. (2015). *O MST e a luta pela terra no Pará*. Editorial iGuana.
- Rodrigues Mendonça, B. (2019). *Continuum Colonial*. EDUFMA, Paco Editorial.
- Sandoval, J. M. (2017). *La frontera México-Estados Unidos. Espacio global para la expansión del capital transnacional*. México. Secretaría de Cultura, Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Sandoval, J. M. (2019). La «Megarregión Arizona-Sonora» como Zona Específica de Intensa Acumulación (ZEIA) en el Espacio Global para la expansión del capital transnacional en la frontera México-Estados Unidos. *Revista Pós Ciências Sociais – Repocs Dossiê | Como desaparecem os lugares: Mineração e resistências populares na América Latina*, 16(32), 21-50.

- Sandoval, J. M. (2021a). El Espacio Global para la expansión del capital transnacional y las Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) del «Proyecto Mesoamérica»: Los casos del Istmo de Tehuantepec y la Península de Yucatán. En D. Herrera Santana y F. González Luna. (Coords.), *Una geopolítica crítica. Debates sobre el espacio, las escalas y el desarrollo desigual* (pp. 109-132). Facultad de Filosofía y Letras, UNAM y Ediciones FIDES.
- Sandoval, J. M. (marzo, 2021b). *Megaproyectos mineros y luchas sociales de resistencia en Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) en los Espacios Globales para la expansión del capital transnacional en el Continente Americano*. [Ponencia]. Memoria del Seminario Internacional sobre Derechos Humanos e Empresa «Povos, Comunidades, Natureza: Insurgências frente ao Extrativismo Predatório». São Luís do Maranhão, Brasil.
- Sandoval, J. M. (Agosto 2022). Políticas de desarrollo económico, expansión del capital transnacional y derechos humanos en el sur sureste de México y el nordeste de Brasil. [Ponencia]. *Seminário Internacional Políticas Públicas, Desenvolvimento Econômico e Povos Tradicionais Na Amazônia. Temática: Desenvolvimento e Direitos Humanos na América Latina*. Ministério Público do Estado do Pará (MPPA), Centro de Estudos e Aperfeiçoamento Funcional (CEAF), Diretoria de Pesquisas e Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Desenvolvimento e Direitos Humanos na Amazônia (GEDHA), Grupo de Estudos sobre Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente y el Grupo de Trabajo «Fronteras, regionalización y globalización» del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Belém, Pará, Brasil.
- Sandoval, J. M. (2023). La Megarregión Arizona-Sonora y el Complejo Gran Carajás-São Luís. Dos Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) en los Espacios Globales para la expansión del capital transnacional de la frontera Estados Unidos-México y de la Amazonia (Oriente de Brasil). En J. M. Sandoval, A. Schweitzer y L. Martínez. (Coords.), *Espacios globales y Zonas Específicas de Intensa Acumulación para la expansión del capital transnacional. Resistencias territoriales*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Talledos, E., Enríquez, R. y Filgueiras, J. M. (Coords). (2019). *Turismo, territorio y política en Bahías de Huatulco*. Oaxaca, ITO, Pez en el árbol, Editorial, CIIO y CLACSO.
- Trocante, C. (2017). *Quando as armas falam, as musas calam? Documentos políticos redigidos, 2006-2014*. Editorial iGuana.
- Trocante, C. Zanon, M. J. e Vieira, J. (Orgs.). (2015). *Elementos constitutivos do MAM*. Editorial iGuana.

Hemerografía

- Arellano, C. (26 de abril de 2022). Gobierno impugna fallo sobre suspensión de obras en tramo 5. *La Jornada*.
- Chaparro, J. (31 de mayo de 2022). Va suspensión definitiva al Tren Maya; es temporal, dice Fonatur. *La Razón*.
- El Sol de Yucatán. Redacción (1 de septiembre de 2021). *No habrá estación del Tren Maya en Mérida*. <https://solyucatan.com/no-habra-estacion-del-tren-maya-en-merida/>
- Este año, 80 mil empleos con el Tren Maya: AMLO. (2 de junio de 2020). *La Jornada*.
- Hernández Navarro, L. (11 de febrero de 2020). El amparo contra el Tren Maya. *La Jornada*.
- Mandujano, I. (18 de mayo de 2020). ONG mayas y civiles solicitan a la CIDH medidas cautelares contra el Tren Maya. *Proceso*. <https://www.proceso.com.mx/630452/ong-mayas-y-civiles-solicitan-a-la-cidh-medidas-cautelares-contr-el-tren-maya>
- Munguía, A. (21 de septiembre de 2021). Tren Maya sería hasta 47% más caro y ya suma cinco meses de retraso. *El Financiero*.
- Noticiero Radio Fórmula*. (7 de julio de 2022). *Entrevista con el Dr. Manuel Pérez Rivas, investigador del INAH y director del proyecto de salvamento arqueológico del Tren Maya*. <https://www.radioformula.com.mx/nacional/2022/7/8/tren-maya-inah-tambien-pide-cambiar-el-tramo-sur-por-vestigios-arqueologicos-723074.html>
- Olvera, D. (30 de abril de 2020). El neoliberalismo no se fue con AMLO, y la presencia de Slim en el Tren Maya lo muestra: activistas. *Sin Embargo*. https://www.sinembargo.mx/30-04-2020/3777661?fbclid=IwAR0qjPoyZ6ohgGI fayUUwU-W953UDHKP-pWl bZcvC xk-XZ2_UHvfS55LptE
- Solis, F. (11 de febrero de 2022). AMLO anuncia empresa militar. *El Sol de México*.
- Tourliere, M. (4 de enero de 2020). El CNI esboza su estrategia contra el Tren Maya. *Revista Proceso*. <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2020/1/4/el-cni-esboza-su-estrategia-contr-el-tren-maya-236626.html>

Valadez, R. (24 de agosto de 2021). Tren Maya tendrá un nuevo cambio de ruta en Campeche: FONATUR. *Milenio*. <https://www.milenio.com/negocios/tren-maya-cambio-ruta-campeche-fonatur>

Documentos

Boletín. *La defensa de los derechos humanos fortalece la democracia y no debe criminalizarse*. Firman: Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil A.C., Centro Mexicano de Derecho Ambiental A.C., Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible Diálogo y Movimiento A.C., Indignación A.C. Fundación para el Debido Proceso Legal A.C., 29 de agosto de 2021.

Comunicado Colectivo-Tres-Barrios. (24 de agosto de 2021). *FONATUR ANUNCIA QUE NO DESALOJARÁ A LOS BARRIOS DE CAMPECHE. ¡Ni Gente Sin Barrio, Ni Barrio Sin Gente! Los Tres Barrios de Campeche se quedan.*

Comunicado Público de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch'Xiinbal. (3 de septiembre de 2021). *Respuesta a las declaraciones de Rogelio Jiménez Pons, Titular de FONATUR, responsabilizando a la Asamblea del cambio de ruta en Mérida del Tren mal llamado Maya.* <https://www.federacionanarquista.net/comunicado-publico-de-la-asamblea-de-defensores-del-territorio-maya-muuch-xiinbal-respuesta-a-las-declaraciones-de-rogelio-jimenez-pons-titular-de-fonatur-responsabilizando-a-la-asamblea-d/>

Foro Nacional de Resistencias y Alternativas de los Pueblos Frente a las Empresas Transnacionales y la Militarización. *Pronunciamento de Yajxonax*. Dado a los cinco días del mes de diciembre de 2021, en Yajxonax, Polvorín, Petapa, Oaxaca.

Presidencia de la República de México. (2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*. <https://observatorioplanificacion.cepal.org/sites/default/files/plan/files/Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%20de%20M%C3%A9xico.pdf>

Pronunciamento sobre el Tren Maya en tiempos de Covid. (21 de abril de 2020). Firmado por 100 organizaciones e individuos.

Secretaría de Gobernación de México. (22 de noviembre de 2021). ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional. *Diario Oficial de la Federación*. https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5635985&fecha=22/11/2021