

CRUCE DE CAMINOS

Del Camino Real de Tierra Adentro al Tren Maya: entre el control de los caminos y las (in) movilidades descontroladas

From the Camino Real de Tierra Adentro to the Mayan Train: between paths control and uncontrolled (in) mobility

Sergio Prieto Díaz¹

Resumen

La historia de México, y de muchos países, especialmente los que podemos denominar del Sur Global, tiene una estrecha relación con el establecimiento de vías de comunicación, por medio de las cuales la modernidad ha penetrado, articulado y controlado sus territorios. En este artículo planteo un análisis diacrónico sobre las semejanzas y particularidades que vinculan el desarrollo de proyectos ferroviarios, a partir de su relevancia e impactos con lo que llamaré “procesos de redistribución poblacional” o de sustitución de poblaciones. Se establecerán puentes analíticos, desde la conformación originaria de caminos coloniales hasta el reciente proyecto Tren Maya, pasando por la relevancia de la figura de “*La Bestia*”, en la relación que se genera entre el desarrollo de estas infraestructuras (tanto en lo material como en sus simbolismos) y los procesos de (in) movilidad humana que provoca, necesita e instrumentaliza.

Palabras clave: Tren Maya, caminos, modernidad, (in) movilidad humana, megaproyectos

¹ Profesor-investigador del Colegio de la Frontera Sur. Contacto: sergio.prietodiaz@gmail.com

Abstract

The history of Mexico, and of many countries, especially those that we can call as of the Global South, has a close relationship with the establishment of communication channels through which modernity has penetrated, articulated, and controlled their territories. In this article, I propose a diachronic analysis of the similarities and peculiarities that link the development of railway projects, based on their relevance and impacts with what I will call “population redistribution processes” or population substitution. Analytical bridges will be established from the original conformation of colonial roads to the recent Mayan Train project, passing through the relevance of the figure of “*La Bestia*”, in the relationship that is established between the development of these infrastructures (both materially and in their symbolism) and the processes of human (im) mobility that it provokes, needs and instrumentalizes.

Key words: Mayan Train, paths, modernity, human (im) mobility, megaprojects

Preámbulo.

El poder de los mapas: reordenamiento territorial vs. redistribución poblacional

Con apoyo de los mapas y la cartografía, las grandes potencias coloniales se repartieron el mundo a partir del siglo XV, consolidando la visión dual característica de la conciencia moderna: civilización/barbarie, centro/periferia, inclusión/exclusión. Diversos autores y autoras, desde el pensamiento crítico continental,² señalan este hecho como constituyente de la primera etapa de la expansión de la modernidad eurocéntrica, caracterizada por la conjunción del colonialismo, el capitalismo y múltiples procesos de dominación de unos sobre otros/otras. En el marco de esta dialéctica binaria y jerarquizante, la creación de la otredad como una categoría inferior, o menos capaz, justificó la incorporación de sus territorios a la lógica de pensamiento hegemónica: organizar, dominar y disciplinar.

La expansión de dicho sistema en el continente americano está íntimamente vinculada a la multiplicación de caminos, que conectaban los centros de extracción de recursos naturales con los puertos hacia la metrópoli. Dicho sistema posibilitó la acumulación originaria de capital, que financió la hegemonía ibérica sobre Europa por dos siglos,³ y de Europa sobre el mundo cuatro más. Por tanto, se constituye en un elemento fundacional del mundo moderno, pues conectaba por primera vez el Atlántico y el Pacífico.

En 1871, en el auge de lo que podría denominarse la segunda colonización del continente americano, los imaginarios post-independencias se habían alejado de aquellos que primaron durante su primera etapa. Europa abrazaba la Ilustración, el “pienso luego existo” y la razón

2 Cuyos precursores figuran en la ópera prima del pensamiento decolonial latinoamericano, “*La colonialidad del poder: eurocentrismo y ciencias sociales*”, compilada por Edgardo Lander (2000).

3 Los cálculos de Mann (2006) señalan que, entre los siglos XVI y XVIII, 80% del total mundial de plata provino del continente latinoamericano. López Rosado (1975) recoge algunos cálculos realizados por Humboldt en su visita a principios de siglo XIX: el beneficio neto de la Casa de Moneda en México era seis veces el obtenido por la de Lima, Perú (que incluía el yacimiento del Cerro Rico de Potosí, Bolivia). En esta casa se acuñan el triple de monedas que en las dieciséis de Francia, y la plata de todas las minas de Europa juntas no daría más de quince días de trabajo.

cartesiana. El control de la naturaleza, el desarrollo científico e industrial, las vías de comunicación y la urbanización, constituían el camino hacia las mieles universales del progreso.

Este nuevo imaginario quedó plasmado en el célebre cuadro-mapa de John Gast, *American Progress*. El progreso tomaba la forma de una mujer blanca con toga romana, con su “School Book” en una mano y tendiendo un cable de teléfono con la otra. Con ella llegaban los colonizadores, las diligencias, la agricultura y la ganadería controlada, los puertos, los barcos... y el ferrocarril. Estos elementos constituyen el presente-futuro luminoso y arrollador. Frente a él, y en tumultuoso retroceso junto a sus animales, los pueblos originarios, barbarizados, desorganizados, llevándose un pasado-presente-futuro tenebroso. También llamado *Espíritu de la frontera*, el cuadro expresa el imaginario político del destino manifiesto, con el que Estados Unidos expandirá su poder (y su idea de desarrollo y progreso), más allá de cualquier frontera.



La “modernidad” y las (In) movilidades. John Gast, *American Progress* (1871).

El cuadro simboliza el choque histórico y recurrente entre cosmovisiones antagónicas, y un conflicto identitario entre los modos de vida sedentario y nómada.⁴ Revela el avance e imposición de las ideas del occidente ilustrado, ocultando las formas violentas en que se han producido y dejando ver la transversalidad de las (in) movilidades humanas⁵ que acompañan

4 Podemos rastrear las raíces de este conflicto hasta el relato mítico de Caín y Abel, compartido por el judaísmo (Midrash Raba 22: 7), el cristianismo (capítulo cuatro del Génesis) y el islamismo (Corán, 5:27-32). Primeros hijos de Adán y Eva y por ende primeros pobladores de la tierra, Caín el primogénito, sedentario-agricultor, mata a Abel, nómada-pastor, al sentir invadido su territorio y envidioso por la generosidad en las ofrendas de su hermano. Como castigo a su crimen, Dios le impone un destierro y movilidad permanentes. Como medida de protección le impone la “marca de Caín”, que provocó el progresivo oscurecimiento de su piel y la de sus descendientes. El vínculo entre negritud/oscuridad y prejuicio y violencia contra quienes migran no ha dejado de crecer ni de resignificarse desde entonces.

5 La noción “(in) movilidad” (Gustafson, 2009), abarca todo el abanico de movimientos poblacionales posibles: despla-

a este (des) encuentro. Entonces, podemos concluir que a todo proyecto de reordenamiento territorial le suceden, al menos, dos procesos de redistribución poblacional.

También concluimos que el mapa de expansión de la modernidad (en sus diferentes etapas: colonización, independencia, desarrollismo, democratización) sigue los caminos físicos de la colonización y ha venido acompañado de caminos simbólico-discursivos mediados por la hegemonía. Los mapas desde esta interpretación, son

resultado de la mirada que el poder dominante recrea sobre el territorio, produciendo representaciones hegemónicas al desarrollo del modelo capitalista, decodificando el territorio de manera racional para enumerar y caracterizar los recursos naturales, sus características poblacionales y el tipo de producción más efectiva para convertir la fuerza de trabajo y los recursos, en capital.⁶

El primer antecedente que me servirá para ilustrar la relación entre caminos e (in) movi- lidades humanas, para el caso particular del México histórico y contemporáneo, lo encontra- mos tan pronto inicia el proyecto colonizador ibérico.

Los caminos coloniales, vías para el control del territorio y las poblaciones móviles: el Camino Real de Tierra Adentro y el problema chichimeca

*“... el pasado anuncia el presente: para buscar el
Yo actual, hay que estudiar el Nosotros en el pasado”.*⁷

El Camino Real de Tierra Adentro (CRTA) fue el primer y principal camino del colonia- lismo ibérico, en su proyecto de conquista y control de lo que hoy es México.⁸ 2 mil 900 kilómetros entre Santa Fe y la Ciudad de México, que para Cramausel (2000) constituyó la principal vía de comunicación continental hasta el siglo XIX.⁹

Una vez tomada Tenochtitlán, en 1521, el impulso colonizador se guía hacia el norte, según los descubrimientos mineros. La minería, como indica Bakewell (1991), estuvo ínti- mamente relacionada con la penetración en el territorio, la posesión de tierras, el sistema de explotación de mano de obra, la técnica y el abastecimiento de materias primas. A partir de su trazado, se va configurando un determinado *“arreglo espacial”*¹⁰ en el cual teorías y prác-

zamiento interno, migración internacional (temporal y definitiva), movilidad forzada, movilidad pendular y transfron- teriza, turismo... y su contracara, los no-desplazamientos, voluntarios o forzados. A efectos de este artículo, interesa resaltar sus vínculos con los efectos territoriales de los megaproyectos considerados, así como su transversalidad histórica.

6 Iconoclasistas, 2012.

7 Tzvetan Todorov, *La Conquista de América...*, p. 5.

8 La Ruta de la Plata latinoamericana, entre Huancavelica (Perú), Potosí (Bolivia) y Buenos Aires (Argentina), fue de una importancia similar a la del Camino Real de Tierra Adentro. Otras rutas menores serían el Camino de las Misiones Guaraníes (desde Paraguay, pasando por Brasil, hasta Argentina), la Ruta del Mercurio y la Ruta de la Coca (entre Perú y Bolivia) o el Camino de las Mulas (a través de Panamá). Gran parte de la actual carretera Panamericana, que conecta Alaska con Buenos Aires, sigue el trazado de aquellos primeros caminos.

9 La autora señala cómo el término Camino Real designaba a las vías principales, las más transitadas.

10 Harvey (2004) define como *“spatial fix”* a la geografía que cada ciclo de acumulación capitalista construye para su mantenimiento (transportes, comunicaciones, mercados), generando un nuevo conjunto de relaciones sociales y geo- gráficas, como plataforma para superar sus crisis periódicas.

ticas configuran los territorios y a las personas que los habitan, en lo que el proyecto colonizador espera de ellos. Como espacio privilegiado y unívoco para aplicar políticas de colonización, gestión poblacional y de recursos, su función será doble: camino para la penetración y circulación (física e inmaterial) en el territorio, y frontera con los pueblos en resistencia.¹¹

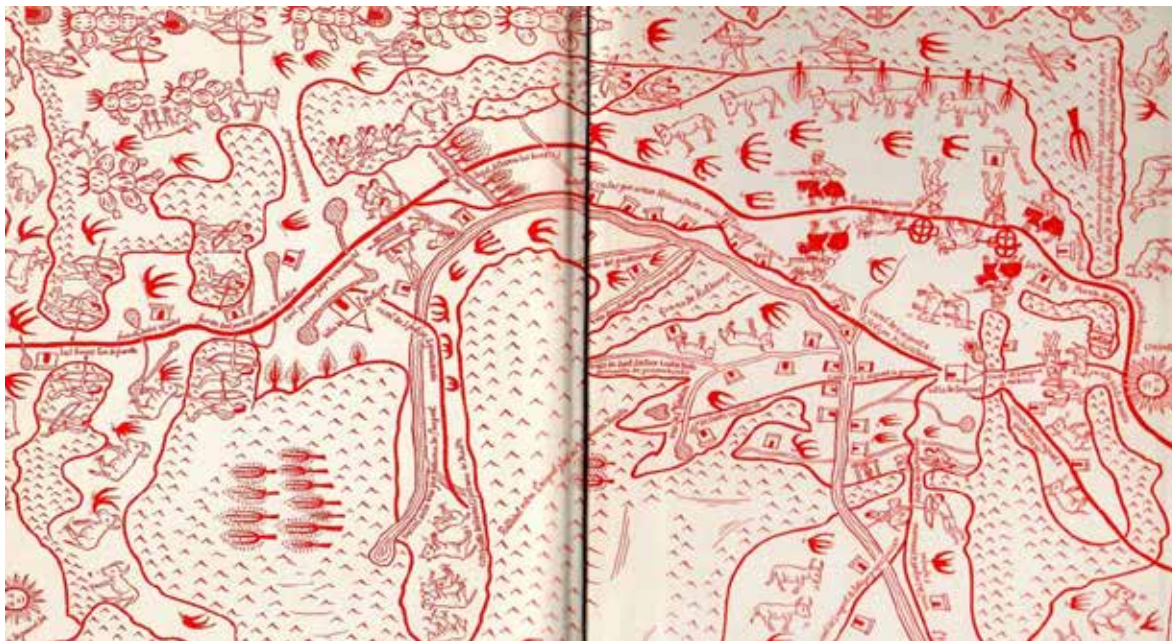


El Camino Real de Tierra Adentro¹²

En la siguiente imagen podemos apreciar los imaginarios sobre el CRTA (lo conocido y deseable), y lo que queda fuera de él (lo salvaje desconocido).

¹¹ (Powell, 1952).

¹² Fuente: <http://www.nps.gov/elca>



“El Camino Real de Tierra Adentro (s. XVI)”, en Pintura de San Miguel y San Felipe de los Chichimecas.

Fuente: Powell (1952)

Es evidente que el CRTA nace con una función extractiva, pero más allá de dicha función material, interesa destacar la función simbólica por la cual “los frágiles y peligrosos caminos abiertos durante el s. XVI fueron las rutas por las que la civilización europea siguió entrando a lo largo de toda la época colonial”.¹³ En un determinado momento, la función extractiva cede parte de su importancia a una función política que se apoya en el discurso y en la definición de poblaciones amenazadoras. Esto permite pensar en estos incipientes caminos coloniales, como únicos territorios bajo control. Los caminos son la forma de penetrar en el territorio e integrar una determinada dinámica, expulsando poblaciones o lógicas no funcionales a la misma y permitiendo la llegada de personas, instalaciones, instituciones e imaginarios, proyectándose hacia otros territorios.

Pero el Camino Real de Tierra Adentro no cruza territorios vacíos. Según Flores Olague, *et. al.* (2011), la zona estaba atravesada permanentemente por desplazamientos humanos en todas direcciones, entre los que destacan los llamados pueblos chichimecas,¹⁴ que resistieron

¹³ Jesús Gómez Serrano, *La Guerra Chichimeca...*, p. 77.

¹⁴ El nombre chichimeca fue utilizado para agrupar a una diversidad de pueblos caracterizados por su carácter seminómada y su resistencia a la conquista: guamares, tepehuanes, tepeques, tehuexes, cocas, otomíes, caxcanes, tecos, huachichiles, tochos, zacatecos, entre otros. Aunque no existe un consenso al respecto de la acepción etimológica de dicha expresión, las crónicas del s. XVI (como las de Hernán Cortés, Gonzalo De las Casas o Pedro Durán, citadas en Pérez Flores, 2013) describieron a estos pueblos como salvajes, bárbaros, de poca inteligencia, no cristianizables, pero útiles como esclavos en las explotaciones mineras. Gómez Serrano (2001) muestra cómo estos pueblos mantenían grupos sedentarios vinculados fuertemente al territorio, pero fueron definidos como nómadas, pues facilitaba la justificación del proyecto colonizador. De esta forma se estableció una mirada peyorativa y condescendiente hacia estos grupos originarios, “sobre quienes se proyectó la categoría europea medieval y renacentista del salvaje”. José Luis Pérez Flores,

la colonización durante décadas, poniendo en riesgo la función extractiva del CRTA, la ingeniería establecida por los conquistadores y el mismo proyecto colonizador.

Es necesario resaltar cómo la emergencia de una población conflictiva para “la razón” de estas infraestructuras, con base en su (in) movilidad problemática, justifica la adopción de incipientes políticas de control y gestión, tanto del territorio como de sus poblaciones, orientadas a su incorporación funcional al sistema colonial. Esta misma lógica es la que identifico en la emergencia contemporánea de la migración indocumentada, como una nueva manifestación del proceso histórico de creación de subalternidades migratorias,¹⁵ también como amenaza en un territorio coincidente, con cuatro siglos de diferencia.

El ferrocarril mexicano como medio de extracción y relocalización de recursos:

***La Bestia* y el problema indocumentado**

El tren mexicano contemporáneo se asentó sobre caminos históricos y se convirtió, nuevamente, en vía de escape para poblaciones expulsadas de formas múltiples por los fracasos del modelo dominante.¹⁶ En ese sentido, la relación entre las primigenias rutas del CRTA y su alter-ego, *La Bestia*, puede verse como la que vincula colonialidad con colonialismo: una continuación resignificada.¹⁷ Ambos caminos –uno en su época y el otro en la actualidad– tuvieron como propósito el facilitar el desplazamiento físico y la articulación territorial, así como también posibilitar múltiples procesos de formación social. Entre otras continuidades, destacan dos ámbitos que se interrelacionan como un círculo perverso: uno material, ligado a su trazado sobre el territorio, que es su función extractiva; el otro, simbólico-discursivo, ligado a procesos de refronterización y creación, justificación e instrumentalización de (in) movilidades humanas. De la interrelación de ambas funciones, se verifica la centralidad geoestratégica de estas infraestructuras y sus imaginarios.

“La mirada del poder y las permutaciones de la imagen de los chichimecas en textos del siglo XVI” ..., p. 197).

15 La noción de subalternidad migratoria sirve para identificar la construcción histórica de poblaciones problemáticas y conflictivas, con base en características ligadas a su movilidad y/o origen foráneo (bárbaro, esclavo, chichimeca, indocumentado), con las cuales se han justificado proyectos e imaginarios hegemónicos de dominación (ver Prieto Díaz, 2017).

16 Para un análisis más extenso de esta relación, y en particular su vínculo con los trenes y vías de comunicación en la península de Yucatán, ver Benítez y Prieto, 2021.

17 Para un análisis en detalle de estas y otras continuidades entre caminos coloniales y contemporáneos, con perspectiva de los movimientos poblacionales que ocurren sobre ellos o a su alrededor, ver Prieto Díaz, 2017.



La Bestia, territorio e imaginario. Elaboración propia mediante gvSIG 1.12.

Fuente: Servicio Jesuita a Migrantes

La Bestia designa a la red de ferrocarriles usada por las personas migrantes indocumentadas en tránsito, para atravesar México y alcanzar las fronteras del vecino del norte. Pese a que el origen de su nombre es confuso, hay consenso en que está específicamente vinculado al fenómeno migratorio en tránsito, como otros que refuerzan los imaginarios sobre las características de este viaje: *El Diablo*, *El Infierno* o *El Tren de la Muerte*.¹⁸ Las connotaciones de estas expresiones apuntan a la peligrosidad y la violencia, que a partir de ella se extiende. Los discursos políticos y mediáticos sobre la población que se arriesga a montar *La Bestia* construyen un grupo poblacional subalterno problemático, al que es necesario controlar, gestionar o proteger, objeto de políticas más que sujetos de derechos. Serían, extendiendo la analogía planteada anteriormente, los nuevos chichimecas. El trabajo de Osorio Ruiz es un magnífico ejemplo de esta forma de entender el territorio donde se manifiesta *La Bestia*, por donde se movilizan forzada, pero voluntariamente, a quienes define como neo-esclavos:

La Bestia aparece como una alegoría, pues representa no sólo el impulso y la potencia del flujo migratorio más intenso del mundo, así como la lucha por la supervivencia y la búsqueda de reconocimiento, sino también porque da cuenta de la naturaleza biopolítica de este fenómeno... el migrante en el lomo está condenado a una de estas dos posibilidades: la muerte o la objetivación. Morir como bestia, sin sepultura y sin duelo; o sobrevivir incompleto, mutilado, violado, siempre en un duelo de haber perdido algo en algún momento, de haberse perdido a sí.¹⁹

La relevancia de *La Bestia* radica, entonces, tanto en su territorialidad como en su simbolismo: por encima de otras consideraciones, sus múltiples territorios son el espacio en que

18 Maza cita a Humboldt y su escrito “El México desconocido”, para referir que los pueblos rarámuris de Chihuahua “... en la locomotora misma ven la representación del diablo con larga lengua y crecida barba”. Enrique Maza, *Pa’ver si salía de pobre...*, p. 165.

19 Ever Esther Osorio Ruiz, *La Bestia: muerte y violencia hacia migrantes...*, pp. 51-52.

se concentran las instituciones y actores del laboratorio migratorio que es México: organizaciones de la sociedad civil, estaciones de detención migratoria y un complejo entramado de negocios e intereses.

La relación entre el territorio del ferrocarril mexicano y la migración tiene una dilatada trayectoria. Es factible especular que la construcción del mismo durante el porfiriato, a principios de siglo XX, como exponente del proyecto continental entre México, Estados Unidos y Canadá, supuso un fuerte impacto territorial, con consecuencias migratorias para quienes ahí habitaban. En el contexto del Programa Bracero (“Emergency Farm Labor Agreement”), política de admisión de migrantes temporales a Estados Unidos en el periodo posterior a la Segunda Guerra Mundial, lo utilizaron millones de mexicanas y mexicanos para migrar al norte y, en mucho menor medida, para volver a sus lugares de origen. Sin embargo, su principal función era económico-extractiva; el transporte de pasajeros nunca fue rentable dado el perfil de las personas que viajaban en ellos, la mayor parte de las veces, de manera furtiva. De hecho, el recurso a los “costos” que la migración acarrea al sistema ferroviario parece estar detrás de las sucesivas reformas que se han realizado, encontrando así formas de justificar su privatización, el aumento en el número de vigilantes, las obras para impedir el acceso a los vagones, etc.

En esa lógica, el territorio de *La Bestia* se ha visto progresivamente como territorio en disputa, en el que cada actor ejerce distintos grados de control y de uso particulares, según la época y contexto. Hasta el sexenio de Enrique Peña Nieto, en el cual se concatenan la renacionalización de la ruta Chiapas-Mayab y el inicio de la implementación del Plan Frontera Sur (PFS), en 2014, el férreo control migratorio que se había desarrollado en México en los últimos años tenía como excepción las vías del tren, si bien la retirada del Estado de este espacio tan dinámico y relevante permitió la aparición de toda una industria de la violencia a su alrededor.

Si en el siglo XVI el Camino Real de Tierra Adentro era el único territorio que podía considerarse relativamente bajo control del poder colonial, *La Bestia* ejemplifica cómo el camino-frontera colonial ha evolucionado, hasta convertir a México en un país-frontera, o más bien, en un país en continua refteronterización, que comienza en los lugares de origen y se extiende hasta los sitios donde estas personas se encuentren. Pese a su fuerte simbolismo, es sólo una parte de lo que Ortuño ha llamado “*el infierno mexicano*”.²⁰ Todo México es ahora *La Bestia*, un territorio en disputa permanente, donde se establece una especie de estado de excepción sobre la humanidad de quienes lo habitan. Inhumanidad que remite a la ausencia de rostro, la invisibilidad y el no reconocimiento, también es la inhumanidad de quien ejerce la violencia y de la sociedad que la contempla, e incluso la justifica de múltiples maneras.

²⁰ Dentro de esta noción de Ortuño, el autor identifica “7 círculos del infierno mexicano para las personas migrantes centroamericanas: robo y/o violación; viaje en *La Bestia*, o empacado en un camión; negación de comida y agua; impunidad y CONAMI; persecución si no viajas con pollero; escasez de ayuda; y superado todo lo anterior, entrar a EUA”. Antonio Ortuño, *La fila india...*, p. 85-86.

Pasado, presente y futuro del proyecto Tren Maya: el problema del nuevo “vórtice migratorio” en la frontera sur

Llegamos al momento actual. Emerge uno de los grandes proyectos de infraestructura de los últimos tiempos. Nuevamente, un tren que pretende ser el motor para sacar de la inco-municación, el subdesarrollo y la pobreza a poblaciones locales, articulando sus territorios y actividades económicas a los circuitos comerciales nacionales y globales. Un tren que, si bien promoverá la movilidad, al mismo tiempo se piensa como herramienta de desarrollo que impida la migración forzada de quienes viven sobre lo que serán sus vías. Un tren que permita la convivencia entre residentes y visitantes, sean estos trabajadores, migrantes en tránsito o turistas. Un tren ecológico, sostenible, verde. Paradójicamente, a la fecha, un tren que avanza sin tener aún como tal un proyecto ejecutivo que detalle cómo va a ser y funcionar, por dónde va a pasar, cuánto va a costar o de qué formas realmente atenderá necesidades históricas de una región estructuralmente en resistencia, frente al empuje de la modernidad.

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024 lo incluye entre los seis programas regionales que permitirán “garantizar empleo, educación, salud y bienestar”, de manera que el Tren Maya es sólo una pieza de un proyecto de reordenamiento territorial mucho más amplio.²¹ De acuerdo con el PND, incluye mil 525 km y requerirá de una inversión de entre 120 y 150 mil millones de pesos (unos 6 mil 300 millones de dólares) para conectar Yucatán, Quintana Roo, Campeche y Tabasco en transporte de carga, turistas y personas locales, aunque el corazón del proyecto es detonar la creación y articulación de nuevos polos de desarrollo (industrial, productivo, urbano).

Un proyecto cuyo mapa-cuadro remite a muchos elementos iconográficos ya presentados en este artículo. Interesa destacar, de la siguiente imagen, cómo la vía del tren vuelve a ser el único territorio “moderno” (frente a la naturaleza y los sitios arqueológicos, alegoría de pueblos ancestrales extintos) y la ausencia de personas autóctonas en la región, ni residentes ni migrantes (salvo un turista en moto acuática).

21 “Plan Nacional de Desarrollo”, en *Diario Oficial de la Federación*, 12 de julio de 2019, p. 20.

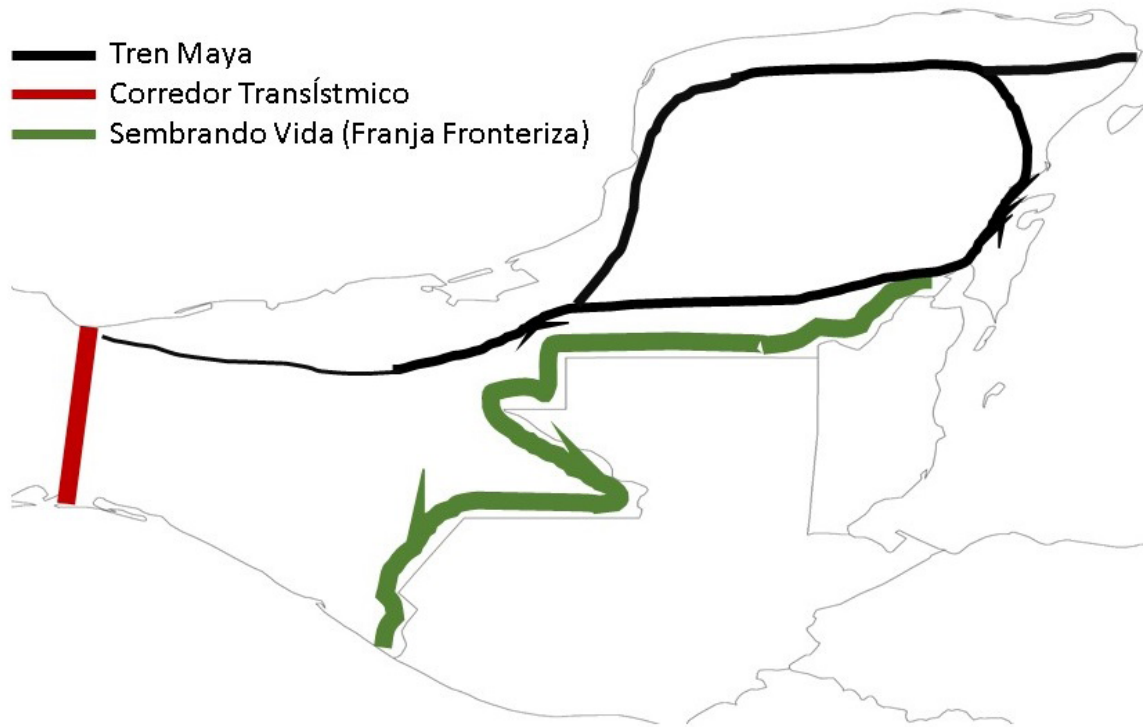


El proyecto Tren Maya y el imaginario de la península de Yucatán.

Fuente: página oficial del proyecto Tren Maya.

Dada su relevancia, en los últimos tiempos se han multiplicado análisis que evalúan sus potenciales impactos biológicos, medioambientales, económicos y sociales, tanto a favor como en contra. Pero en este artículo me centraré en destacar las relaciones que este proyecto tiene sobre los procesos de (in) movilidad humana, entendiendo que sus impactos se originan, pero van más allá del camino-frontera que marcan sus vías. Pretendo profundizar en la idea de que todo proyecto de reordenamiento territorial conlleva, al menos, dos procesos de redistribución poblacional. Y también cómo las vías de este proyecto, analizadas en el marco más amplio de las transformaciones territoriales regionales, supone la conformación de una nueva frontera dentro de la frontera sur de México, en la que hay que integrar al proyecto Tren Maya el proyecto del Corredor Transísmico entre Salina Cruz (Oaxaca) y Coatzacoalcos (Veracruz), así como la incidencia fronteriza y transfronteriza del programa Sembrando Vida²².

²² Sin embargo, para este artículo sólo se abordará la relevancia del proyecto Tren Maya. Para un análisis más detallado de la interrelación entre estos megaproyectos en la frontera sur, ver Ceceña y Prieto, 2021.



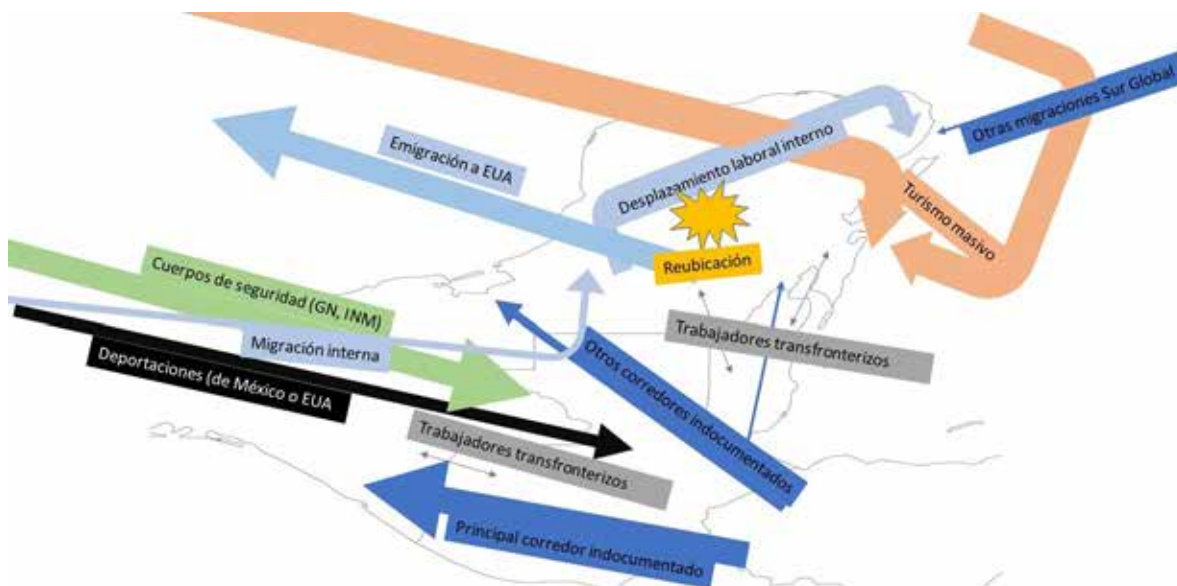
Frontera sur y megaproyectos. Fuente: elaboración propia.

El Corredor Transístmico de Tehuantepec delimita una frontera quince veces más pequeña que la frontera norte de México, lo que acentúa su relevancia como frontera de contención de los desplazamientos humanos tan característicos y estructurales en la región mexicano-centroamericana. Por tanto, es un punto y asunto estratégico, sobre todo en cuanto a las relaciones bilaterales con el todopoderoso vecino del norte. El sur de México, colindante con América Central, se ha caracterizado históricamente por ser *zona de expulsión* y la delimitación de los megaproyectos en curso apunta a convertirlo también en una *zona de encierro*, tanto de la población local como de las corrientes de migrantes regionales o globales en tránsito. También se orienta a ser una *zona de atracción* para la industria, las maquilas, la inversión privada, el turismo, la urbanización y la especulación inmobiliaria: actividades que se anuncian como anclaje para los desplazados laborales, ecológicos, culturales y por violencia. Pero, además, al interior de la región se persigue la creación de una *zona de circulación* que permita, tanto a las personas confinadas como a las atraídas, desplazarse allá donde hagan falta, “integrándolas” pues, funcionalmente, al proyecto de modernización en curso.

En este sentido la frontera sur de México, considerada por sus propias características geográficas una “frontera porosa e ingobernable”, se ha desterritorializado y reconceptualizado en al menos tres ocasiones: una, considerando a México en su totalidad como una “frontera vertical” o “país-frontera”, en el que las políticas migratorias de control no se aplican sobre la línea horizontal de separación nacional, sino de sur a norte a lo largo de todo el territorio.

Esta noción teórica se encarnó territorialmente en la multiplicación de los “cinturones de control” durante el sexenio de Vicente Fox, tres espacios de intenso control migratorio que se localizaban en las rutas migratorias. Posteriormente, como “país-tapón”, tras la aplicación del Plan Frontera Sur en el sexenio de Enrique Peña Nieto, que blindó la vigilancia sobre *La Bestia* y exacerbó las políticas de control y detención migratoria. Antecedente inmediato de la creciente militarización del sexenio actual que, ante diversas imposibilidades para la expulsión de las personas migrantes, asemeja un “país-cárcel” donde los espacios fronterizos operan como territorios de espera y confinamiento.

En ese contexto territorial, político y socialmente complejo, las zonas de expulsión, atracción, encierro y circulación entre las fronteras políticas y la nueva frontera ístmica anuncian una confluencia de estos elementos de tensión, que lleva a plantear la noción de *vórtice migratorio*.²³



Vórtice migratorio. Fuente: elaboración propia.

El sentido que otorgamos a dicho concepto busca reflejar la multiplicación y articulación de distintos tipos, escalas e intensidades de (in) movi­lidades humanas expulsadas, atraídas, contenidas y circulando en el espacio que delimitan los grandes megaproyectos en la región. Este *vórtice migratorio* permite interrelacionar la migración de tránsito de personas centroamericanas y de otros lugares del Sur Global (Caribe, África, Asia), inmovilizadas, detenidas, deportadas o en espera, por las políticas de control fronterizo; visitantes y trabajadores fron-

²³ Camargo y Prieto, 2021.

terizos, en su mayoría desde Guatemala; desplazamiento interno de poblaciones indígenas mexicanas a mercados de trabajo precarizados en la Riviera Maya, o relocalizadas por la implantación de megaproyectos; trabajadores calificados extranjeros de empresas transnacionales concesionarias de megaproyectos; elementos de la Guardia Nacional procedentes de otros estados de la República; turismo masivo y gentrificación urbana y rural. Con esta noción pretendemos descentrar como estructurante algún tipo de desplazamiento en particular (como ha ocurrido tradicionalmente, bien con los desplazamientos internos o con la migración centroamericana), más bien definiendo el *territorio denso* de los procesos de fronterización en la región, a partir de la concentración, articulación y simultaneidad de una diversidad de (in) movilidades articuladas a un territorio.²⁴

Así, el proyecto sin proyecto Tren Maya se ha justificado como un proyecto turístico sostenible, como un motor para el desarrollo de los territorios pobres del sur y oportunidad para incorporar a sus poblaciones al progreso, como la última esperanza de la frontera, donde florecerán “cortinas de desarrollo”, “muros de bienestar” y “comunidades sostenibles”. Frente a la oposición de comunidades y organizaciones, la multiplicación de amparos y las dificultades para el avance del proyecto, el discurso desarrollista y bienintencionado sobre sus bondades está dejando paso al reforzamiento de su imaginario como proyecto de seguridad nacional, vinculado con la protección de territorios fronterizos fuera de control frente a las redes de tráfico de personas y drogas.²⁵ La militarización de estos megaproyectos, “nuevas” fronteras de la modernidad, y su vinculación múltiple con dinámicas de movilidad poblacional problemáticas, forman parte de un relato auspiciado por intereses ajenos a los pueblos que viven y pueblan la región, lo que, a la vista de la historiografía, ya no debería sorprendernos.

Conclusiones

El objetivo del presente artículo es plantear una aproximación novedosa a los análisis y discursos que hoy día se multiplican alrededor del proyecto Tren Maya. Para ello, se realizó una aproximación comparativa con la historiografía en nuestro país de caminos y ferrocarriles, indagando en sus formas de representación, los imaginarios con que se justifican y los efectos que particularmente tienen sobre uno de los ámbitos que es transversal a sus alcances: los procesos de (in) movilidad humana.

De esta forma, planteamos cómo el establecimiento de estos proyectos de infraestructura de comunicaciones tiene un vínculo directo con la penetración, control e integración de diversos territorios a los proyectos geopolíticos del tiempo en que se realizan. Entendidos como proyectos de reordenamiento territorial, generan, al menos, dos procesos de redistribución poblacional paralelos: la expulsión (o absorción) de las poblaciones locales, y la atracción de

24 En el marco del proyecto Cátedra CONACYT-ECOSUR “Flujos mixtos y migraciones forzadas en la Frontera Sur de México”, desarrollamos una propuesta de Evaluación de Impacto Migratorio, basada en una Cartografía de la Complejidad Transfronteriza, que permitirá identificar, valorar y medir los múltiples efectos que sobre territorios e (in) movilidades humanas tienen estos megaproyectos.

25 En los últimos días, surgen noticias acerca de la militarización del Tren Maya, el Tren del Corredor Transistmico y dos vías férreas adicionales entre Palenque-Coatzacoalcos y Ciudad Ixtepec-Tapachula. “Tren del Istmo será entregado a la Marina...”, en *El Financiero*, 16 de marzo de 2021 y “Ejército recibirá todos los beneficios obtenidos del Tren Maya...”, en *El Financiero*, 19 de marzo de 2021.

poblaciones foráneas. Cada uno de estos procesos de (in) movilidad humana se despliega en múltiples matices y tiene distintos impactos, tanto espacial como temporalmente.

Aún con todos los cambios y salvedades que puedan plantearse, merece la pena destacar que el ferrocarril sigue siendo el vehículo que representa el camino hacia el progreso, la forma de entrada de la modernidad a territorios que siguen siendo dibujados como atrasados, incapaces y dependientes. Bajo el empuje de estos proyectos, y muchas veces utilizando los mismos caminos, poblaciones originarias residentes se ven desplazadas, mientras llegan otras poblaciones con capacidades (o privilegios) más acordes para asentar y aprovechar las ventajas de las nuevas infraestructuras, establecer los emprendimientos y desarrollar los trabajos que dicha expansión moderna requiere. Antes de la llegada del tren, como síntoma y paradigma de dicha modernidad, se produce un conflicto por el control del territorio, por la tenencia y uso de la tierra y, al mismo tiempo, entre proyectos culturales-identitarios particulares y, en parte, antagónicos.

De esta forma, las últimas noticias alrededor del proyecto Tren Maya se acercan peligrosamente a los antecedentes mostrados en este artículo, en el que los megaproyectos en general, pero los ferrocarriles en particular, son la punta de lanza para el control y la inserción precarizada de territorios y poblaciones ricas y diversas, en las dinámicas e intereses de los mercados e imaginarios globales que, en la mayoría de los casos, no tienen como objetivo el bienestar de quienes los habitan. Parafraseando aquel famoso modelo económico, podemos decir que alrededor de estas grandes infraestructuras se produce un complejo proceso de “desarrollo por sustitución de poblaciones”²⁶.

Es justamente esta relación, entre los caminos y ferrocarriles como proyectos de reordenamiento territorial y las (in) movilidades humanas como procesos de redistribución poblacional, la que abordamos en el presente artículo. Hemos mostrado, con algunos ejemplos históricos y un análisis comparativo innovador, las diversas derivas que han tomado estos proyectos de reordenamiento territorial, cuando no son claros ni están social y ampliamente consensuados. Esperemos que, en el presente, el pasado no vuelva a repetirse ni como farsa ni como tragedia y que, como esperamos, este sea el momento de plantear una verdadera transformación en beneficio de las y los eternamente excluidos.

Referencias consultadas

Bakewell, Peter J., *El sistema colonial en la América española*. Barcelona, Crítica, 1991.

Benítez, Jorge A; Leal Gómez, Alejandrina; y Prieto Díaz, Sergio, “Vías de comunicación, reordenamiento territorial y reconfiguración de las (in) movilidades humanas en la península de Yucatán y la Frontera Sur de México”. Con Benítez, Jorge A; y Leal Gómez, Alejandrina, en Benítez, J. A.; y Escalona Segura, G. (coords), *Impacto de las vías de comunicación sobre*

26 La “Industrialización por Sustitución de Importaciones” (ISI) fue un modelo económico aplicado en América Latina alrededor de la primera mitad del s. XX, que abogaba, para enfrentar las evidentes desigualdades que estas economías tenían para competir en un mercado global dominado por países altamente industrializados, por la protección y fortalecimiento de sus industrias y mercados interiores. De esta forma, se reforzaban sus barreras comerciales y se privilegiaba la producción y consumo nacionales, resultando en una suerte de proteccionismo de Estado.

la fauna silvestre de áreas protegidas: estudios de caso para el sureste de México. México, El Colegio de la Frontera Sur, 2021.

Camargo, Abbdel; y Prieto Díaz, Sergio, “Fronteras de la Frontera Sur. Entre (re)ordenamientos territoriales y (re)distribuciones poblacionales”, en Castillo, Guillermo (coord.), *Migración centroamericana en el México contemporáneo. Procesos socioespaciales y dinámicas de exclusión*. Instituto de Geografía, UNAM. En galeras. 2021.

Ceceña, Ana Esther; y Prieto Díaz, Sergio, “Mirando al Sur: megaproyectos, fronteras e (in)movilidades”. Con Ceceña, Ana Esther. En Grupo CONACYT Territorios del Tren Maya, *Voces plurales: riesgos previsibles del Tren Maya*. 2021.

Cramausel, Chantal, “De la Nueva Galicia al Nuevo México, por el Camino Real de Tierra Adentro”, en Salvador Bernabéu, Albert. *El Septentrión novohispano: Ecohistoria, Sociedades e imágenes de frontera*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid. 2000

Deniau, Yannick; Flores, Adrián; y Prieto Díaz, Sergio, *El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán*. GeoComunes/Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible. http://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya.pdf. México. 2019.

Diario Oficial de la Federación, Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019. 2019.

Diego Caso, “Tren del Istmo será entregado a la Marina, anuncia López Obrador”, en *El Financiero*, 19 de marzo de 2021, <https://elfinanciero.com.mx/nacional/tren-del-istmo-sera-entregado-a-la-marina-anuncia-lopez-obrador>.

Flores Olague, Jesús; De Vega, Mercedes; Kuntz Ficker, Sandra; y Del Alizal, Laura, *Zacatecas: Historia breve*. México, Fondo de Cultura Económica-COLMEX, 2011.

Gómez Serrano, Jesús, *La Guerra Chichimeca, la fundación de Aguascalientes y el exterminio de la población aborígen (1548-1620): un ensayo de reinterpretación*. Ensayos-México, El Colegio de México, 2001.

Grupo CONACYT-Territorios del Tren Maya, *Territorios mayas en el paso del Tren: situación actual y riesgos previsibles*. Resumen ejecutivo. México. 2019.

Harvey, David, “El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión”, en Pantich, Leo y Colin Leys (eds.), *El nuevo desafío imperial*. Merlin Press – Clacso, Buenos Aires. 2004.

Iconoclasistas / Risler, Julia; y Ares, Carlos, *Algunas consideraciones acerca de la práctica del mapeo colectivo*. www.iconoclasistas.net/post/manual-de-mapeo-colectivo-en-pdf/. 2012.

López Rosado, Diego, *Historia del peso mexicano*. México, Fondo de Cultura Económica, 1975.

Mann, Charles C., *1491: Una nueva historia de las Américas antes de Colón*. Madrid, Santillana Ediciones, 2006.

Maza, Enrique, *Pa`ver si salía de pobre. La cara oculta de la migración*. México, Editorial Océano, 1998.

Munguía, Aldo, “Ejército recibirá todos los beneficios obtenidos del Tren Maya; ‘megaobra’ será patrimonio de SEDENA”, en *El Financiero*, 16 de marzo de 2021, <https://www.elfinanciero.com.mx>.

com.mx/empresas/ejercito-recibira-todos-los-beneficios-obtenidos-del-tren-maya-megaobra-sera-patrimonio-de-sedena.

Núñez Rodríguez, Violeta R., *Los campesinos como “socios” del Tren Maya*. <https://kaosenlared.net/mexico-los-campesinos-como-socios-del-tren-maya/>. 2020

Ortuño, Antonio, *La fila india*. México, Editorial Océano, 2013.

Osorio Ruíz, Ever Esther, *La Bestia: muerte y violencia hacia migrantes en tránsito por México*. Tesis. México, Universidad Iberoamericana, 2014.

Pérez Flores, José Luis, “La mirada del poder y las permutaciones de la imagen de los chichimecas en textos del siglo XVI”, en Pérez Martínez, Ramón Manuel; y Sergio Armando González Varela (eds.). *Poder y alteridad. Perspectivas desde la antropología, la literatura y la historia*. Vigo, Editorial Academia del Hispanismo, 2013.

Prieto Díaz, Sergio, “(In) movilidades y megaproyectos: El Tren Maya y las nuevas Fronteras del Sur de México”, en *Panamá en Tehuantepec: Colonización ferroviaria del sureste de México*. América Latina en Movimiento, Agencia Latinoamericana de Información-ALAI. Ecuador. N.º 547, febrero-marzo: 17-20. ISSN: 1390-1230. 2020.

_____, *Cartografías de la Subalternidad Migratoria: bestialización, inhumanidad y contrahegemonía en el contexto del Plan Frontera Sur de México*. Tesis. Universidad Iberoamericana. 17 de agosto. 2017.

Todorov, Tzvetan, *La Conquista de América: el problema del otro*. México, Siglo XXI, 2000.