



# Resilienz in Zeiten des ‘Tren Maya’

Sophie Kuczewski

Universidad Nacional de La Plata (La Plata, Argentinien)

ORCID: 0009-0003-1635-7186

kuczewskisophie@gmail.com

Recibido: 31 de enero de 2024 / Received: January 31, 2024, Aceptado: 25 de octubre de 2024 / Accepted: October 25, 2024.

## Zusammenfassung

Das Zugprojekt “Tren Maya” ist eines der größten Bauvorhaben, welches in der Amtszeit von Präsident López Obrador verwirklicht werden soll. Im Vergleich zum Regierungsdiskurs wird das Projekt jedoch vor allem von Expert\*innen und Umweltschützer\*innen kontrovers diskutiert. In dem Artikel werden die Sichtweisen und dominanten Argumentationslinien verschiedener beteiligter Akteur\*innen herausgearbeitet, wobei der Fokus auf die lokalen indigenen Gemeinschaften gelegt wird. Der Widerstand dieser Gruppen wird als Teil von Strategien und Taktiken angesehen, mithilfe derer sie sich bereits seit Jahrzehnten gegen Großprojekte in ihrer Region auflehnen und als ein Beispiel für Resilienz begriffen.

## Schlagwörter

Tren Maya, Mexiko, Andrés Manuel López Obrador, indigene Gemeinschaften, Resilienz.

## Abstract

The “Tren Maya” train project is one of the largest construction projects to be realised during President López Obrador’s presidency. Compared to the government’s discourse, however, the project is the subject of controversial debate, particularly among experts and environmentalists. In this article, the views and dominant lines of argumentation of the various actors involved are analysed, with a focus on the local indigenous communities. The resistance of these groups is seen as part of strategies and tactics that they have been using for decades to resist large-scale projects in their region and as an example of resilience.

## Keywords

Tren Maya, Mexico, Andrés Manuel López Obrador, indigenous groups, resilience.

## Einleitung

Seit Jahren erregt ein Bauprojekt in Mexiko, auch international, Aufsehen; der sogenannte "Tren Maya"<sup>1</sup>. Dabei handelt es sich um ein Bahnprojekt im mexikanischen Süden und Südosten in den Bundesstaaten Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco und Yucatán, wobei sich diese Bundesstaaten durch einen hohen Anteil an dort lebenden mayasprachigen, indigenen Gemeinschaften auszeichnen (Gasparello et al. 2023: 18 nach INEGI 2020). Der Bau des Zuges ist eines der Prestigeprojekte des mexikanischen Präsidenten Andrés Manuel López Obrador (im Folgenden auch wie in der mexikanischen Presse zu „AMLO“ abgekürzt), der noch bis Oktober 2024 im Amt war (Suárez 2022). Auf über 1500 Kilometern sollen verschiedene Orte in den genannten Bundesstaaten miteinander verbunden werden, die teilweise schon oder noch nicht touristisch erschlossen sind. Laut Regierungsvorgaben soll der Zug vor allem die wirtschaftliche Lage in den betroffenen Gebieten, die sich durch vergleichsweise hohe Armuts- und Marginalisierungsraten auszeichnen, verbessert werden (Barrera-Rojas et al. 2019: 48, 51 und Gasparello 2020b: 41).

Der "Tren Maya" ist seit seiner Ankündigung jedoch immer wieder, teils heftiger, Kritik ausgesetzt. Diese bezieht sich vor allem auf die durch die Bauarbeiten verursachten, irreversiblen Schäden an der lokalen Flora und Fauna, dem fehlenden Einbezug der lokalen Bevölkerung, besonders aufgrund eines unzureichend abgelaufenen, vorherigen Konsultationsprozesses, der den ansässigen indigenen Gemeinschaften nach internationalem Recht eigentlich zusteht. Auch falsche Regierungsvorgaben werden bemängelt. Nach offiziellen Verlautbarungen soll die angespannte wirtschaftliche Lage in den Bundesstaaten nachhaltig verbessert werden soll. Kritiker\*innen des Projektes bezeichnen es jedoch nur als ein weiteres, sogenanntes "Megaprojekt", welches der nationalen Elite sowie dem ausländischen Kapital zugutekommen würde (Barón Santos et al. 2022: 145; Benítez und Alexander 2021: 569; Ceceña 2020: 3; Flores et al. 2019: 2, 8-11; Juárez 2002: 118; Reyes Maturano 2022: 182f.).

Der Artikel ist das Ergebnis einer im vergangenen Jahr am Institut für Archäologie und Kulturanthropologie in der Abteilung für Altamerikanistik und Ethnologie der Universität Bonn eingereichten Masterarbeit, in der untersucht wurde, wie ausgewählte Befürworter\*innen und Gegner\*innen das "Tren Maya"-Projekts in verschiedenen, offiziellen Dokumenten rahmen (*framen*)<sup>2</sup>. Der vorliegende Artikel analysiert jedoch nicht die Rahmung des Projekts im öffentlichen Diskurs (*Framing*), sondern er konzentriert sich auf ausgewählte Argumentationslinien der Opposition. Die Strategien und Taktiken, die sie für eine Positionierung gegen das "Tren Maya"-Projekt nutzen, sollen als

<sup>1</sup> Auf Deutsch würde "Tren Maya" in etwa "Maya-Zug" gleichkommen. In dem vorliegenden Artikel wird die spanischsprachige Bezeichnung des Vorhabens verwendet.

<sup>2</sup> Kuczewski, Sophie. 2023. Eine Framing-Analyse des "Tren Maya"-Projekts in Mexiko. Master Thesis, Abteilung für Altamerikanistik und Ethnologie, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn, Bonn.

Beispiel für Resilienz dargelegt werden. Unter Resilienz wird die Fähigkeit von Akteur\*innen oder Systemen verstanden, externen Störungen zu trotzen und sich diesen widrigen Umständen zu widersetzen. Dabei gibt es, je nach Forschungsdisziplin und -interesse verschiedene Zugriffsweisen auf den "Resilienz"-Begriff, die in dem zugehörigen Unterpunkt näher erläutert werden. Von Interesse sind hier die angewandten rhetorischen Resilienztaktiken und -strategien ausgewählter indigener Gemeinschaften in Bezug auf den "Tren Maya", die sie in ihren Veröffentlichungen äußern. Dabei sollen ihre Widerstandstaktiken und -strategien im Hinblick auf die Integrität der Gruppen untersucht werden und nicht etwa die territoriale Resilienz oder die Resilienz des lokalen, betroffenen Ökosystems. Um die Haltung der Projektgegner\*innen zu verdeutlichen, wird ihre Argumentation mit der Befürworter\*innenseite kontrastiert.

Bevor ich die Widerstandsstrategien der genannten Akteur\*innen darlege, wird im folgenden Unterpunkt das methodische Vorgehen beschrieben. Kurz beschreibe ich eingangs die Regierungszeit von Präsident AMLO, die er selbst als "Vierte Transformation" bezeichnet. Es folgt ein allgemeiner Überblick über das Bahnprojekt "Tren Maya" sowie die Konkretisierung der bereits angedeuteten Kritikpunkte. Der fünfte Unterpunkt beschäftigt sich mit theoretischen Überlegungen zum "Resilienz"-Konzept. Im darauffolgenden sechsten Unterpunkt werden die Widerstandstaktiken und -strategien der genannten Akteur\*innen auf Gegenseite in denen für die Analyse herangezogenen Dokumenten<sup>3</sup> untersucht. Der Artikel kann dabei nur einen kleinen Teil der Protestbewegung gegen das Bahnprojekt abbilden und dabei nur einige, ausgewählte Aspekte der Debatte um das Projekt nachzeichnen.

## Methodisches Vorgehen

In das "Tren Maya"-Projekt sind eine Reihe heterogener Akteur\*innen mit unterschiedlichen Ansichten involviert. Wie beschrieben, steht im Zentrum des Artikels die Analyse der Argumentation der Projektgegner\*innen hinsichtlich ihrer Widerstandsstrategien und -taktiken (*Resilienz*) gegenüber dem Projekt.

Damit die Haltungen der Akteur\*innen operationalisierbar werden, ordne ich einige, ausgewählte Akteur\*innen exemplarisch der Befürworter\*innen- und Gegner\*innenseite des Projekts zu. Die mexikanische Regierung und die ihr untergeordneten Instanzen und Institutionen lassen sich neben einzelnen Forscher\*innen und lokalen Politiker\*innen der Befürworterseite des Projektes zuordnen. Die Gruppe der Gegner\*innen des Projekts ist sehr viel diverser. Ihr lassen sich beispielsweise Verbände von Forscher\*innen, Umweltaktivist\*innen oder verschiedene Nichtregierungsorganisatio-

---

<sup>3</sup> Alle für die Analyse verwendeten Dokumente wurden auf Spanisch verfasst. Die wichtigsten Passagen wurden mithilfe des Onlinediensts DeepL ins Deutsche übersetzt. Alle Übersetzungen wurden von der Autorin erneut durchgesehen und gegebenenfalls korrigiert (<https://www.deepl.com/translator>).

nen zuordnen. Eine weitere wichtige Oppositionsgruppe bilden zudem die Bewohner\*innen auf der Halbinsel Yucatán und in den Nachbarbundesstaaten Chiapas und Tabasco, darunter insbesondere lokale oder regionale indigene Organisationen<sup>4</sup> (Flores et al. 2019: 1).

Um die Resilienztaktiken der Protestakteur\*innen herauszuarbeiten, greife ich auf publizierte Dokumente und Stellungnahmen zurück. Kontrastiert wird diese kritische Sichtweise mit der Argumentation der mexikanischen Regierung, die das Vorhaben als möglichst positiv darstellen möchte. In der zugrundeliegenden Masterarbeit wurden verschiedene, von den Akteur\*innen publizierte Dokumente kodiert, um diese für die spätere Framing-Analyse nutzbar zu machen (Mayring 2015: 13, 17). Für die Framing-Analyse wurden die Primärquellen nach der qualitativen Inhaltsanalyse nach Philipp Mayring auf ihre wichtigsten Kernaussagen reduziert, bevor sie hinsichtlich der Rahmung der einzelnen Aussagen untersucht wurden (Frankenberger 2021: 131). Neben der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring wurde in der Masterarbeit eine Dokumentenanalyse durchgeführt (ebd.: 114f.). Die Aussagen aus den Primärquellen wurden mit Informationen aus Sekundärquellen zu dem Thema ergänzt.

Die für die Analyse herangezogenen Dokumente der Gegner\*innenseite zeigen die Bandbreite der Protestbewegung. Der Gegenseite ist gemeinsam, dass sie sich durch den Widerstand gegen den "Tren Maya" auszeichnen. Dieser äußert sich in Protestaktionen, wie der Blockade von Straßen oder der Bauarbeiten im Protestgebiet, dem Einbringen oder der Unterstützung von Klagen vor regionalen, nationalen oder internationalen Gerichten oder dem Schreiben von Positionspapieren, in denen gegen den "Tren Maya" argumentiert wird (Pronunciamiento CRIPX 2020; Vázquez 2023b).

Zu den untersuchten Akteur\*innen der Gegenseite zählen neben verschiedenen Forscher\*innen, einige regional und lokal agierende (indigene) Organisationen. Diese umfassen die lokalen, indigenen Organisationen "Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil" (dt. Regionaler Indigener- und Bürgerrat von Xpujil, CRIPX) und "Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal" (dt. Versammlung der Beschützer\*innen des Maya-Gebietes Múuch' Xíinbal). Zudem werden Schriftstücke der überregional aktiven Akteur\*innen "Comité por los Derechos Humanos en América Latina" (dt. Lateinamerikanisches Komitee für Menschenrechte, CDHAL), "Centro Mexicano de Derecho Ambiental" (dt. Mexikanisches Zentrum für Umweltschutzrecht, CEMDA), "Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación" (dt. Projekt für Organisation, Entwicklung, Bildung und Forschung, PODER) und "International Service for Human Rights" (dt. Internationaler Dienst für Menschenrechte, ISHR), "Fundación para el Debido Proceso" (dt. Stiftung für Rechtsstaatlichkeit, DPLf) und "Comisión Mexicana de Defensa y Promoción de los Derechos Humanos" (dt. Mexikanische

---

<sup>4</sup> Anmerkung der Autorin: Zur Vollständigkeit sei darauf verwiesen, dass nicht alle Regierungsvertreter\*innen das Projekt befürworteten und nicht jede indigene Gemeinschaft den "Tren Maya" automatisch ablehnt.

Kommission für die Verteidigung und Förderung der Menschenrechte, CMDPDH) untersucht.

Zu den weiteren Dokumenten zählen eine Stellungnahme der Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal (Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal 2023), des CDHAL (Comunicado CDHAL 2018) und das Kommuniqué von CRIPX (Pronunciamiento CRIPX 2020) sowie das gemeinsame Positionspapier der genannten Organisationen CEMDA, CMDPDH, CRIPX, DPLf, PODER und ISHR (CEMDA et al. 2020).

## **Präsident Andrés Manuel López Obrador und die "Vierte Transformation"**

Andrés Manuel López Obrador vom "Partido Movimiento de Regeneración Nacional" (dt. Partei der Nationalen Regenerationsbewegung, MORENA) wurde im Juli 2018 zum Präsidenten Mexikos gewählt und im Dezember desselben Jahres für eine sechs-jährige Amtszeit (2018 – 2024) vereidigt. Zuvor kandidierte er bereits zwei Mal vergeblich um das Amt des mexikanischen Präsidenten bis er schließlich seine eigene Partei MORENA gründete, die sich für die Wahl 2018 mit anderen Parteien in einem mitte-links Wahlbündnis zur Bewegung "Juntos Haremos Historia" (dt. Gemeinsam werden wir Geschichte schreiben) zusammenschloss. Er ist damit der erste linksgerichtete Präsident, der nach der demokratischen Transition des Landes Ende der 1990er-Jahre ins Amt des Regierungschefs gewählt wurde (Iber und Beck 2022; Ruhl und Ibarra García 2007: 167f; Zimmermann et al. 2004: 177-183).

Besonders Angehörige der marginalisierteren Schichten und Mitglieder indigener Gemeinschaften setzten große Hoffnungen in den neuen Präsidenten. Zu seinen Wahlversprechen zählten unter anderem die Reduzierung der sozialen Ungleichheit und Korruption im Land, der Ausbau der Demokratie, sowie die Beendigung der Praxis der Enteignungen und zwanghaften Umsiedlungen von indigenen Gemeinschaften, sobald diese Großprojekten (multi-)nationaler Unternehmen im Weg stehen (CESOP 2019: 2-6, 11-15; Iber und Beck 2022). Nach AMLO sollen diese Projekte künftig nur noch mit der außerordentlichen Zustimmung der Gemeinschaften durchgeführt werden (Hernández Castillo und Cruz Rueda 2021: 395, 405). López Obrador sieht seine Regierung, unter diesen Vorzeichen, als "Vierte Transformation"<sup>5</sup> an, die sich damit an die drei entscheidenden Schlüsselmomente der mexikanischen Geschichte oder Auslöser von "Transformationen" einreihen soll: 1.) der Unabhängigkeit Mexikos; 2.) der Zeit der liberalen Reformen und 3.) der Mexikanische Revolution von 1910 (Casanova Casañas 2021: 145).

---

<sup>5</sup> Span. "Cuarta Transformación"

Im Verlauf seiner Amtszeit wandelte sich jedoch die öffentliche Meinung ihm gegenüber. Auch wenn seine Zustimmungswerte mit circa 50% im Jahr 2022 noch relativ hoch war, wuchs der Anteil derjenigen, die López Obrador ablehnten, von 14% im Jahr 2019, auf 39% im Februar 2021 (Iber und Beck 2022). Die Gründe hierfür sind vielfältig und liegen mehrheitlich in der fehlenden Transparenz von Regierungsentscheidungen, einer steigenden Korruption, Sozialausgaben, die nicht signifikant höher sind als die vorausgegangener Präsident\*innen und eines zunehmenden populistischen Regierungsstils, der sich vor allem gegen Journalist\*innen, Intellektuelle, Menschenrechtsaktivist\*innen und Feminist\*innen im Land richtet (ebd.). Auch im Bereich der Sicherheitspolitik konnten unter AMLO keine großen Fortschritte erzielt werden. Obwohl er andere Herangehensweisen als seine direkten Vorgängerregierungen wählte, konnte die anhaltende Banden- und Drogenkriminalität nicht eingedämmt werden. Die Mortrate stieg während seiner Regierungszeit sogar (Morales Gámez 2022: 125, 128, 131). 2019 gründete er die "Guardia Nacional de México", die das organisierte Verbrechen als nationale Polizei Mexikos eigentlich bekämpfen sollte, mittlerweile jedoch vor allem eingesetzt wird, um (indigenen) Protest zu unterdrücken (Hernández Castillo und Cruz Rueda 2021: 407; Morales Gámez 2022: 125-127). Neben der anhaltend hohen Mortrate, sank auch die Zahl der Morde an Frauen (*Femizid* oder *Feminizid*) nicht (Jiménez 2024; Tapia Sandoval 2024).

Besonders die indigenen Gemeinschaften, die eine bedeutende Wähler\*innengruppe AMLOs waren, zeigen sich von seiner Politik enttäuscht (Hernández Castillo und Cruz Rueda 2021: 407). Zu seinen Wahlversprechen zählte, sie in Entscheidungen, die ihre Gebiete und Integrität betreffen, miteinzubeziehen. Unter AMLO kam es jedoch zu einer Fortführung der neoliberalen Projekte der Vorgängerregierungen, die für die Gemeinschaften oftmals in Enteignungen ihres kommunalverwalteten Landes mündeten (ebd.: 419f; Casanova Casañas 2021: 154; López Gómez et al. 2020: 95).

Auch die hohen öffentlichen Ausgaben sorgten für Unmut in der Bevölkerung (Campos Suárez 2024). Um die sogenannte "Vierte Transformation" zu verwirklichen, verfolgte López Obrador einen ehrgeizigen Plan, der, entgegen ursprünglicher Versprechungen, mehrere, sogenannte Megaprojekte umfasst. Als "Großprojekte" oder "Megaprojekte" werden Infrastruktur-, Bergbau-, Tourismus- oder agroindustrielle Vorhaben bezeichnet, die sich durch ihr Ausmaß, Intensität sowie ihre menschlichen und sozialen Auswirkungen auszeichnen (Gasparello 2020a: 125 nach Lins 1987). Diese werden meist von multinationalen Unternehmen durch- und ausgeführt und im Allgemeinen von internationalen Organisationen gefördert und finanziert (Murillo 2021: 3 nach Abridrapo 2011). Die Auswirkungen von Megaprojekten sind vielfältig und sind, je nach Projekt, unterschiedlich. Meist liegen sie jedoch im Verlust der Territorien, Migration, Vertreibung oder Umsiedlung der betroffenen Gruppen, der Umwelterstörung und -verschmutzung, dem Einsatz von Gewalt sowie dem Verlust traditioneller Lebensweisen (Gasparello 2020a: 125). Die Gruppen profitieren auch meist nicht von den Projekten, sondern die eingebundenen nationalen oder internationalen Unternehmen und

Geldgeber (Reyes Maturano 2022: 183; Azevedo Luíndia 2007: 24 nach Pérez de las Heras 1998).

Paradoxerweise sah der nationale Entwicklungsplan (span. "Plan Nacional de Desarrollo") unter AMLO, trotz dieser teils negativen Auswirkungen für Mensch und Umwelt, zahlreiche solcher Megaprojekte vor. Dazu gehören neben dem "Tren Maya" das Programm zur Entwicklung des Isthmus von Tehuantepec, das Landwirtschaftsprogramm "Sembrando Vida", die Öltraffinerie "Dos Bocas", der internationale Flughafen "Felipe Ángeles" in Santa Lucía, eine Freihandelszone an der nördlichen Grenze zu den Vereinigten Staaten sowie das sogenannte "Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica", welches auf die Integration, Entwicklung und Kooperation des mesoamerikanischen Raumes zwischen mehreren Staaten abzielt (Casanova Casañas 2021: 145; PND 2019: 22, 36, 58-64).

## Das "Tren Maya"-Projekt

Auch das Infrastrukturprojekt "Tren Maya" lässt sich demnach als sogenanntes Mega-projekt bezeichnen, an das die mexikanische Bevölkerung hohe Erwartungen knüpfte. Seit seiner Ankündigung im Jahr 2018 wird es von vielen Teilen der mexikanischen Gesellschaft jedoch eher skeptisch betrachtet (Almeida Poot et al. 2022: 64f; Flores et al. 2019: 1).

Das Bahnprojekt soll auf insgesamt circa 1525 Kilometern und sieben Streckenabschnitten mit einundzwanzig Bahnhöfen und sechzehn Haltestellen die drei Bundesstaaten Campeche, Quintana Roo und Yucatán auf der Halbinsel Yucatán sowie die Bundesstaaten Chiapas und Tabasco in den angrenzenden Bundestaaten verbinden. Dabei sollen Orte miteinander verknüpft werden, die bereits touristisch erschlossen sind, wie Cancún, Tulum, Valladolid oder Mérida, aber auch Gebiete, die bisher vergleichsweise wenig touristisch erschlossen sind, wie Calakmul, Balancán oder Tenosique (FIA 2023; Gasparello 2021: 150f.). Die Regierung verspricht sich durch den "Tren Maya", laut nationalem Entwicklungsplan, einen Anstieg des Wohlstands, der Gesundheit und Bildung in der Projektregion sowie die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen (PND 2019: 22).

Der "Tren Maya" umfasst dabei Gleise für drei verschiedene Züge. Zwei dieser Züge sind mit einer Geschwindigkeit von circa 160 km/h für Passagiere gedacht, sprich die lokal ansässige Bevölkerung und Tourist\*innen. Ein weiterer, etwas langsamerer Güterzug von circa 120 km/h, soll Waren und Güter zu den verschiedenen Orten auf der Halbinsel, nach Chiapas und Tabasco transportieren (Ceceña 2020: 1; Flores et al. 2019: 6). Der Großteil der Gewinne des Zugprojekts (etwa 70%) sollen sich aus dem Transport der Güter und Waren ergeben (Flores et al. 2019: 6f.). Ungefähr 40% der Gesamtstrecke an Gleisen existieren dabei bereits aus vorherigen Bahnprojekten, jedoch in einem teils

renovierungsbedürftigen Zustand (Barón Santos et al. 2022: 158 nach Cámara de Diputados 2019). Der "Tren Maya" wird schließlich bei seiner Fertigstellung das größte Zugprojekt Lateinamerikas darstellen (Grupo Mota-Engil 2020: 56). Der Bauabschluss wurde aus verschiedenen Gründen bislang mehrmals verschoben. Ursprünglich war sie für Ende 2023 geplant. AMLO hoffte, dass Projekt noch vor Ende seiner Amtszeit im Oktober 2024 einweihen zu können. Die Güterzüge sollen Mitte 2026 in Betrieb genommen werden (Rosa 2024a,b).

López Obrador hatte das Vorhaben in seinem Verlauf zu einem "Projekt nationaler Sicherheit" erklärt, womit das mexikanische Militär nicht nur für den Bau einiger Streckenabschnitte involviert wurde, sondern nach seiner Fertigstellung auch als Eigentümer von diesem fungieren soll (Suárez 2022; Usi 2021). Die sich aus dem Projekt ergebenden Einnahmen sollen künftig durch eine noch zu gründende Militärgesellschaft verwaltet werden (Suárez 2022). Ende Mai 2023 wurde dem mexikanischen Verteidigungsministerium die Genehmigung für den Bau, Betrieb und die Nutzung des mit dem "Tren Maya" verbundenen Güter- und Personenverkehrs erteilt (Rosa 2023). Nach ursprünglichen Regierungsangaben sollte der "Tren Maya" zwischen 120 und 150 Milliarden Peso kosten, was je nach Wechselkurs, zwischen sechs und sieben Milliarden Dollar entspricht. Entgegen ursprünglicher Regierungsangaben wird das Projekt mittlerweile fast ausschließlich durch staatliche Investitionen finanziert und nicht durch privates Kapital (Flores et al. 2019: 2 nach Martínez 2019). Verlässliche, offizielle Angaben zu denen im Laufe der Bauarbeiten gestiegenen Kosten gibt es nicht. Expert\*innen gehen davon aus, dass sich die Kosten des Projekts auf das vier- bis zehnfache der ursprünglichen Schätzungen belaufen könnten, sprich auf über 500 Milliarden Peso (ebd.; Mares 2023).

Der Name "Tren Maya" verweist auf die Präsenz indigener Gruppen im Projektgebiet, insbesondere auf die mayasprachige Bevölkerung, die in den betroffenen Bundesstaaten des Südens und Südostens Mexikos lebt. Der Verlauf des "Tren Maya" durchquert überwiegend die Siedlungsgebiete dieser Gemeinschaften. Es ist dabei jedoch festzuhalten, dass die indigenen Gemeinschaften nicht in die Planung des Projekts miteinbezogen waren und viele Gemeinschaften die Bezeichnung des Zuges aus diesem Grund sogar ablehnen (Benítez und Alexander 2021: 541; Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal 2023; Espadas Manrique et al. 2019: 26; Pronunciamiento CRIPX 2020). Durch die Bezeichnung als "Maya-Zug" würde der Zug eine standardisierte und primär touristische Darstellung der Maya-Bevölkerung verbreiten (Almeida Poot et al. 2022: 85).

Die indigene Bevölkerung bildet einen signifikanten Anteil der Gesamtbevölkerung dieser Regionen, da sie nach Daten des INEGI<sup>6</sup> circa 32% der Gesamtbevölkerung ausmachen (Gasparello et al. 2023: 18 nach INEGI 2020). In Yucatán stellen indigene Grup-

---

<sup>6</sup> Span. "Instituto Nacional de Estadística y Geografía", Dt. "Nationales Institut für Statistik und Geografie"

pen 66% der Einwohner\*innen, in Campeche und Quintana Roo jeweils 44%. In Chiapas und Tabasco ist der Anteil mit 36% bzw. 26% zwar geringer, jedoch immer noch bedeutsam (Gobierno de México, Flyer Tren Maya 2019: 10; Toledo 2018: 2).

Das Projektgebiet im Süden und Südosten des Landes ist mit seiner mayasprachigen Bevölkerung von starken Ungleichheiten geprägt (Barrera-Rojas et al. 2019: 48, 51; Gasparello 2020b: 41; GC-TTM 2019: 20). Diese Marginalisierung zeigt sich dabei anhand ökonomischer Faktoren, aber auch anhand des Fehlens von sozialer und kultureller Teilhabe sowie politischer Partizipation (Ansótegui 2021: 126; Barón Santos et al. 2022: 155f.; Gasparello 2020b: 41; Juárez 2002: 113f.) Studien zur sozialen Ungleichheit, die diese mittels der Indikatoren Bildung, Gesundheit, Grundversorgung, Wohnqualität und Wohnraum messen, zeigen, dass diese in den betroffenen Bundesstaaten vergleichsweise hoch ist (Barón Santos et al. 2022: 147.f). Zu den wohl dringendsten Problemen der Bewohner\*innen in dem Projektgebiet zählt neben der sozialen Ungleichheit, der Gesundheitsversorgung, dem fehlenden Zugang zu einer adäquaten Grundversorgung, die steigende Unsicherheit sowie die Arbeitslosigkeit (ebd.: 148f.; Gasparello 2021: 183-185; Yanes Pérez 2023: 305-307). In den fünf Bundesstaaten nahm etwa die Mordrate und Rate an gewaltsamen Todesfällen zwischen 2005 und 2018 zu, wie die Auswertung von Daten des INEGI zeigt (Yanes Pérez 2023: 308, 313, 323). Im Bundesstaat Quintana Roo, in dem die beliebten touristischen Ziele Cancún, Playa del Carmen und Tulum liegen, ist die Mordraten am höchsten (ebd.: 323). Dies hängt wohl mit der strategisch günstigen Lage der Planstadt "Cancún" zusammen, die unweit mehrerer US-amerikanischer Großstädte wie etwa Miami prominent am Meer liegt, was den Drogen- und Personenhandel für kriminelle Gruppen erleichtert (ebd.; Babinger 2012: 77-79; García Rodríguez et al. 2018: 781).

Prekäre Beschäftigungsmöglichkeiten in der Tourismusbranche stellen für die Anwohner\*innen im mexikanischen Süden und Südosten häufig die einzige Möglichkeit eines Erwerbs dar. Im Projektgebiet konnten bisher nur einige Orte und Städte vom Tourismus profitieren, die Gewinne kommen jedoch meist nicht den lokal Beschäftigten zugute, sondern den Besitzer\*innen von Hotelanlagen und Restaurants sowie den Anbietern von Freizeitausflügen (Taylor 2018: 51; Gasparello 2021: 185 nach Aguilar 1995 und Mehrotra et al. 2000: 6). Gebiete, die von den ankommenden Tourist\*innen profitieren konnten, sind diverse Ziele entlang der "Riviera Maya" am Karibischen Meer wie Cancún, Holbox, Playa del Carmen, Tulum oder Bacalar sowie einige Orte im Landesinneren der Halbinsel Yucatán. Dabei gilt, dass die meisten Orte solange einen Nutzen vom Tourismus ziehen können, wie sie am Meer liegen oder in der Nähe zu archäologischen Fundstätten der präkolumbianischen Zeit (Benítez und Alexander 2021: 608f.; Ceceña 2020: 3; Dachary und Arnaiz Burne 2008: 46; Daltabuit Godás 2000: 51).

Neben den meist unterbezahlten Jobs in der Tourismusbranche, bringt der "Tourismus-Boom" auf der Yucatán-Halbinsel noch weitere Nachteile mit sich, wobei in diesem Zusammenhang besonders auf die soziale Spaltung in dieser Region Mexikos verwiesen

werden soll. Die Bewohner\*innen leben dabei häufig an den Stadtrand gedrängt oder in eigens konstruierten "Kolonien", wo es an einer adäquaten Grundversorgung mangelt (Dachary und Arnaiz Burne 2008: 33; Daltabuit Godás 2000: 115f. nach Dachary 1992). Trotz dieser zum Teil negativen Folgen stellt der schwankende Tourismussektor heute für viele Bewohner\*innen die einzige Möglichkeit dar, ihren Lebensunterhalt zu verdienen, da es vor allem an Alternativen mangelt (Taylor 2018: 128f.). Der Tourismus auf der Halbinsel Yucatán wird jedoch, wie die traditionelle Landwirtschaft ebenfalls, durch den anhaltenden Klimawandel bedroht und ist zudem stark von Jahres- und Ferienzeiten abhängig (Babinger 2012: 81 nach Marco et al. 2000, 94; Daltabuit Godás 2000: 223-225). Der anhaltende Bau von Hotelanlagen sowie die ankommenden Kreuzfahrtschiffe bedingen zudem die Verschmutzung der lokalen Flora und Fauna (Babinger 2012: 82f.; Dachary und Arnaiz Burne 2008: 34; Daltabuit Godás 2000: 115f., 223-225; García Rodríguez et al. 2018: 813f.).

Diese "Kolonien" und die damit einhergehende räumliche Segregation sind der Ausdruck eines nicht-inklusive Tourismusmodells, das zwar von den (mexikanischen) Regierungen bevorzugt wurde und wird, jedoch insgesamt nur wenige Vorteile für die Anwohner\*innen bietet (Gasparello 2021: 183f.). Demnach lässt sich auf der Halbinsel Yucatán und besonders im Bundesstaat Quintana Roo eine ungleiche Einkommens- und Gewinnverteilung im Zuge eines massiven Anstiegs an Besucher\*innenzahlen durch den vom Staat beworbenen Massentourismus beobachten (Torres und Momsen 2004: 303). Während sich Wohlstand, Infrastruktur und Ressourcen geografisch auf die Umgebung von Massentourismusorten konzentrieren, bleibt der Rest der Bundesstaaten und besonders die mayasprachige Bevölkerung meist marginalisiert und verarmt (ebd. nach Torres 2000).

Das "Tren Maya"-Projekt gibt vor, diese (ungleiche) Situation zu ändern. Die Vorteile des Zugprojekts liegen laut der mexikanischen Regierung in der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Förderung der "Entwicklung" im Süden und Südosten Mexikos durch die Gewährleistung und Sicherung von Bildung, Wohlstand und Gesundheit. So würde der "Tren Maya" nach offiziellen Angaben Arbeitsplätze im fünf- bis sechsstelligen Bereich schaffen sowie marginalisierte Gebiete auf der Yucatán-Halbinsel, in Tabasco und Chiapas touristisch erschließen. AMLO betont zudem wiederholt, dass die Züge und Strecken nach neusten Umweltstandards gebaut und damit lokale Umweltsysteme und ansässige Gemeinschaften respektieren und konservieren würden, was ein gänzlich neues "grünes" Tourismusmodell für die Gegend etablieren würde (PND 2019: 62; Grupo Mota-Engil 2020: 58, 61).

Die explodierenden Kosten, die Frage, wie viele Arbeitsplätze angesichts der volatilen Tourismusbranche und bald abgeschlossener Bauarbeiten tatsächlich langfristig geschaffen werden können, die Einbeziehung des mexikanischen Militärs und die Umweltschäden, die die Planstadt Cancún hervorgebracht hat, sind nur einige der häufig genannten Kritikpunkte am "Tren Maya". Andere Kritikpunkte beziehen sich auf die

Enteignungen indigenen Landes, die unzureichend abgelaufenen Konsultationsprozesse mit den lokalen, indigenen Gemeinschaften und das Fehlen von technischen Studien, etwa bezüglich der Auswirkungen auf die lokalen Umweltsysteme, die durch das Projekt bedroht sind (Barón Santos et al. 2022: 145; Benítez und Alexander 2021: 569; Ceceña 2020: 3; Flores et al. 2019: 2, 8-11; Juárez 2002: 118; Reyes Maturano 2022: 182f.).

## Der Resilienz-Begriff

Der Begriff "Resilienz" wird heute von mehreren Forscher\*innen als eines der "Schlüsselkonzepte" des 21. Jahrhunderts angesehen (Bröckling 2017: 2). Der Begriff geht dabei auf das lateinische Wort "resilio" zurück, welches "zurückgehen, zurückspringen, sich abheben oder zurückschlagen" bedeutet (Becoña 2006: 125 nach Kotliarenco et al. 1997). Verwendet wurde er ursprünglich vor allem in der Metallurgie oder im Bauwesen, um die Fähigkeit von Materialien zu beschreiben, ihre ursprüngliche Form, nachdem sie einem verformenden Druck ausgesetzt waren, wiederzuerlangen (Romero-Castro 2022: 88 nach Balderas 2014).

Verschiedene Forschungsdisziplinen adaptierten den Resilienz-Begriff mit der Zeit, mit teils unterschiedlichen Konzeptualisierungen. In der Psychologie wird der Begriff etwa verwendet, um zu beschreiben, wie Individuen mit traumatischen Ereignissen, widrigen Umständen und Rückschlägen umgehen (Bollig 2014: 255; Oriol-Bosch 2012: 77). In der Ökologie beschreibt er die Zeitspanne, die ein ökologisches System nach einer Störung braucht, um wieder in den ursprünglichen, stabilen Zustand zurückzukehren (ebd. nach Folke 2006 und Gunderson 2000: 426). In den Sozialwissenschaften untersucht er, wie soziale Gruppen auf externe Krisensituationen reagieren, diese anerkennen und inwiefern sie diese überstehen (ebd. nach Davidson 2010: 1136).

Auch die Anthropologie nahm sich mit der Zeit des Konzepts an, vor allem angesichts der fortschreitenden globalen Erderwärmung, die die indigenen Gruppen als Träger\*innen von etwa 80% der weltweiten biologischen Vielfalt überdurchschnittlich hart trifft sowie anhaltender neo-kolonialer Praktiken in ihren Gebieten (Gasparello 2020a: 125f.; Romero-Castro 2022: 75). Der Ethnologe Michael Bollig (Bollig 2014: 271, 274) animiert aufgrund dieser Verflechtungen dazu, in der Anthropologie verschiedene Resilienz-Konzepte miteinander zu kombinieren, bezogen etwa auf das bewohnte Gebiet der untersuchten Gemeinschaften oder ihren Zusammenhalt als soziale Einheit (2014: 271, 274).

In den Sozialwissenschaften meint Resilienz die Fähigkeit, sich von Krisensituationen, Belastungen oder Bedrohungen zu erholen, die unerwartet oder erwartet auftreten können, um zu bestehen, sich weiterzuentwickeln und weiterzumachen (Eitel 2023: 1). Es geht also um das Wiederzurückkehren in den meist stabilen Ausgangszustand (ebd.: 2). Dieser komplexe Prozess kann sich auf Individuen, Gruppen oder Ökosysteme be-

ziehen, die meist unterschiedlich, aufgrund der verschiedenen Ausgangslage einer jeden Einheit, auf diese erkannten Gefahren reagieren (Bollig 2014: 263f., 266, 273; López et al. 2017: 2). Entscheidend ist dabei immer die Frage, gegenüber was oder wem und aufgrund was resilient gehandelt wird oder werden soll (Bollig 2014: 274). Resilienten Individuen, Gemeinschaften oder Umweltsystemen geht es dabei nicht darum, zukünftige Ereignisse, die sich destabilisierend oder zerstörerisch auf die stabile Ausgangslage auswirken können, vorzubeugen, sondern möglichen, sich daraus ergebenden negativen Faktoren für den eigenen Fortbestand zu widerstehen (BMZ o. D.). Synonyme für Resilienz sind demnach Unverwundbarkeit, Härte, Kompetenz, Widerstand und Stärke (Becoña 2006: 126f. nach Garmezy 1985 und Tarter und Vanyukov 1999). Antonyme sind Vulnerabilität, Fragilität oder Störanfälligkeit (Bröckling 2017: 2). Resilienz kann damit meist bis zu einem gewissen Grad gefördert oder gestärkt werden, meist jedoch nicht neu erzeugt werden (Bonß 2015: 18). Damit die jeweilige Einheit in ihren ursprünglichen Zustand zurückkehren kann, gilt es vielmehr, vorab bereits vorhandene Potenziale und Praktiken zu stärken, um somit resilient oder widerstandsfähig agieren zu können (Bröckling 2017).

## Analyse

Resilienz beschreibt die Fähigkeit sozialer Gruppen oder Individuen, mit Krisen oder schwierigen Lebenssituationen umzugehen (BMZ o. D.). Im Weiteren sollen die sprachlichen Strategien herausgearbeitet werden, die einige indigene Gemeinschaften im Projektgebiet des "Tren Maya" anwenden, um sich gegen das Megaprojekt zu wehren. Aufgrund der marginalisierten Stellung, die die mexikanischen indigenen Gruppen im Regierungsdiskurs und teilweise in der mexikanischen Öffentlichkeit einnehmen, geht es also um die argumentativen Taktiken, die sie in verschiedenen Dokumenten anwenden, um das "Tren Maya"-Projekt zu kritisieren (Ansótegui 2021: 126; Casanova Casañas 2021: 156 nach Prieto 2020: 20 und López Gómez 2020, 96). Diese Taktiken werden als ein Beispiel für Resilienz angesehen und im Folgenden herausgearbeitet. Dazu analysiere ich die Kernaussagen der indigenen Gemeinschaften in ihren Schriften. Die Kernaussagen lassen sich den folgenden drei Themen zuordnen: 1.) der vorherige Konsultationsprozess; 2.) Ziele des Projekts und 3.) die Umweltauswirkungen.

## Der vorherige Konsultationsprozess

In den analysierten Stellungnahmen überwiegt das Argument, dass die mexikanische Regierung den vorherigen Konsultationsprozess mit den indigenen Gemeinschaften im Vorfeld des Projekts nur unzureichend durchgeführt hat, weswegen sie das Projekt ablehnen (Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal 2023; Comunicado CDHAL 2018; Pronunciamiento CRIPX 2020). Damit beziehen sich die Gemeinschaften auf einen der wenigen internationalen Rechtsrahmen, der ihnen weltweit zusteht, um sich vor willkürlichen Eingriffen in ihr Territorium zu schützen:

das "Übereinkommen zum Schutz indigener Völker" der Internationalen Arbeitsgemeinschaft ("ILO") oder auch ILO-Konvention 169 genannt (Casanova Casañas 2021: 151; CNDH 2020: 5-7). Die ILO-Konvention wurde 1989 von Mexiko ratifiziert. Im Artikel 6 der Konvention steht den Gemeinschaften unter anderem das Recht auf eine vorherige Konsultation zu, sofern von Regierungen gesetzgeberische oder administrative Maßnahmen erwogen werden, die ihr Gebiet unmittelbar berühren (ILO 1989: Art. 6 1a). Die Konsultationen sollten "in gutem Glauben", "vorher" und in einer den "Umständen entsprechenden Form" durchgeführt werden (ebd.: Artikel 6 2).

Indigene Gemeinschaften und Organisationen CDHAL, CEMDA, CRIPX oder Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal, die im Projektgebiet aktiv sind, bemängeln in ihren Stellungnahmen diesen Konsultationsprozess und beschreiben ihn als "unzureichend", wobei sie der Regierung im Allgemeinen die fehlende Partizipation der Gemeinschaften am Projekt vorwerfen (Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal 2023; Comunicado CDHAL 2018; CEMDA et al. 2020; Patiño 2020a: 13; Pronunciamento CRIPX 2020).

Ein Blick auf die zeitliche Erarbeitung des "Tren Maya" verdeutlicht die Position der indigenen Gemeinschaften, denn bereits kurz nach seinem Amtsantritt im Oktober 2018 bekräftigte AMLO, dass bereits im Dezember 2018 mit dem Bau des "Tren Maya" begonnen würde (Gasparello 2020a: 135). Dazu wurde das Projekt im November 2018 946.081 Mexikaner\*innen, knapp 0,75% der Bevölkerung, neben einer Reihe anderer Projekte in einer vorgeblich "nationalen Abstimmung" vorgelegt, wobei schlussendlich knapp 89,9% der Teilnehmer\*innen dem Bau des Projekts zustimmten (Ansótegui 2021: 119f.; Gasparello 2020a: 135; Gasparello 2020b: 44; Hernández Castillo und Cruz Rueda 2021: 147f.). Erst knapp ein Jahr nach dieser Ankündigung, zwischen November und Dezember 2019, hielten Vertreter\*innen der mexikanischen Regierung eine Reihe von Regionalversammlungen in den betroffenen fünf Bundesstaaten ab, die letztlich auch in der Zustimmung über die Implementierung des "Tren Maya" mündeten, da 92,3% der anwesenden Anwohner\*innen aus denen für die Konsultationen einberufenen Gemeinden bei einer Wahlbeteiligung von 70% dem Projekt zustimmten (Cuaderno de Trabajo 2022: 3f. nach El Economista 2019).

Die lokalen Gemeinschaften verweisen darauf, dass das Zugprojekt ihnen erst knapp ein Jahr nach Projektankündigung, als bereits mit dem Bau einzelner Zugtrassen begonnen worden war, zur Abstimmung vorgelegt wurde, womit die geforderte "vorherige Konsultation" gemäß der ILO-Konvention 169 nicht erfolgte (Gasparello 2020a: 126-128, 130). Sie bemängeln, dass der "Tren Maya", entgegen vieler Regierungsaussagen, nicht in Zusammenarbeit mit den Gemeinschaften erarbeitet, sondern "top-down" von Regierungsseite beschlossen wurde. Dazu verweisen sie wiederholt auf die erst Ende 2019 abgehaltenen "vorherigen" Konsultationen (Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal 2023; Comunicado CDHAL 2018; CEMDA et al. 2020; Patiño 2020a: 13; Pronunciamento CRIPX 2020).

Nicht nur der Zeitpunkt dieser Begegnungen wird von den Gruppen und weiteren Akteur\*innen kritisiert, sondern auch der Inhalt der Konsultationen. Mehrere Vertreter\*innen der mexikanischen Regierung, die an den verschiedenen Regionalversammlungen teilnahmen, erklärten beispielsweise, dass es ihnen bei den Regionalversammlungen nicht darum ginge, die Anwohner\*innen über den Bau des "Tren Maya" entscheiden zu lassen, sondern lediglich darum, ihre Meinung zu dem Projekt einzuholen (Acta de Asamblea Regional Don Samuel 2019: 8; Acta de Asamblea Regional Felipe Carrillo Puerto 2019: 11). Diese und weitere Aussagen lassen den Eindruck entstehen, dass die Implementierung des "Tren Maya" zu diesem Zeitpunkt bereits feststand, obwohl diese nach der ILO-Konvention eigentlich vor einer solchen Entscheidung hätten stattfinden müssen (Casanova Casañas 2021: 152). Bemängelt wird zudem, dass sich die Teilnehmer\*innen kein umfassendes Gesamtbild über das Bahnprojekt machen konnten, da es zum Zeitpunkt der Konsultationen noch keine aussagekräftigen Studien über die möglichen negativen Folgen des Zuges gab und deren Inhalt nur unzureichend in die lokalen indigenen Sprachen übersetzt wurde (Cuaderno de Trabajo 2022: 4f.).

Die überregionale Organisation "Kommission für Menschenrechte in Lateinamerika" (CDHAL) veröffentlichte diesbezüglich ein Kommuniqué, in dem sie die abgehaltenen Konsultationen als "bürokratische Instrumente" bezeichnet, die den Anwohner\*innen lediglich vorspielen würden, eine tatsächliche Entscheidungsgewalt in Bezug auf das Projekt zu haben. Die Konsultationen werden als inszenierter "Medienzirkus" beschrieben (Comunicado CDHAL 2018). Entgegen der ursprünglichen Intention von López Obrador, bezeichnet das Menschenrechtszentrum "Fray Bartolomé de las Casas" die Konsultationen als simuliert und als Fortsetzung einer jahrzehntelangen Praxis der Nichtanerkennung der indigenen mexikanischen Gruppen als Rechtssubjekte (Casanova Casañas 2021: 152f. nach Frayba 2020). Auch die indigenen Gemeinschaften beschreiben den "Tren Maya" in ihren Stellungnahmen als ein Vorhaben, welches frühere Regierungspraktiken fortführe, da sie ein wirtschaftliches Großprojekt als vermeintlich in Übereinstimmung mit den Anwohner\*innen und lokalen indigenen Gemeinschaften erarbeitet präsentieren, dabei jedoch ganz eigene (wirtschaftliche) Interessen verfolgen (Casanova Casañas 2021: 152; Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal 2023; Comunicado CDHAL 2018; Espadas Manrique et al. 2019: 25; Gasparello 2020b: 44; Pronunciamiento CRIPX 2020; Resumen Ejecutivo Fonatur 2020: 2; Veiga 2019: 40-42 nach Nuñez Albarrán 2019).

Das Projekt steht damit besonders stark in Kontrast zu den Wahlversprechen López Obradors. AMLO versprach in seiner Regierungszeit das "Kontinuum an kolonialen Praktiken" gegenüber den indigenen Gemeinschaften zu beenden, welches auch heute noch eine Realität für viele Gruppen darstellt. Damit bezieht er sich, unter anderem, auf Enteignungen und die zwanghafte Umsiedlung von Gruppen für Großprojekte, aber auch auf das fehlende Mitspracherecht der Gruppen an diesen Entscheidungen (Hernández Castillo und Cruz Rueda 2021: 395, 405). Die "Vierte Transformation" würde diese Situation der Marginalisierung und des Nicht-Einbezugs von indigenen Ge-

meinschaften ändern, da diese sie, im Vergleich zu den Praktiken der "neoliberalen" Vorgängerregierungen, künftig in Entscheidungen von nationalem Interesse miteinbeziehen würde, wobei internationale Normen und Standards, wie die ILO-Konvention 169, eingehalten würden (Acta de Asamblea Regional Felipe Carrillo Puerto 2019: 5; PND 2019: 8, 12-14, 19, 32). Verschiedene offizielle Regierungsdokumente zeigen die fehlerhafte Selbstwahrnehmung von AMLOs Administration, in dem sie den "Tren Maya" der mexikanischen Öffentlichkeit als ein Projekt präsentieren, welches aufgrund besagter Regionalversammlungen und der nationalen Abstimmung, internationale Normen und Standards einhalten würde (Ansótegui 2021: 118f.; López Gómez et al. 2020: 95f.; Veiga 2019: 34f.).

### Zielsetzung des Projekts

Die Dokumentenanalyse zeigt insbesondere, dass sich die Kritik der indigenen Gemeinschaften am "Tren Maya"-Projekt nicht auf *ein* zentrales Argument reduzieren lässt, sondern in dieser mehrere Kritikpunkte zusammenkommen, die sich teilweise überlagern und voneinander abhängen. Um ihren Unmut über die für sie falsche Zielsetzung des "Tren Maya" Ausdruck zu verleihen, entschieden sich die untersuchten Gruppen auch in diesem Punkt dazu, ihre Kritik in schriftlichen Dokumenten zum Ausdruck zu bringen, die sie teilweise gemeinsam mit überregional aktiven Organisationen oder in Zusammenarbeit mit ausgewählten Forscher\*innen veröffentlichten.

Neben dem bereits angesprochenen fehlenden Einbezug der lokalen indigenen Gemeinschaften in die Erarbeitung des Projekts sowie die unzureichende Durchführung des vorherigen Konsultationsprozesses, bezieht sich die Kritik vor allem auf die falsche Zielsetzung des Projektes. Obwohl die Gemeinschaften seit Jahren oder Jahrzehnten auf für sie dringendere Probleme, wie unter anderem eine fehlende großflächigen Abwasser- und Trinkwasserversorgung in den respektiven Bundesstaaten sowie Infrastruktur, welche die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung abdeckt und nicht nur auf die Tourist\*innen ausgelegt ist, aufmerksam machen, präsentiert die Regierung ihnen als vermeintliche Lösung ein weiteres Megaprojekt, in das eine Vielzahl multi- und transnationaler Unternehmen eingebunden sind (ebd.: 40 nach Nuñez Albarrán 2019 und Pronunciamiento CRIPX 2020).

Der "Tren Maya" wird von einigen lokalen indigenen Gemeinschaften in den Stellungnahmen deshalb als "Kolonisationsprojekt" bezeichnet, welches mit einer Vielzahl negativer Konsequenzen für ihren Lebensraum einhergeht, wie Umweltverschmutzung, Zerstörung archäologischer Fundstätten, Immobilienspekulationen, Enteignungen, Militarisierung der Region sowie Bedrohung der traditionellen Lebensweisen der Bewohner\*innen aufgrund des folgenden Massentourismus (Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xiinbal 2023; Comunicado CDHAL 2018; Pronunciamiento CRIPX 2020).

Das Zugprojekt steht damit erneut in starkem Kontrast zu López Obradors Aussagen im Wahlkampf. In den Stellungnahmen stellen die unterschiedlichen Akteur\*innen beispielsweise eine Analogie zwischen dem Widerstand der indigenen Gemeinschaften gegen das "neokapitalistische" Zugprojekt, welches ihnen die mexikanische Regierungen und mehrere, (inter-)nationale Unternehmen aufzwingen wollen und dem Widerstand, den ihre Vorfahren gegen die spanische Invasion leisteten, her. Der "Tren Maya" würde, wie die Kolonialisierung, Zerstörung, Verseuchung, Elend, Gewalt und den Tod für die lokalen Maya-Gemeinschaften bedeuten. Aus diesem Grund kann so ein "Projekt des Todes" nur abgelehnt werden. Der Widerstand der indigenen Gruppen heute wird somit zu einer Art Kontinuität des Widerstands ihrer Vorfahren gegen die spanische Kolonisierung dargestellt (Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal 2023). Auch in dieser Formulierung zeigt sich die Resilienz der betroffenen Gruppen, da es sich keineswegs um das erste Megaprojekt in dem Projektgebiet handelt, sondern vielmehr um die Fortführung früherer, neoliberaler Großprojekte (Veiga 2019: 41f.). Die lokalen indigenen Gruppen hätten über die vergangenen Jahrhunderte gelernt, sich den verschiedenen Umständen anzupassen und trotz anhaltender Großprojekte in ihrem Gebiet die Integrität der Gruppe zu wahren (Gemeinschafts- oder Gruppenresilienz). Die mexikanische Anthropologin María del Rosario Romero-Castro (Romero-Castro 2022: 81-84) beschreibt von daher bereits die bloße Existenz mexikanischer indigener Gemeinschaften als einen Akt von Resilienz, da diese durch verschiedene Taktiken (Kundgebungen, religiöser Synkretismus, offener Widerstand, friedlicher Widerstand) gelernt hätten, sich äußern, von der dominierenden Elite auferlegten widrigen Umständen zu widersetzen (2022: 81-84).

Der Diskurs der indigenen Gemeinschaften steht damit im Kontrast zu dem von der Regierung propagierten "sozial- und umweltverträglichen" Großprojekt (Espadas Manrique et al. 2019: 2; Suárez 2022; Usi 2021). Der "Tren Maya" und die weiteren Megaprojekte und Programme unter AMLO sollen in den Projektgebieten Bildung, Gesundheit, Wohlfahrt und Arbeitsplätze sichern sowie neue schaffen (PND 2019: 22). Den Gemeinschaften wird dabei in einer werteaufgeladenen Sprache vermittelt, dass das Projekt für sie mit Vorteilen verbunden ist, wobei auf mögliche negative Folgen für die Gruppen und Umwelt nicht näher eingegangen wird (Ansótegui 2021: 118f.; Gobierno de México, Análisis Costo-Beneficio 2019: 45; Gobierno de México, Flyer Tren Maya 2019: 2-4, 8-10; López Gómez et al. 2020: 95f.). Neben Begriffen wie "Wohlstand", "Fortschritt" und der "Entwicklung" wird das Infrastrukturprojekt als "Wohlstandsmotor" für die Region gerahmt, welches durch eine den Tourismus bedingte Urbanisierung die Lebensqualität in den Bundesstaaten fördern würde (López Gómez et al. 2020: 95f.).

Durch eine verbesserte Anbindung an zuvor touristisch vergleichsweise unerschlossene Gebiete sollen mehr Tourist\*innen in abgelegene Regionen gelockt werden und zusätzlich sollen Arbeitsplätze im fünf- bis sechsstelligen Bereich geschaffen werden. Die Regierung übersieht dabei jedoch, dass eine Vielzahl dieser Arbeitsplätze mit dem Bau der einzelnen Gleise und um die Orte entstehenden Hotel- und Restaurantkom-

plexe entfallen werden (GC-TTM 2019: 16; Machuca 2021: 101, 107; De Miguel 2022). Zudem ist eine Vielzahl der Bewohner\*innen, besonders auf der Halbinsel Yucatán, bereits in der Tourismusbranche angestellt, jedoch meist in unteren und vergleichsweise schlecht bezahlten Stellungen, wie als Kellner\*in, Fahrer\*in oder als Reinigungskraft (Taylor 2018: 51; Gasparello 2021: 185 nach Aguilar 1995 und Mehrotra et al. 2000: 6). Auch wird nicht auf die für die Gemeinschaften wichtige Wasser- und Entsorgungsproblematik eingegangen und, ob die entstehenden Hotels die erwartete, hohe Anzahl an Tourist\*innen überhaupt beherbergen können (Comunicado CDHAL 2018; Comunicado CNI 2024; Gobierno de México, Análisis Costo-Beneficio 2019: 26, 29; Guillén 2022).

Durch positiv konnotierte Begriffe, wie "soziale Inklusion", "garantierte Rente" oder "Geschlechtergerechtigkeit" oder Verben wie "bauen, verbinden, fördern, entwickeln, produzieren, pflanzen, vermehren, gewähren und bereitstellen" soll den Bewohner\*innen rhetorisch die Gewissheit vermittelt werden, dass der "Tren Maya" vor allem positive Effekte auf ihre Lebensweise haben wird, da er die wirtschaftliche Marginalisierung in den fünf Bundesstaaten und das soziale Gefälle innerhalb dieser reduzieren würde (ebd.; Ansótegui 2021: 118f.). Dabei ist anzumerken, dass die Regierung nicht weiter ausführt, wodurch diese "sozialen Vorteile" für die Anwohner\*innen garantiert werden sollen (Espadas Manrique et al. 2019: 2; Usi 2021; Veiga 2019: 40). Es fehlt zudem an Studien und konkreten Informationen über die (tatsächlichen) Auswirkungen des Zuges sowie an der Benennung von expliziten Programmen und Strategien, die auch langfristig diese vorgegebenen Vorteile garantieren können (Patiño 2020b; Ansótegui 2021: 118f. nach Tourliere 2019).

Es wird deutlich, dass das Projekt "Tren Maya" nicht die tatsächlichen Bedürfnisse der betroffenen Gemeinschaften erfüllt. Die von der Regierung beworbene Art von "Entwicklung" und "Urbanisierung", die durch das Zugprojekt im mexikanischen Süden und Südosten hervorgerufen werden soll, entspricht vor allem westlichen Entwicklungs- und Fortschrittsvorstellungen, die hauptsächlich den ökonomischen Aufschwung der Gebiete im Blick haben und weniger dessen "Sozial- und umweltverträglichkeit" (Espadas Manrique et al. 2019: 2; Suárez 2022; Usi 2021). Der "Tren Maya" wird von den Gegner\*innen daher als falsch bezeichnet, da die betroffenen indigenen Gemeinschaften wenig bis gar nicht in die Planung des Projekts miteinbezogen wurden und viele nicht von den vermeintlichen Vorteilen profitieren würden, weswegen nicht von einem *Tren Maya* gesprochen werden könne (Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal 2023; Comunicado CDHAL 2018).

## Umweltauswirkungen des "Tren Maya"

Während die sozialen Folgen des Großprojekts durch positiv konnotierte Begriffe abgeschwächt werden, bedient sich die Administration unter AMLO den sogenannten

“MIA“<sup>7</sup>-Umweltverträglichkeitsprüfungen, um die Umweltauswirkungen des Projekts zu messen und die Umweltverträglichkeit von diesem zu demonstrieren. Die lokalen Gemeinschaften widersetzen sich in ihren Stellungnahmen jedoch auch diesem Instrument AMLOs. Ähnlich wie in Bezug auf den vorherigen Konsultationsprozess und die unspezifisch ausgeführten sozialen Folgen, die das Projekt für die betroffenen Bundesstaaten generieren könnte, fehlt es auch hier an einer aussagekräftigen Argumentation von Seiten der Regierung, die dies belegen kann, weswegen sie auch die in den verschiedenen MIA-Studien präsentierten Informationen als “unzureichend“ bezeichnen (Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch’ Xíinbal 2023; Comunicado CDHAL 2018; Pronunciamiento CRIPX 2020). In den analysierten Dokumenten wird das Megaprojekt als Beispiel für einen “grünen Kapitalismus“<sup>8</sup> beschrieben. Die mexikanischen Bundes- und Landesbehörden würden durch die MIA-Studien versuchen, extraktivistische und damit letztlich “neokapitalistische“ Projekte als besonders “umweltfreundlich“ darzustellen, um sich dadurch die Zustimmung der Bewohner\*innen, sowie der internationalen Öffentlichkeit zu sichern. Letztlich würden Großprojekte, wie der “Tren Maya“ jedoch sinnbildlich für den “Tod“ der einzelnen Gemeinschaften stehen, da sie die Zerstörung ihrer Lebensweisen und Heimat bedeuten (Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch’ Xíinbal 2023; Comunicado CDHAL 2018; Pronunciamiento CRIPX 2020).

Dabei ist hervorzuheben, dass es sich beim “Tren Maya“ nicht um das erste Groß- oder Megaprojekt in der Projektregion handelt. Bereits unter AMLOs Vorgängerregierung unter Enrique Peña Nieto (2012-2018) sollte der sogenannte “Tren Transpenínsular“ auf knapp 350 Kilometern Länge die Orte Mérida in Yucatán, und Playa del Carmen in Quintana Roo miteinander verbinden, bevor das Projekt schließlich vor seiner Fertigstellung aufgrund von Geld- und Ressourcenmangel eingestellt wurde (Veiga 2019: 41f.). In der jüngsten mexikanischen Administration unter López Obrador stellt die Öltraffinerie “Dos Bocas“ ein weiteres Megaprojekt im Bundesstaat Tabasco dar, der ebenfalls vom “Tren Maya“ durchqueert werden soll (Casanova Casañas 2021: 145). Im Bundesstaat Yucatán wurden 2020 ganze 39 Megaprojekte, vor allem im Bereich der erneuerbaren Energien, durchgeführt (Balderas 2020).

Die mexikanische Regierung und die mit der Ausarbeitung der Umweltverträglichkeitsprüfung betraute Instanz veröffentlichten ihren Ergebnisse für die ersten drei der sechs Streckenabschnitte des “Tren Maya“, die aus schon bestehenden Gleisen vorheriger nicht ausgeführter Zugprojekte besteht, im Juni 2020, also erst anderthalb Jahre nach Ankündigung des “Tren Maya“ und Durchführung der vorherigen Konsultationen mit den indigenen Gemeinschaften (Cuaderno de Trabajo 2022: 7). Neben diesem späten Veröffentlichungsdatum kritisieren Expert\*innen, dass die Studien nicht hinreichend ausgeführt wurden, da auch in diesen hauptsächlich positiv konnotierte Begriffe wie “Umweltschutz“, “nachhaltige Entwicklung“ oder “nachhaltiger Tourismus“ ver-

<sup>7</sup> Spa. “Manifestaciones de Impacto Ambiental“ (Dt. Umweltverträglichkeitsprüfungen)

<sup>8</sup> Span. Capitalismo verde

wendet werden anstatt detailliert zu beschreiben, worin diese begründet liegen und welche genauen Umweltfolgen das Projekt auf die Region haben wird (OLAG 2020: 6, 15; Resumen Ejecutivo Fonatur 2020: 2). Identifizierte, negative Folgen für die lokale Flora und Fauna werden hingegen abgeschwächt und durch Adjektive wie "unbedeutend" oder "irrelevant" minimiert (Resumen Ejecutivo Fonatur 2020: 15-22).

Die MIA-Studie kommt zum Schluss, dass das "Tren Maya"-Projekt keine weitreichenden negativen Umweltauswirkungen im Projektgebiet haben wird und dessen Durchführung von daher zugestimmt werden kann. In die Studie findet zudem keinen Eingang, welche Umweltschäden die bereits erschlossenen touristischen Gebiete auf der Halbinsel Yucatán, wie die Planstadt "Cancún", hervorgebracht haben (Babinger 2012: 82f.; Resumen Ejecutivo Fonatur 2020: 21f.). Zu diesen zählen unter anderem die Verschmutzung und der Rückgang des Strandes durch Hotelanlagen und Kreuzfahrtschiffe, das Fehlen einer adäquaten Abfall- und Trinkwasserversorgung, die Zerstörung von Mangrovenwäldern und unterirdischen Süßwasserspeichern, sogenannte "Cenotes", sowie der enorme Wasserverbrauch der Hotelanlagen (Dachary und Arnaiz Burne 2008: 34; Daltabuit Godás 2000: 115f.; García Rodríguez et al. 2018: 813-81). Die Wirkung der von der Regierung beschriebenen Schutzmaßnahmen für die identifizierten "unbedeutenden" negativen Umweltauswirkungen könne laut Expert\*innen ebenfalls nicht garantiert werden, da es der enge Zeitplan nicht zulassen würde, jede lokale Begebenheit in dem Gebiet zu berücksichtigen. Dies ist besonders gravierend im Hinblick auf mögliche archäologische Funde in der Projektregion, da in dieser noch um 8000 unberührte antike Stätten vermutet werden (Barabas 2021; Cuaderno de Trabajo 2022: 26; OLAG 2020: 23). Es fehlen zudem Studien über die erwartete Arbeitsmigration in den mexikanischen Süden und Südosten (Flores et al. 2019: 15f.; OLAG 2020: 3).

Die mexikanische Regierung versucht, dem Projekt durch die MIA-Studien eine zusätzliche Legitimation zu verleihen, geht jedoch wenig bis gar nicht auf die geäußerten Kritikpunkte an dieser ein. Stattdessen werden vielmehr die politischen Ziele des Projekts wiederholt (Patiño 2020a: 11f.). Kritiker\*innen werden von der mexikanischen Regierung öffentlich diffamiert und von López Obrador etwa als "Pseudo-Umweltschützer\*innen" oder Kritik übende Anwohner\*innen als keine "wirklichen" Indigenen bezeichnet. Häufig wird den Aktivist\*innen zudem unterstellt, von (ausländischen) Unternehmen oder Einzelpersonen finanziert zu werden, die ein Interesse daran hätten, die Fertigstellung des "Tren Maya" zu verhindern (Bachelot 2020: 119f.; Hernández Castillo und Cruz Rueda 2021: 413f.; Latinus 2022; Vázquez 2023a). Auffallend ist dabei, dass beinahe 95% der zwischen 2001 und 2020 präsentierten nationalen MIA-Studien schlussendlich bewilligt wurden, 88% dieser Studien wurden als "risikofrei" eingestuft (Ocaranza und Balderas 2020).

## Zusammenfassung

Das "Tren Maya"-Projekt stellt für die lokalen indigenen Gemeinschaften auf der Halbinsel Yucatán und in den angrenzenden Bundesstaaten Tabasco und Chiapas eine Krisensituation dar, da das Bahnprojekt ihre Lebensgrundlage und -weise auf verschiedene Arten bedroht (Ansótegui 2021: 126f.). Die betrachteten Gruppen lehnen das Projekt aus diesem Grund ab und widersetzen sich seiner Implementierung auf unterschiedliche Weisen. Im vorliegenden Artikel wurden die rhetorischen Strategien und Taktiken betrachtet, die diese Gruppen und weitere, in dem Projektgebiet aktive, überregionale Organisationen in verschiedenen publizierten Dokumenten anwenden, um diesem zu widerstehen. Diese Taktiken werden dabei als ein Beispiel für Resilienz angesehen.

Die Analyse der von den Organisationen auf der Protestseite veröffentlichten Dokumente macht schnell deutlich, dass es sich beim "Tren Maya" keineswegs um eine neue Situation für die indigenen Gruppen handelt. Bereits zuvor gab es Versuche, ähnliche Großprojekte in dem Gebiet zu implementieren (Veiga 2019: 40-42). Wie schon in der Vergangenheit bleibt den indigenen Gemeinschaften oft nichts anderes übrig als sich in Protestveröffentlichungen zu artikulieren und so ihren Unmut über ein Projekt, das nicht nur die lokale Flora und Fauna der Staaten, sondern auch das soziale Gefüge bedroht, zum Ausdruck zu bringen (Ansótegui 2021: 126; Casanova Casañas 2021: 156 nach Prieto 2020:20).

Die Kritikpunkte auf der Protestseite beziehen sich vor allem auf drei Punkte: an den vorherigen Konsultationen und Umweltverträglichkeitsstudien wird bemängelt, dass diese etwa erst nach Ankündigung des Projekts durchgeführt worden seien, wobei den Bewohner\*innen nur einseitige Informationen über die vermeintlichen vorteilhaften Aspekte des Projekts gegeben wurden (Cuaderno de Trabajo 2022: 3-5, 7, 45; Gasparello 2020b: 44; Gasparello und Núñez Rodríguez 2021: 21 nach Segob, INPI, FONATUR 2019b). Auch der Punkt der "Entwicklung" der Projektregion, die durch den "Tren Maya" angestoßen werden soll, wird durch die Organisationen schnell entkräftet. Laut ihnen hatte die Mehrheit der mayasprachigen Gemeinschaften kaum etwas mit der Erarbeitung des "Tren Maya" zu tun und die von der Regierung proklamierte "Entwicklung" und "Urbanisierung" der Region durch das Projekt beruhe vor allem auf westlichen Vorstellungen. Die (Welt-)anschauungen der indigenen Gemeinschaften bleiben in dem Diskurs, ähnlich wie bei vergleichbaren neoliberalen Vorhaben, unberücksichtigt (Benítez und Alexander 2021: 541; Casanova Casañas 2021: 141; Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal 2023).

Der Kontrast zur Argumentation auf Regierungsseite könnte dabei kaum größer sein. Der mexikanischen Regierung ist in ihrem Diskurs vor allem daran gelegen, dass Projekt rhetorisch und politisch zu legitimieren, weswegen in dem für die Gemeinschaften gedachten Informationsmaterial beispielsweise hauptsächlich positiv besetzte Begriffe verwendet und sie nur einseitig über die sich für sie aus dem Projekt ergebenden (ver-

meintlichen) Vorteile informiert werden (Ansótegui 2021: 118f.; Espadas Manrique et al. 2019: 2; Gasparello und Núñez Rodríguez 2021: 21 nach Segob, INPI, FONATUR 2019b; Gobierno de México, Análisis Costo-Beneficio 2019: 26; Gobierno de México, Flyer Tren Maya 2019: 3f., 8-10; López Gómez et al. 2020: 95f.; Usi 2021; Veiga 2019: 34f., 40). Das Projekt wird dabei als "Entwicklungsmotor" für die gesamte Region präsentiert, da der Zug Millionen von Tourist\*innen in vorher wenig erschlossene Gebiete bringe und somit die Lebensqualität der Bewohner\*innen erhöht werden würde, da diese von den Einnahmen profitieren würden. Das Projekt trage gleichzeitig zum Umweltschutz in der Region und zur Förderung eines "nachhaltigen" Tourismusmodells bei. All dies in Übereinstimmung mit den lokalen indigenen Gruppen und Gemeinschaften (Cuaderno de Trabajo 2022: 26, 72; Resumen Ejecutivo Fonatur 2020: 2f.). Die Regierung stellt das Projekt dabei als sozial- und umweltverträglich dar, ohne diese vermeintlichen Vorteile jedoch weiter zu erklären oder zu konkretisieren (Espadas Manrique et al. 2019: 2; Usi 2021; Veiga 2019: 40). Von der Regierung unbeachtet bleibt dabei, dass der "Tren Maya" etwa über keinen im Vorfeld veröffentlichten Projektplan verfügte und viele Regierungsdokumente nicht öffentlich zugänglich waren (Balderas 2020; Espadas Manrique et al. 2019: 27). Trotzdem präsentiert die Regierung das Megaprojekt immer wieder als Vorhaben, welches zum "Umweltschutz" in der Region beitragen würde.

Die Haltung der lokalen indigenen Organisationen gegenüber dem "Tren Maya"-Projekt kann dabei als Beispiel für Resilienz angesehen werden. Ähnlich wie gegenüber anderen Großprojekten im Projektgebiet wählen sie den Weg der schriftlichen Anklage, um ihrer Kritik Ausdruck zu verleihen. Dazu heben sie in den verschiedenen Dokumenten besonders ihre Identität oder Identifizierung als "Maya" oder "Landwirtschaft Betreibende" hervor und vergleichen ihren Widerstand gegen das Megaprojekt mit dem jahrhundertelangen Widerstand der indigenen Gemeinschaften im mexikanischen Süden und Südosten gegen die spanische Kolonialisierung (Comunicado Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal 2023; CEMDA et al. 2020; Comunicado CDHAL 2018; Pronunciamiento CRIPX 2020). Ihr Widerstand gegen den "Tren Maya" steht somit in der Kontinuität der Gruppen gegen eine asymmetrische Herrschafts- und Machtausübung, deren bloße Anprangerung für die Resilienz der Gruppen steht, die sich der ungleichen Machtverteilung in Bezug auf ihre tatsächlichen Bedürfnisse bewusst sind (Ansótegui 2021: 126; Casanova Casañas 2021: 156 nach Prieto 2020: 20; López Gómez et al. 2020: 96; Robles-Zavala 2010: 103) Die hier untersuchten Gemeinschaften und Organisationen nutzen damit den Weg des "friedlichen Widerstandes" (Romero-Castro 2022: 84, 87). Kämpften ihre Vorfahren gegen die spanischen Kolonialherren, kämpfen sie heute gegen neoliberale Großprojekte, wobei ihre eigene kulturelle Identität und den Gemeinschaften eigene Werte für die Rechtfertigung von Megaprojekten herangezogen werden, die vor allem den finanziellen Interessen multinationaler (ausländischer) Unternehmen dienen (Veiga 2019: 40 nach Nuñez Albarrán 2019).

Die tatsächlichen Bedürfnisse der Gemeinschaften sowie kritische (indigene) Stimmen bleiben weiterhin unsichtbar und ungehört (Ansótegui 2021: 126; López Gómez et al.

2020: 96; Indignación 2019: 10; Robles-Zavala 2010: 103). Damit steht das Projekt in besonders starkem Kontrast zu den einstigen Wahlversprechen AMLOs, der vorgab, die "kolonialen und neoliberalen Praktiken" innerhalb der mexikanischen Gesellschaft in Bezug auf die indigenen Gruppen während der sogenannten "Vierten Transformation" zu beenden (Hernández Castillo und Cruz Rueda 2021: 404, 418f.).

## Literatur

### Acta de Asamblea Regional Don Samuel

2019 *Acta de Asamblea regional informativa de las Comunidades pertenecientes al Pueblo y Público en general respecto de la Consulta libre, previa e informada, sobre el 'Proyecto de Desarrollo Tren Maya', celebrada en la Comunidad de Don Samuel, Municipio de Escárcega, Estado de Campeche, el Día Treinta de Noviembre del Año Dos Mil Diecinueve.* <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/526948/acta-asamblea-informativa-escarcega-30-noviembre-2019.pdf>. (Besucht am 18. 04. 2024).

### Acta de Asamblea Regional Felipe Carrillo Puerto

2019 *Acta de Asamblea regional informativa de las Comunidades pertenecientes al Pueblo maya, así como Población indígena migrante respecto de la Consulta libre, previa e informada, sobre el 'Proyecto de Desarrollo Tren Maya', celebrada en la Comunidad de Felipe Carrillo Puerto, Municipio de Champotón, Estado de Campeche, el Día Treinta de Noviembre del Año Dos Mil Diecinueve.* <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/675413/acta-asamblea-informativa-carrillo-puerto-champoton-30-noviembre.pdf>. (Besucht am 18. 04. 2024).

### Almeida Poot, Marco, Samuel Jouault und Yassir Rodríguez Martínez

2022 *Las Vías de la Mayanización: Turismo, Tren Maya y Representaciones de la Mayanidad en la Península de Yucatán.* *Maya America: Journal of Essays, Commentary and Analysis* 4(2):62–88.

### Ansótegui, Elena

2021 *Tren Maya o Barbarie: Comunidades indígenas en el Contexto de la Globalización.* In: Anne Marie Djesgaar Jeppesen, Erick Gonzalo Palomares Rodríguez und Georg Wink (Hrsg.), *Pensamiento social danés sobre América Latina*, pp. 113–130. Buenos Aires: Clasco.

### Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xíinbal

2023 *Comunicado: cinco Años caminando la Dignidad, cinco Años compartiendo nuestra Palabra de Vida y Esperanza como Pueblos Maya.* URL: <https://assembleamaya.wixsite.com/muuchxiinbal/pronunciamiento-5to-aniversario> (besucht am 02. 04. 2024).

### Azevedo Luíndia, Luiza

2007 *Ecoturismo de Pueblos indígenas: Propuestas sostenibles.* La Paz: Fondo para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas en América Latina y el Caribe.

Babinger, Frank

2012 El Turismo ante el Reto de Peligros naturales recurrentes: una Visión desde Cancún. *Investigaciones Geográficas* (78):75–88.

Bachelot, Bianca

2020 Libre Determinación y Megaproyectos: el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX) frente al Tren Maya. *Nuestra Praxis*:105–127.

Balderas, Ricardo

2020 *Cuatro Hechos sobre el 'Tren Maya' que FONATUR no reconoce*. <https://poderlatam.org/2020/12/cuatro-hechos-sobre-el-tren-maya-que-fonatur-o-reconoce/>.

Barabas, Alicia M.

2021 *El Tren Maya: un Megaproyecto controvertido*. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2448-84882021000300011&script=sci\\_arttext](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2448-84882021000300011&script=sci_arttext). (Besucht am 18.05.2023).

Barrera-Rojas, Miguel Angel, Alfredo Sánchez-Carballo, Joel Ruíz-Sánchez und Natalia Ruiz-Guevara

2019 Desigualdad y Pobreza Extrema en Mujeres indígenas Mayas en Quintana Roo, México. *Rev. Ciencias Sociales* (163):45–68.

Barón Santos, Laura Ximena, Roque Juan Carrasco Aquino und Rubén Cantú Chapa

2022 Transformaciones territoriales de la Región Sur Sureste de México: Caso de Estudio: Proyecto Tren Maya: una Perspectiva educativa. *Plumilla Educativa* 29(1):137–167.

Becoña, Elisardo

2006 Resiliencia: Definición, Características y Utilidad del Concepto. *Revista de Psicopatología y Psicología Clínica* 11(3):125–146.

Benítez, Jorge A. und Shelley M. Alexander

2021 Elementos de Evaluación ambiental estratégica para el Proyecto Tren Maya. In: Jorge A. Benítez und Griselda Escalona-Segura (Hrsg.), *Impacto de las Vías de Comunicación sobre la Fauna silvestre en Áreas protegidas: Estudios de Caso para el Sureste de México*, pp. 532–576. Campeche: El Colegio de la Frontera Sur- ECOSUR.

BMZ Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung o. D. *Resilienz*. <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/70564-70564>. (Besucht am 19.04.2024).

Bollig, Michael

2014 Resilience - Analytical tool, bridging concept or development goal? Anthropological perspectives on the use of a border object. *Zeitschrift für Ethnologie* 139:253–279.

Bonß, Wolfgang

2015 Karriere und sozialwissenschaftliche Potenziale des Resilienzbegriffs. In: Martin Endreß und Andrea Maurer (Hrsg.), *Resilienz im Sozialen. Theoretische und empirische Analysen*, pp. 15–33. Wiesbaden: Springer VS.

Bröckling, Ulrich

2017 Resilienz: Über einen Schlüsselbegriff des 21. Jahrhunderts. *Soziopolis: Gesellschaft beobachten*:1–27.

Campos Suárez, Enrique

2024 Un sexenio inolvidable... para las finanzas públicas. *El Economista*. URL: <https://www.economista.com.mx/opinion/Un-sexenio-inolvidable...-para-las-finanzas-publicas-20240212-0106.html> (besucht am 02. 04. 2024).

Casanova Casañas, Laura

2021 Megaproyectos y Conflictos ecoterritoriales. El Caso del Tren Maya. *Relaciones Internacionales* 46:139–159.

Ceceña, Ana Esther

2020 En plena Catástrofe ambiental, ¡el Tren Maya va! *Nexos- Sociedad, ciencias y literatura*. URL: <https://medioambiente.nexos.com.mx/en-plena-catastrofe-ambiental-el-tren-maya-va/>.

CEMDA Centro Mexicano de Derecho Ambiental, CMDPDH Comisión Mexicana de Defensa y Promoción de los Derechos Humanos, CRIPX Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil, DPLf Fundación para el Debido Proceso, ISHR International Service for Human Rights und PODER Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación

2020 *Pronunciamiento conjunto sobre Carta de Naciones Unidas al Gobierno mexicano sobre Caso 'Tren Maya'*. URL: <https://poderlatam.org/wp-content/uploads/2020/11/pronunciamiento-osc-relatorias-onu-caso-tren-maya-noviembre-2020.pdf> (besucht am 18. 04. 2024).

CESOP Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública

2019 *La Relevancia de los Ejidos y las Comunidades Rurales en la Estructura social de México*. Documento de trabajo núm. 319. URL: <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Estudios-e-Investigaciones/Documentos-de-Trabajo/Num.-319.-La-relevancia-de-los-ejidos-y-las-comunidades-rurales-en-la-estructura-social-de-Mexico> (besucht am 02. 04. 2024).

CNDH Comisión Nacional de los Derechos Humanos

2020 *Convenio 169 de la OIT*. Mexiko-City: CENADEH.

Comunicado CDHAL, Comité por los Derechos Humanos en América Latina

2018 *Megaproyectos y Capitalismo verde*. URL: <https://www.cdhal.org/es/megaprojets-et-capitalisme-vert/> (besucht am 18. 04. 2023).

Cuaderno de Trabajo

2022 *Cuaderno de Trabajo 3: La Construcción del Tren Maya y la Destrucción de Patrimonio arqueológico en la Península de Yucatán*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLASCO) und Red Mexicana de Acción frente al Libre Comercio. URL: <https://www.clasco.org/wp-content/uploads/2022/03/Cuaderno-de-Trabajo-3.pdf> (besucht am 18. 05. 2023).

Dachary, Alfredo César und Stella Maris Arnaiz Burne

2008 El Turismo: ¿Desarrollo o Crecimiento? El Caso de Cancún. In: *Turismo y Desarrollo: Crecimiento y Pobreza*, pp. 13–37. Guadalajara: Centro Universitario de la Costa.

Daltabuit Godás, Magalí

2000 Ecoturismo y Desarrollo sustentable: Impacto en Comunidades Rurales de la Selva Maya. Cuernavaca: Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias UNAM.

De Miguel, Teresa

2022 Lydia Cacho: 'La Construcción del Tren Maya está vinculada con Actos de corrupción política y empresarial'. *El País*. URL: <https://elpais.com/mexico/2022-07-13/lydia-cacho-la-construccion-del-tren-maya-esta-vinculada-con-actos-de-corrupcion-politica-y-empresarial.html> (besucht am 02. 04. 2024).

Eitel, Kathrin

2023 Resilience. *Open Encyclopedia of Anthropology*. URL: <https://www.anthroencyclopedia.com/entry/resilience> (besucht am 01. 10. 2024).

Espadas Manrique, Celena, Alejandra García Quintanilla, Alfonso Munguía Gil, Ángeles López Santillán, Rodrigo Patiño Díaz, Cassandra Reyes García, Ivet Reyes Mauturano und Jazmín Sánchez Arcero

2019 *Perspectivas de los Territorios del Norte de la Península de Yucatán de Cara al Tren Maya: una Visión de sus Condiciones socioeconómicas, socioambientales y socioculturales al 2019*. Techn. Ber. Las Vías del Tren (Proyecto Tren Maya). URL: <https://lasviasdeltren.files.wordpress.com/2020/06/gc-ttm-2-2019.pdf> (besucht am 18. 04. 2024).

FIA Fuerza Informativa Azteca

2023 *Tren Maya: ¿Cuáles son sus Estaciones? Esta será su Ruta*. URL: <https://www.tvazteca.com/aztecanoticias/tren-maya-cuales-son-estaciones-ruta-anl> (besucht am 03. 03. 2023).

Sophie Kuczewski

Flores, Adrián, Yannick Deniau und Sergio Prieto

2019 *El Tren Maya: Un nuevo Proyecto de Articulación territorial en la Península de Yucatán*. Techn. Ber. GeoComunes und Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible. URL: [https://geocomunes.org/Analisis\\_PDF/TrenMaya.pdf](https://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya.pdf) (besucht am 31. 05. 2023).

Frankenberger, Rolf

2021 *Methoden in der Politikwissenschaft*. Stuttgart: W. Kohlhammer.

García Rodríguez, Lidia, María Amalia Gracia, Eduardo Bello Baltazar und Elda M. Aldasoro Maya

2018 Metabolismo social y Ecoturismo: la Problemática de los Residuos en Isla Holbox, Quintana Roo, México. *Nova Scientia* 10(20):779–822.

Gasparello, Giovanna

2020a Megaproyectos a consulta: ¿Derecho o simulaciones? Experiencias en México. *LiminaR. Estudios Sociales y Humanísticos* XVIII(2):124–141.

2020b *¡Que no te lleve el Tren!: Regiones indígenas en contra del Tren Maya*. Mexico-City: CSDM Caminantes und Pez en el Árbol.

2021 Turismo, Economía ilegales y Violencias en Quintana Roo. Evidencias, Tendencias y Riesgos del Megaproyecto Tren Maya. In: *Pueblos y Territorios frente al Tren Maya: Escenarios sociales, económicos y culturales*, pp. 149–210. Oaxaca: Pez en el Árbol und Bajo Tierra Ediciones.

Gasparello, Giovanna, Miguel Ángel Díaz Perera und Eduardo Martínez Romero

2023 Introducción. In: *Territorios Mayas en el Paso del Tren: Riesgos previsibles y Posturas independientes sobre el Tren Maya (Vol. 1)*, pp. 13–25. Mexico-City: Bajo Tierra Ediciones.

Gasparello, Giovanna und Violeta R. Núñez Rodríguez

2021 Introducción. In: *Pueblos y Territorios frente al Tren Maya: Escenarios sociales, económicos y culturales*, pp. 13–37. Oaxaca: Pez en el Árbol und Bajo Tierra Ediciones.

Gobierno de México, Análisis Costo-Beneficio

2019 *Tren Maya: Análisis Costo-Beneficio, Versión Pública*. Techn. Ber. URL: <https://www.mst.hacienda.gob.mx/SCI/public-rest/cartera/consulta/63324E70/56484A706257567A64484A6862444D344E7A55794> (besucht am 19. 04. 2024).

Gobierno de México, Flyer Tren Maya

2019 *Folleto: Información para las Comunidades indígenas sobre el Proyecto Tren Maya*. Techn. Ber. URL: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/530235/TM\\_Cuadernillo\\_GO\\_DIGITAL.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/530235/TM_Cuadernillo_GO_DIGITAL.pdf) (besucht am 27. 04. 2023).

Grupo Mota-Engil

2020 Maya Train: The Engine of Southeast Mexico. *Sinergia* 57:56–66.

Guillén, Beatriz

2022 Nadie contradice al presidente en el último Tramo del Tren Maya. *El País*. URL: <https://elpais.com/mexico/2022-10-31/nadie-contradice-al-presidente-en-el-ultimo-tramo-del-tren-maya.html> (besucht am 19. 04. 2024).

Hernández Castillo, Rosalva Aída und Elisa Cruz Rueda

2021 ¿Independencia en tiempos del Tren Maya?: Continuum de Violencias coloniales contra los Indígenas en el México contemporáneo. *Mexican Studies/Estudios Mexicanos* 37(3):394–426.

Iber, Patrick und Humberto Beck

2022 AMLO y sus contradicciones. *Nueva Sociedad*. URL: <https://nuso.org/articulo/amlo-contradicciones/> (besucht am 02. 04. 2024).

ILO Internationale Arbeitsorganisation

1989 *Übereinkommen 169: Übereinkommen über eingeborene und in Stämmen lebende Völker in unabhängigen Ländern*. Techn. Ber. URL: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_norm/@normes/documents/publication/wcms\\_100900.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@normes/documents/publication/wcms_100900.pdf) (besucht am 16. 05. 2023).

Indignación

2019 *El Tren Maya: Observaciones del Equipo Indignación A.C. tras la Consulta al Pueblo Maya peninsular*. Techn. Ber. Indignación.org.mx (website). URL: <https://indignacion.org.mx/wp-content/uploads/2019/12/Boleti%CC%81n-Tren-Maya-tras-la-consulta.pdf> (besucht am 19. 04. 2024).

Jiménez, Ernesto

2024 México, segundo lugar en feminicidios: sexenio de AMLO cerca de las 5 mil mujeres asesinadas. URL: <https://www.infobae.com/mexico/2024/03/08/mexico-segundo-lugar-en-femicidios-sexenio-de-amlo-cerca-de-las-5-mil-mujeres-asesinadas/> (besucht am 01. 10. 2024).

Juárez, Ana M.

2002 Ecological Degradation, Global Tourism and Inequality: Maya Interpretations of the Changing Environment in Quintana Roo, Mexico. *Human Organization* 61(2):113–124.

Latinus

2022 El Tren Maya divide a las Comunidades y afecta la Forma de Vida tradicional, acusan Indígenas de Quintana Roo. *Latin US*. in press. URL: <https://latinus.us/2022/08/23/corremos-riesgo-historia-pierda-advierten-indigenas-quintana-roo-tren-maya/> (besucht am 23. 05. 2023).

López, Bracamonte, Fabiola Manyari und Fernando Limón Aguirre

2017 Componentes del proceso de resiliencia comunitaria: conocimientos culturales,

Sophie Kuczewski

capacidades sociales y estrategias organizativas. *PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica* 9(3):1–13.

López Gómez, Aida Luz, Janeth Leonor Alfaro Andrade, Arlem Islas Barrios und Josué Daniel Alemán Gutiérrez

2020 El Tren Maya: un Escenario de Conflictividad Socioambiental en el Posneoliberalismo Mexicano. *Ecología Política* 60:94–100.

Machuca, Jesús Antonio

2021 El Tren Maya: Desafíos para un Ordenamiento territorial inscrito en la Globalización. In: *Pueblos y Territorios frente al Tren Maya: Escenarios sociales, económicos y culturales*, pp. 73–112. Oaxaca: Pez en el Árbol und Bajo Tierra Ediciones.

Mares, Marco A.

2023 Tren Maya, costo: 500 mmdp. *El Economista*. URL: <https://www.economista.com.mx/opinion/Tren-Maya-costo-500-mmdp-20231217-0061.html> (besucht am 02. 04. 2024).

Mayring, Philipp

2015 *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. Weinheim: Verlagsgruppe Beltz.

Morales Gámez, Luis Miguel

2022 The desecuritization of drug trafficking Mexico under the AMLO administration. *Janus Net, e-Journal of International Relations* 13(1):117–134.

Murillo, Fernando Néstor

2021 ¿Sustentabilidad vs. Megaproyectos? Lecciones de Qhapaq Ñan y el Tren Maya: Dos Programas Regionales de Promoción del Patrimonio y la Movilidad en América Latina. *Area* 28(01):1–18.

Ocaranza, Claudia und Ricardo Balderas

2020 Las Empresas contratadas por FONATUR para la MIA del Tren Maya. URL: <https://poderlatam.org/2020/08/las-empresas-de-la-mia-del-tren-maya/> (besucht am 01. 10. 2024).

OLAG Observatorio Latinoamericano de Geopolítica

2020 *Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental-Tren Maya. Las vías del tren (Proyecto Tren Maya)*. URL: <https://lasviasdeltren.files.wordpress.com/2020/07/olag-2020-observaciones-mia-r.pdf> (besucht am 25. 04. 2023).

Oriol-Bosch, Albert

2012 Resiliencia. *Educ Med* 15(2):77–78.

Patiño, Rodrigo T.

2020a *Opinión técnica sobre la Modificación de la Hidrología subterránea y Alteración a Humedales referida en la Manifestación de Impacto Ambiental modalidad Regional Proy-*

- ecto "Tren Maya Fase 1". Techn. Ber. Promovente: FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. En correspondencia a la solicitud de la DGIRA-SEMARNAT Oficio No. SGPA/DGIRA/DG/03113. Unidad Mérida: Cinvestav.
- 2020b ¿Conviene a Yucatán el Tren Maya?: Decidamos juntos. *Metropoli Mid (blog)*. in press. URL: <https://metropolimid.com.mx/conviene-a-yucatan-el-tren-maya-decidamos-juntos/> (besucht am 13. 06. 2023).
- PND Plan Nacional de Desarrollo
- 2019 *Gobierno de México: Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*. Techn. Ber. URL: <https://framework-gb.cdn.gob.mx/landing/documentos/PND.pdf> (besucht am 02. 04. 2024).
- Pronunciamiento CRIPX, Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil
- 2020 *Pronunciamiento 31 de Agosto 2020*. CRIPX 95. Techn. Ber. URL: <https://cripx95.com/public/pdf/Pronunciamiento%20CRIPX%201%20de%20septiembre%202020.pdf> (besucht am 26. 04. 2023).
- Resumen Ejecutivo Fonatur, Fondo Nacional de Fomento al Turismo
- 2020 *Resumen Ejecutivo: Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional (MIA-R) Tren Maya Fase 1 Palenque-Izamal*. Techn. Ber. URL: <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/camp/resumenes/2020/04CA2020V0009.pdf> (besucht am 19. 04. 2024).
- Reyes Maturano, Ivet
- 2022 Análisis discursivo del Tren Maya. *Maya America* 4(2):181–185.
- Robles-Zavala, Edgar
- 2010 Los múltiples Rostros de la Pobreza en una Comunidad Maya de la Península de Yucatán. *Estudios Sociales* 18(35):101–133.
- Romero-Castro, María del Rosario
- 2022 "Pueblos indígenas: resistencia y resiliencia". *Ra Ximhai* 18(5):75–93.
- Rosa, Alejandro De la
- 2023 SICT asigna a Sedena Operación del Tren Maya. *El Economista*. URL: <https://www.economista.com.mx/empresas/La-SICT-publico-el-titulo-de-asignacion-del-Tren-Maya-a-empresa-militar-y-dejara-concluir-la-construccion-a-Fonatur-20230530-0043.html#:~:text=Este%20martes%20la%20SICT%20public%C3%B3,carga%20con%20una%20vigencia%20indefinida.> (besucht am 01. 10. 2024).
- 2024a Sexto informe de gobierno: AMLO dice que costo del Tren Maya será de 515,000 millones de pesos. *El Economista*. URL: <https://www.economista.com.mx/estados/Sexto-Informe-de-Gobierno-AMLO-dice-que-costo-del-Tren-Maya-sera-de-515000-millones-de-pesos--20240901-0049.html> (besucht am 01. 10. 2024).
- 2024b Tren Maya llega a su etapa final con diferencias en nivel de avances en tramos

Sophie Kuczewski

6 y 7. *El Economista*. URL: <https://www.economista.com.mx/empresas/Tren-Maya-llega-a-su-etapa-final-con-diferencias-en-nivel-de-avances-en-tramos-6-y-7-20240902-0147.html> (besucht am 01. 10. 2024).

Ruhl, Klaus Jörg und Laura Ibarra García  
2007 *Kleine Geschichte Mexikos*. München: C.H. Beck.

Suárez, Karina  
2022 Prisas, Inundaciones y Problemas legales: el Gobierno trabaja a Marchas forzadas para sacar adelante las últimas Obras del Sexenio. *El País*. URL: <https://elpais.com/mexico/2022-10-23/prisas-inundaciones-y-problemas-legales-el-gobierno-trabaja-a-marchas-forzadas-para-sacar-adelante-las-ultimas-obras-del-sexenio.html> (besucht am 03. 03. 2023).

Tapia Sandoval, Anayeli  
2024 ¿Cuánto ha aumentado el feminicidio en México? Estas son las entidades con más casos en el sexenio de AMLO. *Infobae*. URL: <https://www.infobae.com/mexico/2024/03/05/cuanto-ha-aumentado-el-feminicidio-en-mexico-estas-son-las-entidades-con-mas-casos-en-el-sexenio-de-amlo/> (besucht am 01. 10. 2024).

Taylor, Sarah R.  
2018 *On being Maya and getting by: Heritage Politics and Community Development in Yucatán*. Louisville: University Press of Colorado.

Toledo, Víctor M.  
2018 *El Tren Maya: ¿Sueño o Pesadilla?* Instituto de Investigaciones en Ecosistemas y Sustentabilidad UNAM (Campus Morelia), S. 1–7.

Torresa, Rebecca und Janet Henshall Momsen  
2004 Challenges and Potential for Linking: Tourism and Agriculture to achieve pro-poor tourism Objectives. *Progress in Development Studies* 4(4):294–318.

Tren Maya, GC-TTM Grupo constituido por CONACYT para el Análisis de Riesgos en los Territorios en los que está proyectado el  
2019 *Territorios Mayas en el Paso del Tren: Situación actual y Riesgos previsibles*. Techn. Ber. URL: <https://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/geopolitica.iiec.unam.mx/files/2020-03/RESUMEN-EJECUTIVO-GCTTM-ok.pdf> (besucht am 20. 03. 2023).

Usi, Eva  
2021 México: los Pueblos indígenas están decepcionados con López Obrador. *DW México*. URL: <https://www.dw.com/es/m%C3%A9xico-los-pueblos-ind%C3%ADgenas-est%C3%A1n-decepcionados-con-l%C3%B3pez-obrador/a-58811204> (besucht am 02. 04. 2024).

Veiga, Josué G.  
2019 La Cuarta Transformación viaja en Tren. In: Ana Esther Ceceña und Josué G.

Veiga (Hrsg.), *Avances de Investigación: Tren Maya*, pp. 11–52. Mexico-City: Observatorio Latinoamericana de Geopolítica (OLAG).

Vázquez, Jesús

2023a A Revisión, Decisión de Jueces que revocaron Suspensiones de Obra del Tren Maya. *El Economista*. URL: <https://www.economista.com.mx/estados/A-revision-decision-de-jueces-que-revocaron-suspensiones-de-obra-del-Tren-Maya-20230601-0111.html> (besucht am 02. 04. 2024).

2023b Bloquean Paso a Obras del Tren Maya en Tramo 5 Sur. *El Economista*. URL: <https://www.economista.com.mx/estados/Bloquean-paso-a-obras-del-Tren-Maya-en-tramo-5-sur-20230604-0048.html> (besucht am 18. 04. 2024).

Yanes Pérez, Maritel

2023 El homicidio en el sureste mexicano y en los municipios que recorrerá el Tren Maya, 2005-2018. In: Eduardo Martínez Romero, Giovanna Gasparello und Miguel Ángel Díaz Perera (Hrsg.), *Territorios mayas en el paso del tren. Riesgos previsibles y posturas independientes sobre el tren maya*, Bd. 1, pp. 305–332. Mexico-City: Baja Tierra Ediciones.

Zimmermann, Klaus, Walter L. Bernecker, Marianne Braig und Karl Hölz

2004 *Mexiko heute. Politik, Wirtschaft, Kultur*. Madrid/Frankfurt: Vervuert.