

Lomnitz, Claudio, "Tren Maya: los zapatistas tienen razón", *La Jornada*, Ciudad de México, México, 09 de enero de 2019.

Consultado en:

<https://www.jornada.com.mx/2019/01/09/opinion/016a2pol>

Fecha de consulta: 01/02/2023.

Como en esta columna voy a hablar mal del gobierno de Andrés Manuel López Obrador, quisiera empezar reconociéndole cosas: el alza al salario mínimo, la lucha contra el *huachicol*, el haberse declarado en contra del *fracking*... Son políticas decididas, importantes, y muy positivas.

Pero, habiéndolas reconocido y agradecido, debo decir que molesta que el gobierno actúe como si su triunfo en las urnas fuese una luz verde indefinida, que lo legitima para imponer cualquiera de las ideas de López Obrador. Morena recibió millones de votos a pesar de algunas de esas ideas. Nuestro Presidente ganó la pasada elección sobre todo por la credibilidad que inspiraron su promesa de reducir la desigualdad, sus compromisos de cero tolerancia a la corrupción y la de abrazos no balazos. Sus demás obsesiones solían convencer a bien pocos.

Las ideas económicas de López Obrador, en especial, han sido siempre problemáticas. Nuestro Presidente es un desarrollista a la vieja usanza, como lo ha explicado él mismo con frecuencia, incluso en su discurso de toma de posesión, donde se adhirió de lleno y sin ambages al modelo de desarrollo estabilizador de los tiempos en que don Antonio Ortiz Mena fue secretario de Hacienda (es decir, las presidencias de Adolfo López Mateos y Gustavo Díaz Ordaz). Quizá haya varios a quienes nos gustaría que México volviera a los años 60 –finalmente para los viejos, todo pasado siempre fué mejor–, pero el modelo de industrialización por sustitución de importaciones que fue la piedra de toque del desarrollo estabilizador es incompatible con los tratados de libre comercio actuales. La Ford de México de tiempos de Díaz Ordaz producía autos para el mercado nacional, la Ford mexicana de hoy los hace para el mercado estadounidense. Son dos Fords completamente

diferentes. Sería imposible arraigar a la industria mexicana de hoy en el mercado nacional sin generar una crisis mayúscula.

Además de la globalización, hay otros dos factores que nos divorcian de la políticas de un Ortiz Mena: el medio ambiente y la democracia. Acapulco floreció durante los tiempos, posiblemente dorados, del modelo desarrollo estabilizador y también entonces se inventó Cancún, donde no había ni una ranchería. Hoy Acapulco –que sí fue, como dicen, una perla en el Pacífico– es un desastre urbano y ambiental, una ciudad en estado de emergencia. Cancún, por su parte, tiene ya 630 mil habitantes, y comienza a tener problemas socio-ambientales graves. Esto se debe a que el desarrollismo le apostó a los polos de desarrollo sin incorporar ni un pensamiento ambiental ni un compromiso democrático serio.

El Tren Maya es un proyecto desarrollista que le hubiera encantado a Miguel Alemán, Ruiz Cortines, o a Echeverría. Ciertamente que el presidente López Obrador ha dicho que en él no se tumbará un solo arbolito, pero esa declaración, además de ser rigurosamente falsa, destila el mismo menosprecio al tema ambiental que tuvieron sus predecesores.

¿Por qué o dónde encuentro ese menosprecio? Es justo hablar de menosprecio, porque en el caso del Tren Maya, como en el de cualquier ferrocarril, lo de menos desde el ángulo ambiental es el tren: el verdadero asunto es lo que carga el tren. Y el gobierno presume que el Tren Maya atraerá a 4 millones de nuevos turistas extranjeros al año. Esa es una meta bien atractiva, claro: 4 millones más de turistas extranjeros generarán mucha riqueza. Para poner la cifra en su contexto, Cancún recibe alrededor de 5 y medio millones de turistas al año.

O sea que el Tren Maya, que tendrá mil 500 kilómetros y 12 estaciones, transportará a un número de turistas extranjeros parecido al que recibe anualmente Cancún, además de los turistas nacionales. Esos viajeros, sin duda, pasarán noches en los puntos más atractivos del recorrido, especialmente en Palenque, Calakmul y Bacalar, que quizá sean los platos más fuertes del circuito, pero también en otros puntos, como Xpujil, Mérida o Valladolid, de modo que esos lugares también tendrán que desarrollar o agrandar su planta hotelera. La

población de Cancún –que, recordemos, existe exclusivamente gracias al turismo– pasó de cero habitantes alrededor de 1970 a los 630 mil habitantes que tiene hoy. La población de Palenque hoy es de 110 mil, la de Calakmul es de 28 mil, Xpujil tiene 4 mil, la población de Bacalar es de abajo de 10 mil.

Esos lugares recibirán a los más de 4 millones de turistas del circuito. Para alojarlos, alimentarlos y entretenerlos habrá que construir hoteles, restaurantes, bares, discotecas, burdeles, lavanderías, misceláneas y mil otras cosas. No va a ser cuestión de proteger árboles donde pase el tren. Habrá que sacar agua de ríos y de mantos friáticos, derribar selvas, y pavimentar milpas. El tren cambiará la vida de la región, como la cambió en su momento Cancún.

Los zapatistas y todas las comunidades de la región tienen derecho a conocer y discutir este proyecto desarrollista en detalle, y a resistirse a él si no les convence. El poder local existe.