



IMPRESSUM

Diese Broschüre ist ein internationalistisches Kooperationsprojekt von Recherche-AG, la bandada und Zwischenzeit e.V.

Redaktion und Layout:

Recherche-AG, la bandada, Zwischenzeit e.V.

Titelbild:

Virginie Mermet

Produktion & Herausgeber:

Zwischenzeit e.V.

Herstellung:

Silber Druck GmbH & CO. KG

500 Exemplare

1. Auflage: 2025

V.i.S.d.P:

Zwischenzeit e.V.

Information und Bestellung:

Internationalistisches Recherche-Kollektiv la bandada:

www.bandada.info

bandada-info@riseup.net

Zwischenzeit e.V.:

www.zwischenzeit-muenster.de

materialien@zwischenzeit-muenster.de

Diese Broschüre wurde von der Stiftung Umwelt und Entwicklung NRW sowie von Aktion Selbstbesteuerung e.V. gefördert.

Diese Publikation darf frei verbreitet, öffentlich präsentiert und inhaltlich weiter verwendet werden. In diesem Fall ist die Quelle anzugeben und auf vorgenommene Änderungen hinzuweisen. Eine kommerzielle Nutzung ist untersagt. Die Publikation wird zur Unterstützung aller Kämpfe für das Leben zur Verfügung gestellt.




(CC BY-NC-SA 3.0): Namensnennung, nicht kommerziell, Weitergabe unter gleichen CC-Bedingungen.





INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	S. 1
Einführung	S. 5
1. Der Kolonialismus und seine Infrastrukturen	S. 10
A. Maya-Kosmogonie (bis 1542): Berge, Cenoten und Milpas	S. 10
2. Verteidigung von Land und Leben: Widerstand gegen Enteignung und die Projekte der kapitalistischen Moderne	S. 12
B. Vizekönigliches Yucatán (1542–1785): innere Herrschaft und Außenhandel	S. 32
3. Von der Kolonialpolitik der Vertreibung, Besteuerung und Christianisierung zur `Territorialen Neuordnung´	S. 34
C. Marktliberalisierung (1785-1910): Haciendas, Krieg und Militärzüge des 19. Jahrhunderts	S. 50
4. Ökozid auf dem fünften Bauabschnitt des tren-maya	S. 52
D. Politische Ökonomie des 20. und 21. Jahrhunderts (1910–2025): Erdöl, Industrie und Tourismus	S. 55
5. Vier Stationen zwischen Hölle und Paradies: Der Tourismus auf der Yucatán-Halbinsel	S. 58
E. Isthmus von Tehuantepec: lokale Vielfalt, Züge und Häfen des globalen Handels	S. 72
6. Migration und Militarisierung	S. 75
7. Widerstand	S. 80
Verzeichnis der Kämpfe für das Leben	S. 88
8. Ausbau der Projekte tren-maya und Interozeanischer Korridor nach Guatemala	S. 94
Glossar	S. 99
Bibliographie	S. 102





REDAKTIONELLE ANMERKUNG

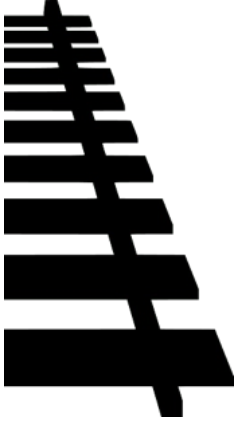
Um die Lektüre besser zu verstehen, möchten wir darauf hinweisen, dass unsere Kapitel auch einzeln gelesen werden können. Sie enthalten Querverweise auf andere Kapitel, die die inhaltliche Verbindung zwischen den Texten erleichtern sollen.

Während der Lektüre verwenden wir das Zeichen „*“, um eine inklusive Sprache zu praktizieren, die alle Menschen einschließt.

Das Wort ~~tren-maya~~ wird durchgestrichen, da wir mit dem Namen dieses groß angelegten Todesprojekts nicht einverstanden sind. Es handelt sich um ein Vorhaben, das der Maya-Kultur lediglich den Namen entwendet und in Wahrheit Zerstörung bringt. Zudem möchten die Maya, die gegen das Projekt sind, nicht, dass der Name „~~tren-maya~~“ reproduziert wird. Wir streichen nicht „nur“ Maya durch, sondern auch Tren (dt. Zug), da das Projekt viel mehr als ein Zug ist.

Wörtliche Zitate, die in einer abweichenden Schriftart erscheinen, enthalten teilweise die vollständigen Namen der Personen, die ihre Aussagen mit uns geteilt haben, sofern sie der Veröffentlichung zugestimmt haben. In anderen Fällen bleiben die Namen anonym, um ihre Identität zu schützen.

Am Ende des Berichts findest du ein Glossar, in dem zentrale Begriffe erläutert werden. Es dient dazu, den Kontext und die verwendeten Ausdrucksweisen besser einordnen zu können.



VORWORT

Dieser Bericht folgt einem ersten Forschungsprojekt über hauptsächlich deutsche Unternehmen, die eine zentrale Rolle bei der Umsetzung des Projekts ~~tren-maya~~ spielten. Dieser erste Bericht wurde unter dem Titel „~~tren-maya~~ Made in Germany. Die Deutsche Bahn und der Zug der Zerstörung "A la mierda el Tren Alemán" im Jahr 2021 veröffentlicht und im Jahr 2023 neu aufgelegt und verteilt. Vor diesem Hintergrund entschieden wir uns, auf die Halbinsel Yucatán zu reisen, um zu beobachten, was dieses Projekt für das territorio tatsächlich bedeutet.

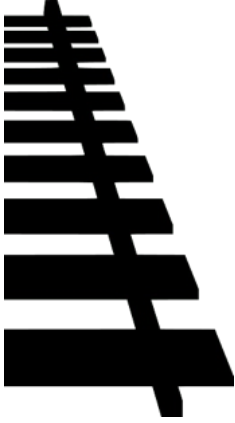
Wir benutzen territorio auch im Deutschen, wörtlich übersetzt heisst es Territorium, territorio umfasst aber mehr als die deutsche Übersetzung. Territorio bezieht sich auf dekolonialen Widerstand gegen koloniale, kapitalistische und patriarchale Eingriffe und auf die Beziehung zwischen allen Lebewesen in dem Territorium und deren Lebensweise. Land (tierra) bezieht sich auf die Ressource Land und vor allem das bewirtschaftete Land zum Bestreiten des Lebensunterhalts.

Während der vierjährigen Forschungsarbeit (2021–2024) wurde deutlich, dass der ~~tren-maya~~ Teil eines „Gigaprojekts“ ist, das aus zahlreichen Megaprojekten besteht. Dazu zählt auch der Interozeanische Korridor im Isthmus von Tehuantepec, bekannt unter der Abkürzung CIIT, der in direkter Verbindung mit dem ~~tren-maya~~ steht. Deshalb erschien es uns wichtig, eine zweite Veröffentlichung zu erarbeiten, die von der Feldforschung berichtet und nicht nur den ~~tren-maya~~ betrachtet, sondern auch die Problematik beider Großprojekte als zusammenhängendes System behandelt – ohne dabei ihre jeweiligen Besonderheiten außer Acht zu lassen, die vor allem im geografischen Kontext ihrer Standorte begründet liegen.

Im Laufe der Recherchen kamen wir mit verschiedenen Kollektiven in Kontakt, die für den Schutz des Lebens, des Landes und der territorios kämpfen. Wir danken ihnen für die Möglichkeit des Austauschs und dafür, dass sie uns geholfen haben, die Bedeutung dieser Megaprojekte in ihren jeweiligen Lebensräumen zu verstehen. Auf zahlreichen Reisen und während verschiedener Karawanen begegneten wir auch anderen Aktivist*innen und Forscher*innen aus dem akademischen Bereich, mit denen wir Kräfte und Ressourcen bündeln konnten, um die gesammelten Informationen innerhalb und außerhalb der betroffenen Regionen über unterschiedliche Kanäle zu verbreiten. In diesem Prozess führten wir viele Gespräche mit Menschen aus verschiedenen Gemeinden und territorios. Viele Stimmen haben den Inhalt dieses Berichts gemeinsam geformt.

Wir, die diesen Bericht verfasst haben, sind Teil eines internationalistischen Kollektivs. Gemeinsam nähern wir uns dem Thema aus unterschiedlichen Perspektiven, manche von uns aus dem Herzen der Bestie, andere direkt aus den betroffenen territorios. Diese Vielfalt an Blickwinkeln ermöglicht es uns, eine tiefere gemeinsame Position zu entwickeln.

Wir sind den antikapitalistischen, antirassistischen, antikolonialen und queer-feministischen Kämpfen verpflichtet. Als Colectiva de InvestigAcción (Kollektiv für aktivistische Forschung) beschäftigen wir uns mit globalen Prozessen, sowohl historischen als auch aktuellen und mit den Wegen, wie sich Überzeugung und Handeln durch Forschung miteinander verbinden lassen.



Wir als internationales Kollektiv erachten es als wichtig, sich auch in Deutschland mit den Kämpfen gegen Gigaprojekte wie den ~~tren-maya~~ und den CIIT in Mexiko auseinanderzusetzen, weil deutsche Unternehmen, Investitionen und politische Partnerschaften direkt an deren Umsetzung beteiligt sind. Diese Verbindungen zeigen, dass koloniale und kapitalistische Ausbeutungsmechanismen nicht an nationalen Grenzen enden, sondern global verzahnt sind. Eine kritische Auseinandersetzung in Deutschland ist notwendig, um Verantwortung für die eigenen Verflechtungen zu übernehmen, Solidarität mit den betroffenen Gemeinschaften zu zeigen und die globalen Dimensionen von Umweltzerstörung, Vertreibung und Widerstand sichtbar zu machen. Zudem zerstören solche Megaprojekte auch bei uns alternative Lebensweisen und Wissen – in der Vergangenheit genau wie heute. Als internationales Kollektiv setzen wir uns dafür ein, gemeinsam von verschiedenen territorios aus gegen das globale kapitalistische System zu kämpfen.

Wir glauben fest an Selbstorganisation und wollten daher unsere Arbeit nicht nur im Feld, sondern auch bei der Erstellung dieses Berichts gemeinschaftlich gestalten. Diese Ausgabe enthält Illustrationen einer befreundeten Künstlerin, die viele Kämpfe mit uns teilt, sowie Karten des Kollektivs GeoComunes – einem Kollektiv, das basisorganisierte Gruppen im ländlichen und städtischen Raum begleitet. GeoComunes setzt sich für die Verteidigung der territorios und die Stärkung der Selbstbestimmung ein, durch Forschung und kollaborative Kartografie zum Schutz der Gemeingüter. (Weitere Informationen unter: <https://geocomunes.org/>). Ebenso haben wir kollaborative Texte von Mitstreiter*innen aufgenommen, die mit ihrer Perspektive auf das territorio aus Widerstandsprozessen und Umweltkonflikten heraus zur Auseinandersetzung beitragen. Sie zeigen, wie diese Megaprojekte nicht nur lokale Auswirkungen haben, sondern auch das Potenzial besitzen, globale Konflikte zu verschärfen, angefangen mit ihrer Ausweitung nach Guatemala.

All diesen Interventionen danken wir für ihre Wegbegleitung und ihren Einsatz. Wir hoffen, dass dieses Material zur Kritik und Reflexion über die heutigen kapitalistischen Politiken anregt. Und wir wünschen uns, dass es Kanäle öffnet, um Informationen bis in die am stärksten unterdrückten Winkel der Welt zu tragen – und dass es weiterhin die Bedeutung der Verteidigung des Lebens über die Verteidigung der territorios sichtbar macht, die vielerorts als Mutter Erde benannt werden.

Recherche-ag / Colectiva Internacionalista de InvestigAcción

Nuestra Vida Nuestro Territorio



7 Manglares / Arrecifes de coral



8 Cenotes

9 Milpa / Nuestra medicina



2 Diversidad de flora y fauna



4 Fauna marina



6 Agua y vida



12 Autogestión / Autocuidado / Maíz y tierra



10 Comunalidad



11 Cosmovisión



5 Viento / Nos divertimos



3 Producción artesanal



1 Mar / Pescamos



Sabemos que toda esta vida así como todas las problemáticas aquí representadas se encuentran dentro de todo el territorio. Y tan sólo son algunas que representan la transformación deribada del proyecto Tren "Maya" y el "Corredor Interoceánico"

**¡No a los megaproyectos!
¡Sí a la vida!**

¿Por qué vienen? /// ¿A ayudar? /// ¿A generar empleo? /// ¿Desarrollo para quién? (La 4ta Transformación) /// ¡Va a acabar nuestra vida! /// (La 4ta Traición)

La 4° ¿Transformación? La 4° ¡Traición!

7 Gentrificación,
Turismo, Drogas,
Feminicidios, Violencia,
Criminalización.



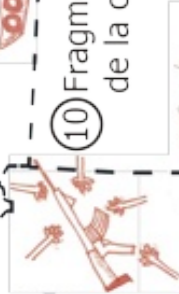
8 Peligro y
destrucción



9 Semillas sin tierra,
Monocultivos /
Veneno



10 Fragmentación
de la comunalidad



11 Apropiación
de lo nuestro



6 Contaminación
de cuerpos
de agua

4 Refinería /
Petróleo y Gas



12 Militarización
NO vienen a cuidarnos

2 Minería /
Robo de recursos



3 Fábricas /
Industrialización /
Explotación



5 Parques eólicos /
Energía y tierra para
el capital



1 Puertos mercantiles





EINFÜHRUNG

Wie im Prolog erwähnt, ist dieser Bericht die Fortsetzung unserer Recherche zur Beteiligung vor allem deutscher Unternehmen am Projekt ~~tren maya~~ (kostenloser Download auf Spanisch, Deutsch und Englisch unter: <https://www.bandada.info>).

In diesem neuen Bericht mit dem Titel „Widerstand gegen die Megaprojekte des Kapitals im Süd-Südöstlichen Mexiko: ~~tren maya~~ und Interozeanischer Korridor (CIIT)“ widmen wir uns insbesondere zwei Megaprojekten: dem ~~tren maya~~ und dem Interozeanischen Korridor im Isthmus von Tehuantepec (CIIT). Wir zeigen auf, wie diese Projekte den territorios dieser Region koloniale, rassistische und patriarchale Logiken aufzwingen. Beide Vorhaben wurden im Rahmen des Projekts der „Vierten Transformation – 4T“ unter der aktuellen Regierung vorangetrieben.

Der ~~tren maya~~ wird nach außen hin als ein umweltfreundliches Transportmittel dargestellt, das Gebiete miteinander verbindet, vor allem den für das Land wirtschaftlich bedeutenden Tourismus fördert und durch einen begleitenden Güterzug den Handel erleichtert. Die angebliche Funktion als Transportmittel für die lokale Bevölkerung bleibt dabei bislang bloßes Gerücht, in den betroffenen Gebieten ist es noch nicht sichtbar. Der CIIT hingegen verfolgt das Ziel, den Pazifik mit dem Golf von Mexiko zu verbinden. Dadurch soll der Abtransport von Ressourcen aus dem Gebiet beschleunigt und gleichzeitig die Einfuhr sowie Verteilung von Produkten aus anderen Regionen ermöglicht werden. Mexiko wird damit zur logistischen Durchgangszone kapitalistischer Expansion gemacht. Zudem dient dieser Korridor der Vernetzung zahlreicher weiterer Megaprojekte, von der Halbinsel bis ins gesamte Land: darunter Bergbau-, Wasserkraft-, Pipeline-, Windkraft-, Agrarindustrielle und Immobilienprojekte. Darüber hinaus schafft er neue Wege für den verstärkten Schmuggel von Menschen und Waren durch die organisierte Kriminalität, was wiederum hegemoniale Machtstrukturen stärkt.

Aus diesen Gründen konzentrieren sich die Kapitel dieses Berichts mal mehr auf eines der beiden Projekte, mal auf konkrete Beispiele aus dem jeweiligen territorio. Mit dem Begriff „Gigaprojekt“, den compas von Maderas del pueblo eingebracht haben, wollen wir betonen, wie diese Projekte in ihrem Wesen zusammenhängen – in der Zerstörungskraft, der Gewalt ihrer Umsetzung und dem gigantischen Ausmaß ihrer Eingriffe. Der ~~tren maya~~ und der CIIT sind eng miteinander verbunden. Beide sind Teil der umfassenden Umstrukturierung der territorios im Süden und Südosten Mexikos. Diese Re-organisierung geht über nationale Grenzen hinaus und reicht bis nach Zentralamerika.



Die Kapitel des Berichts sind miteinander verknüpft und folgen einer inhaltlichen Linie: Sie beginnen mit einem historischen Rückblick auf die Kosmovision der Maya, die etwa im Leben im Einklang mit dem territorio und der Arbeit mit der milpa (traditionelle landwirtschaftliche Anbauweise) mündet. Darauf folgen Abschnitte zur Kolonialzeit und zur territorialen Umstrukturierung, die bereits Hinweise auf die Geschichte des Schienennetzes in der Region geben. Danach wird in Themen wie Ökologie, Tourismus, Migration und Militarisierung eingeführt. Auch die Geschichte des Isthmus von Tehuantepec wird behandelt, ebenso wie der Kontext der Widerstände in den betroffenen Regionen und die aktuelle Situation in Guatemala. Im Folgenden werden die einzelnen Kapitel kurz vorgestellt:

1. „Der Kolonialismus und seine Infrastrukturen“.

In diesem Kapitel wird die Geschichte der Infrastrukturmaßnahmen wie Straßen, Häfen, Kanäle und Eisenbahnen untersucht, die über Jahrhunderte hinweg die territorios der Halbinsel Yucatán und des Isthmus von Tehuantepec veränderten. Diese Eingriffe dienten dazu, koloniale Machtstrukturen über das mesoamerikanische Gebiet zu etablieren – Strukturen, die bis heute nachwirken. Anhand originaler Quellen illustriert, zeigt das Kapitel, wie diese zunächst kolonialen und später im unabhängigen Mexiko fortgesetzten Infrastrukturen die Extraktion von Ressourcen und den Ausbau des Handels erleichterten. Gleichzeitig führten sie zur Marginalisierung indigener Bevölkerungen und zerstörten ihre traditionellen Formen der territorialen Organisation. Oft wurde die Monumentalität solcher Bauwerke als Symbol europäischen „Fortschritts“ inszeniert und diente der Legitimation des kolonialen Projekts im Namen der Moderne. Besonders hervorgehoben wird auch der Widerstand der lokalen Gemeinschaften, die diese auferlegten Strukturen nicht nur ablehnten, sondern oft umdeuteten und für ihre eigenen Zwecke nutzten. Die Analyse stellt eine Verbindung zwischen den kolonialen Dynamiken der Vergangenheit und den heutigen Ungleichheiten her und zeigt, wie die hinterlassenen Infrastrukturen weiterhin bestehende Machtverhältnisse stabilisieren. Das Kapitel gliedert sich in fünf Abschnitte, die zugleich als historischer Rahmen für die nachfolgenden Kapitel dienen: I. Kosmovision der Maya; II. Yucatán zur Zeit des Vizekönigreichs; III. Marktliberalisierung; IV. Wirtschaft des 20. und 21. Jahrhunderts; V. Isthmus von Tehuantepec. Diese historische Übersicht lädt dazu ein, die Beziehung zwischen Infrastruktur, Herrschaft und Widerstand in diesen Regionen neu zu hinterfragen und regt an, Kolonialismus auch als eine Reihe technologischer Eingriffe in die Landschaft zu verstehen.

2. „Verteidigung von Land und Leben: Widerstand gegen Enteignung und die Projekte kapitalistischer Modernität“.

Dieses Kapitel nutzt die sogenannten Gigaprojekte in Mexiko, um zu zeigen, wie heutige Kämpfe um Land und territorio eng mit der fortschreitenden Zerstörung und Enteignung gemeinschaftlicher Güter verknüpft sind, also mit dem Verlust kollektiv genutzten Landes und der damit verbundenen Lebensweisen. Die Wurzeln dieses Prozesses reichen bis zu den Anfängen von Kapitalismus und Moderne zurück. Schon vor über 500 Jahren wehrten sich europäische Bäuer*innen gegen die Enteignung ihres Landes und verteidigten eine gemeinschaftliche und selbstbestimmte Lebensform. Dieser Kampf setzt sich heute weltweit fort, unter anderem im Widerstand gegen den ~~tren maya~~ und den interozeanischen Korridor (CIIT), die als sogenannte „Modernisierungsprojekte“ verkauft werden. Obwohl sie unter dem Versprechen von Fortschritt für Mexiko stehen, beinhalten sie systematische Landenteignung, die Zerstörung kollektiver Strukturen und damit ganzer Kulturen und ihrer tiefen Verbindung zur Erde. Solche Maßnahmen sind Ausdruck eines kapitalistischen und kolonialen Re-organisationsprozesses, der das Land im Interesse des globalen Kapitals ordnet. Das Kapitel ist in zehn Abschnitte gegliedert, die verschiedene Aspekte des territorio beleuchten, von historischen Entwicklungen bis hin zur aktuellen Situation.

3. "Von der Kolonialpolitik der Vertreibung, Besteuerung und Christianisierung zur Territorialen Neuordnung"

Dieses Kapitel analysiert die neue territoriale Entwicklungsstrategie der mexikanischen Regierung unter der sogenannten „Vierten Transformation“ (4T). Im Zentrum steht dabei die „Nationale Strategie zur Raumordnung“, zu der unter anderem das „Programm zur Raumordnung der Region Süd-Südost“ und das städtebauliche Förderprogramm „Mi México Late“ gehören. Beide werden von dem Ministerium für Agrar-, Territorial- und Stadtentwicklung (SEDATU) unter der Leitung von Román Meyer Falcón vorangetrieben. Es wird aufgezeigt, wie diese Programme eng mit den Megaprojekten ~~tren maya~~ und CIIT verknüpft sind. Sie bilden das Fundament für die

umfassende territoriale Umstrukturierung der Region und bereiten die Ausweitung weiterer Großprojekte vor, zumeist auf Kosten indigener Gebiete. Ziel ist letztlich die vollständige Einbindung dieser Regionen in die kapitalistische Verwertungslogik, eine Dynamik, die tief in kolonialen Machtverhältnissen wurzelt.

4. "Ökozid auf dem fünftem Abschnitt des ~~tren-maya~~".

Dieses Kapitel beschreibt die verheerende Umweltzerstörung, die durch den Bau des Abschnitts 5 des ~~tren-maya~~ in den Regenwäldern sowie den Höhlen- und Cenoten-Systemen von Quintana Roo verursacht wurde. In diesem kollektiv verfassten Text werden massive Abholzungen, die Zerstückelung von Lebensräumen, das Anbohren und die Kontaminierung von Höhlen und Grundwasserleitern sowie Streckenverlegungen dokumentiert, die den Schaden noch vergrößerten. Trotz gerichtlicher Aussetzungen gingen die Bauarbeiten ungebremst weiter, Umweltverträglichkeitsstudien wurden ignoriert, ebenso wie Hinweise auf irreversible Schäden. Mangelnde staatliche Kontrolle und politischer Zeitdruck verschärften die Situation. Daraus resultieren unter anderem der sogenannte „Barriere-Effekt“ für die lokale Tierwelt, sowie die Vernichtung von Natur- und Kulturerbe. Gleichzeitig beleuchtet das Kapitel die Widerstandsformen, die sich gegen diese Zerstörung richten: Blockaden, die Dokumentation der Schäden, juristische Klagen vor Gerichten und Appelle an Regierungsinstitutionen. Doch bisher blieben institutionelle Antworten unzureichend. Der Autor betont, dass dieser Fall exemplarisch für die Auswirkungen von Megaprojekten auf weltweit einzigartige Ökosysteme steht und wirft drängende Fragen zur Umweltgesetzgebung, Nachhaltigkeit und Regierungsverantwortung in Mexiko auf.

5. „Vier Stationen zwischen Hölle und Paradies: Der Tourismus auf der Halbinsel Yucatán“.

Wenn vom ~~tren-maya~~ die Rede ist, wird er häufig alleine als touristisches Projekt dargestellt. Als ein Zug, der die Karibikstrände der Riviera Maya mit den archäologischen Stätten und Naturwundern im Landesinneren verbinden soll. Dabei bleibt oft unbeachtet, dass der ~~tren-maya~~ – eng verbunden mit dem Interozeanischen Korridor – Teil eines geopolitischen Gigaprojekts ist, das die gesamte Region in den globalen Kapitalismus integrieren soll. Doch bereits der touristische Aspekt des Projekts allein verursacht erhebliche Umweltzerstörungen und massive Menschenrechtsverletzungen. Diese stehen wiederum in Zusammenhang mit anderen Themen wie Militarisierung und Migration, die in weiteren Kapiteln dieses Berichts behandelt werden. In diesem Kapitel wird der Tourismus als kapitalistisch-koloniale Form der Aneignung des mexikanischen Südostens verstanden. Die Analyse gliedert sich in „vier Stationen“: vom Massentourismus der Hotelketten in Cancún über neue Militärhotels in Calakmul bis hin zu den Bedrohungen für kleine Gemeinden, die durch neue Infrastrukturen und Immobilienspekulationen im Zusammenhang mit dem ~~tren-maya~~ gefährdet sind.

6. „Migration und Militarisierung“

Dieses Kapitel beginnt mit einer Einführung zur rassistischen und kapitalistischen Konstruktion von Grenzen und ihrer Funktion im Kontext der Migration. Innerhalb des globalen Marktes stehen diese Grenzen offen für Waren und bestimmte Menschen, denn das Kapital benötigt migrantische Arbeitskräfte als billige, ausbeutbare Arbeitskraft. Die Funktion der Grenzen, Migration zu kontrollieren und Arbeitskraft auszubeuten ist historisch gewachsen und setzt sich bis heute fort, sichtbar in den Gigaprojekten ~~tren-maya~~ und Interozeanischer Korridor (CIIT). Das Kapitel analysiert die Verbindung zwischen diesen Projekten im Süden Mexikos und den Migrationsbewegungen. Als internationalistisches Kollektiv machen wir deutlich: Die Praxis, Grenzen in Drittstaaten „auszulagern“, um Migrant*innen schon vor dem Erreichen der eigenen Grenze zu stoppen, ist keine ausschließlich mexikanische und US-amerikanische Strategie. Auch die Europäische Union setzt diese inhumane Praxis ein, um Menschen auf der Flucht vor ihren Grenzen abzuwehren. Das Kapitel endet mit dem Hinweis, dass diese Gigaprojekte nicht nur schwer überwindbare Grenzen für Menschen schaffen, sondern auch die Bewegungsfreiheit von Tieren und Pflanzen massiv einschränken.

7. „Widerstand“

Im ersten Beitrag berichtet die NGO Maderas del pueblo del Sureste A.C., aktiv im Isthmus von Tehuantepec, von der Widerstandsgeschichte in dieser historisch rebellischen Region. Die Autor*innen schildern den Kampf in einer der vielfältigsten Region des Kontinents, sowohl in Bezug auf Ökosysteme als auch auf indigene Gemeinschaften und ihre Lebensweisen. Die historische Perspektive reicht von der Kolonialzeit bis zu den heutigen

Auseinandersetzungen um „Handelskorridore“ im Isthmus. Dabei wird gezeigt, dass der aktuelle Widerstand gegen den Interozeanischen Korridor der 4T ein fortlaufender Kampf ist, geprägt von Repression, aber auch neuen Allianzen. Ein zweiter Beitrag kommt von den maaya máasewáal des Gemeindezentrums U kúuchil k Ch'i'ibalo'on in Noj Kaj Santa Cruz Xbáalam Naj (heute Felipe Carrillo Puerto), die über ihre heutige und historische Widerstandspraxis gegen den anhaltenden Genozid an ihrem Volk und ihrer Erinnerung in der Halbinsel Yucatán berichten. In diesem fortgesetzten Kampf werden die Megaprojekte der 4T als Fortsetzung kolonialer Gewalt gesehen. Insbesondere die Infrastrukturprojekte unter General und Diktator Porfirio Díaz werden als historische Vorläufer des heutigen militarisierten ~~tren-maya~~ erkannt – eine Verbindung, die sie in ihrer Erklärung zum Genozid in Quintana Roo deutlich benennen. Es geht um die partielle Zerstörung des rebellischen Maya-Volkes und seiner Erinnerungen an Autonomie. Am Ende des Kapitels findet sich ein Verzeichnis bestehender Widerstände im betroffenen territorio.

8. "Ausbau der Projekte ~~tren-maya~~ und Interozeanischer Korridor nach Guatemala "

Die Südgrenze Mexikos zu Guatemala (und Belize) ist stark militarisiert – nicht zuletzt wegen des geopolitischen Interesses, Migration in Richtung USA zu stoppen. Beim Antrittsbesuch des neu gewählten guatemalteken Präsidenten Bernardo Arévalo bei seinem mexikanischen Amtskollegen López Obrador in Tapachula, war die Grenzsicherheit zentrales Thema. Arévalo erklärte: „Wir wollen eine Grenze, die uns verbindet, eine Grenze, die es uns ermöglicht, gemeinsam zu wachsen, im gegenseitigen Vertrauen, mit Enthusiasmus und Kooperation...“. In der gemeinsamen Pressekonferenz konkretisierte die mexikanische Regierung diese Vision: „Wir werden den ~~tren-maya~~ und den Interozeanischen Korridor bis nach Guatemala erweitern.“ Auch die neue mexikanische Präsidentin Claudia Sheinbaum plant, die Ausweitung dieser Projekte weit über die Landesgrenzen hinaus fortzuführen. Das guatemalteke Kollektiv Festivales Solidarios beschreibt in einem Gastbeitrag die geplante Expansion dieser Megaprojekte von Südmexiko nach Guatemala. In einer historischen Kontextualisierung der Eisenbahngeschichte Guatemalas und der Rolle Mexikos als hegemonialer Vertreter der USA in Mittelamerika, wird dieser Plan als Neuauflage des „Plan Puebla-Panamá“ interpretiert – ein Versuch, die Kapitalströme zu stärken und gleichzeitig die Migrationsströme zu kontrollieren.

Die wichtigsten Städte im Südosten Mexikos

MAYAS

/ PALENQUE 100 v. Chr. große Maya-Herrschaft, fällt um 900 / XPUJIL 500 Maya-Herrschaft, die Calakmul untersteht / TULUM 900 Maya-Hafen an der Seestraße / TAPACHULA 1486 mexikanischer Außenposten für den Handel mit Maya-Gemeinschaften in Mittelamerika, Grenzstadt seit dem 19. Jh.

VIRREINALES

/ MERIDA 1542 Hauptstadt von Yucatan und wichtigste Metropole der Halbinsel. Sie ist die reichste, bevölkerungsreichste und mächtigste aller Städte / SAN FRANCISCO DE CAMPECHE 1542 Der wichtigste historische Hafen der Halbinsel. Während des Vizekönigreichs ummauert, wurde sie 1857 zur Hauptstadt des gleichnamigen Bundesstaates. / VALLADOLID 1545 östlichste spanische Stadt der Halbinsel. Sie ist die erste größere Stadt, die 1847 im Kastenkrieg fiel. / VILLAHERMOSA 1564 im Landesinneren von Spaniern gegründet, die Schutz vor Piratenangriffen an der Küste suchten. Seitdem ist sie die wichtigste Stadt von Tabasco. / BACALAR 1605 Vizeregionaler Karibikhafen in einem schwer zugänglichen Gebiet. / CIUDAD DEL CARMEN ~1620 Schwer zugängliche Region, im 17. und 18. Jahrhundert von englischen Piraten besetzt. / SISAL 1640 Hafen von Yucatan für den Export von Hennequen, braucht lange, um sich zu konsolidieren.

UNABHÄNGIGKEIT

/ FELIPE CARRILLO PUERTO (CHAN SANTA CRUZ) 1851 Hauptort des Maya-Widerstands während des Kastenkriegs. 1903 von den Truppen von Porfirio Díaz eingenommen / TENOSIQUE ~1890 Holzfällerlager / PROGRESO 1901 Hafen von Yucateca in der Nähe von Mérida. Er wird für den Export von Henequen gegründet. / COATZACOALCOS 1905 Als Puerto Mexico gegründet, ist Coatzacoalcos ein Ölhafen und dient als Tor zum Isthmus von Tehuantepec. / SALINA CRUZ 1907 Ölhafen am Isthmus von Oaxaca, Endstation der interozeanischen Eisenbahn / CHETUMAL 1915 Nach dem Fall der Maya in Chan Santa Cruz gründet die Bundesregierung diese Stadt nahe der Grenze zu Belize als Hauptstadt von Quintana Roo. / ESCÁRCEGA 1939 Seit 1914 diente die Stadt als Holzfäller- und Kautschuk-Lager und als Eisenbahnstation für die Region. Lázaro Cárdenas erklärte sie 1939 zur Gemeindehauptstadt.

GLOBALISIERUNG

/ CANCUN 1970 FONATUR-Tourismusprojekt, Entwicklungsschwerpunkt in der mexikanischen Karibik und die am schnellsten wachsende Stadt der Region.

