

Echeverría V., Pedro, "México: El tren transpeninsular y la guerra de castas", *Kaosenlared*, Barcelona, España, 20 de febrero de 2014.

Consultado en:

<http://www.kaosenlared.net/america-latina/item/81185-méxico-el-tren-transpeninsular-y-la-guerra-de-castas.html>

Fecha de consulta: 28/04/2014.

El tren transpeninsular me recuerda la guerra de castas y el asesinato de miles de indígenas

1. Se acaba de publicar, por órdenes del los gobiernos federal y del estado, con bombo y platillo, la construcción de un ferrocarril de carga y pasajeros que recorrerá de Mérida Yucatán a la Riviera Maya (Cancún-Tulum), Quintana Roo. Su objetivo es ganar mucho dinero –en enormes cantidades- porque no solo hay que ver el presente sino también el futuro. “La ruta del tren transpeninsular se determinó tomando en cuenta la distancia, el número de pasajeros que se movilizan, la llegada de embarcaciones de gran calado y el crecimiento que tendrá esta zona costera de Quintana Roo en mediano plazo. Puede sustituir el transporte de petróleo vía pipas que además de oneroso es de alto riesgo pues contempla almacenamiento y reparto de PEMEX en Punta Venado al aeropuerto de Cancún, Playa del Carmen y Tulum”.

2. No se si porque expreso mis deseos e ilusiones, pero no olvido a los revolucionarios armados de 1910-17 que usaron los ferrocarriles en México para destruir la dictadura de Porfirio Díaz. Me imagino a los jóvenes –descendientes de los miles de mayas que se levantaron en 1848 con “la guerra de castas” y que luego fueron masacrados como animales en las selvas de Quintana Roo en 1902 por los soldados de Porfirio Díaz.- estar guiando ahora ellos los trenes por los terrenos de los líderes indígenas Cecilio Chí, Jacinto Pat y José Antonio Hay asesinados por la canalla, pasando por Valladolid, Chichén y rodeando a la ciudad de Mérida. ¿Tendrán todavía la fuerza los indígenas para resucitar en Chan Santa Cruz (hoy Carrillo Puerto) para salir con su alma a luchar?

3. Por ello, además de ser un gigantesco negocio para los turisteros hoteleros de la Riviera Maya, de los petroleros privados y de los decenas de miles de contrabandistas y

narcotraficantes que buscan paraísos para vivir, quizá se convierta esa “Riviera” –que ya es un paraíso mundial- en el escondite más grande y seguro del universo. “Además –se dice- es una ruta corta, donde el centro de la Riviera tiene mayor número de cuartos que Cancún y se dará servicios a Chichén, Valladolid, Cobá, Punta Venado, Riviera Maya. En una segunda etapa al aeropuerto de Cancún, Playa del Carmen y hasta Tulum. Este no es un proyectito del gobierno y del imperio yanqui que está tras él, sino un proyectote de negocios y estrategias militares.

4. Me imagino que ese tren va a ser vigilado por miles de elementos de las fuerzas armadas. Imagínenlo a diario transportando de día a miles de turistas yanquis, europeos y asiáticos y por la noche enormes cargamentos de petróleo y otros productos que deben distribuirse. ¿Puede olvidarse que sabiendo que en Campeche ha sido la más grande zona petrolera, Yucatán y Quintana Roo quizá puedan aportar mucho más petróleo? Por ello se han intensificado desde hace años investigaciones para sacar petróleo en la zona y el trazo de transportes en la península. No puede olvidarse que Yucatán durante el porfiriato llegó a ser el estado más comunicado por el ferrocarril y las vías de “Cauldville” que llegaban a todas las haciendas henequeneras.

5. He tenido la oportunidad de conocer esa realidad por dos libros de investigación (entre otros ocho) que he publicado sobre el asunto: “Las haciendas henequeneras en Yucatán” (2008) y la Historia de los ferrocarriles y sus obreros en Yucatán (“Nos llevó el Tren”, 1999) Ambos fueron publicados en la Universidad Autónoma de Yucatán y el de las haciendas también por el Instituto de Cultura de Yucatán; pero las ediciones de libros en México apenas alcanza los dos mil ejemplares y muchas veces se quedan en bodega. Por eso puedo imaginarme que un día ese tren regrese de Quintana Roo a Yucatán borrando las fronteras que el dictador Díaz impuso en 2002 para separar a Quintana Roo de Yucatán.

6. El tren no significa un “gran progreso” para los trabajadores de la península; es solamente la demostración del enorme poder que tiene la clase dominante para seguir haciendo sus negocios. ¿Alguien pensó tontamente en que el tren se pondría al servicio de los pueblos? Cuando en 1875 se clava el primer riel de ferrocarril en Yucatán sólo se estaba

pensando en el henequén que en esos años se comenzaba a vender masivamente a los EEUU. En 1881 se inauguró la primera vía al puerto de Progreso para desde ahí exportar a los EEUU. Luego vendrían los ferrocarriles que partirían de Mérida a Tizimín y Valladolid; a Izamal, Sotuta, Ticul-Peto, Hunucmá y Campeche. Para explotar al trabajador y el henequén estuvieron los ferrocarriles.

7. Ya Salvador Alvarado, el gobernador y revolucionario que introdujo en 1915 la Revolución Mexicana en Yucatán, había planteado un proyecto de ferrocarril para unir en relaciones y productos los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. El proyecto se cayó en 1917 por los cambios revolucionarios; luego en 1957 llegó a Mérida el Ferrocarril del Sureste que comunicaba con la estación Allende de Coatzacoalcos, Veracruz. Así que en Yucatán conocemos bien el transporte por ferrocarril y sabemos de los negocios que se pueden hacer con ellos, particularmente con la carga que siempre ha representado el 80 por ciento de los negocios capitalistas en ferrocarril.