

León, Cuauhtémoc y Eugenio Fernández Vázquez, "¿El Tren Maya será 'fifi' o integrará a la península?", *La Jornada Maya*, México, 19 de noviembre de 2018.

Consultado en:

<https://www.lajornadamaya.mx/2018-11-19/--El-Tren-Maya-sera--fifi--o-integrara-a-la-peninsula->

Fecha de consulta: 13/02/2023.

Se propone construir un ramal que conecte Mérida con Felipe Carrillo Puerto, aprovechando la vía ya existente entre Mérida y Peto

Faltando menos de un mes para la fecha fijada por el presidente electo, Andrés Manuel López Obrador, para que inicien las obras del tren maya, las preguntas básicas siguen sin respuesta: ¿Esta obra de infraestructura servirá para transformar la economía de la región, o para profundizar la desigualdad?, ¿el nuevo ferrocarril será verdaderamente respetuoso del medio ambiente, o se maquillará con medidas cosméticas?, ¿el tren maya integrará a la península de Yucatán, o solamente servirá a los empresarios del sector turístico?

Sin ir más lejos, hasta la fecha sabemos cuáles son las estaciones que tendrá en esta primera etapa, pero no conocemos la ruta que seguirá para unirlos. Se nos dijo que habrá una segunda etapa, pero no sabemos en qué consistirá, ni a quiénes beneficiará. Sabemos que se usarán los derechos de vía existentes para no deforestar, pero no sabemos si se incluirán, por ejemplo, pasos de fauna, y hay tramos en los que no hay vía que no sabemos cómo se abrirán.

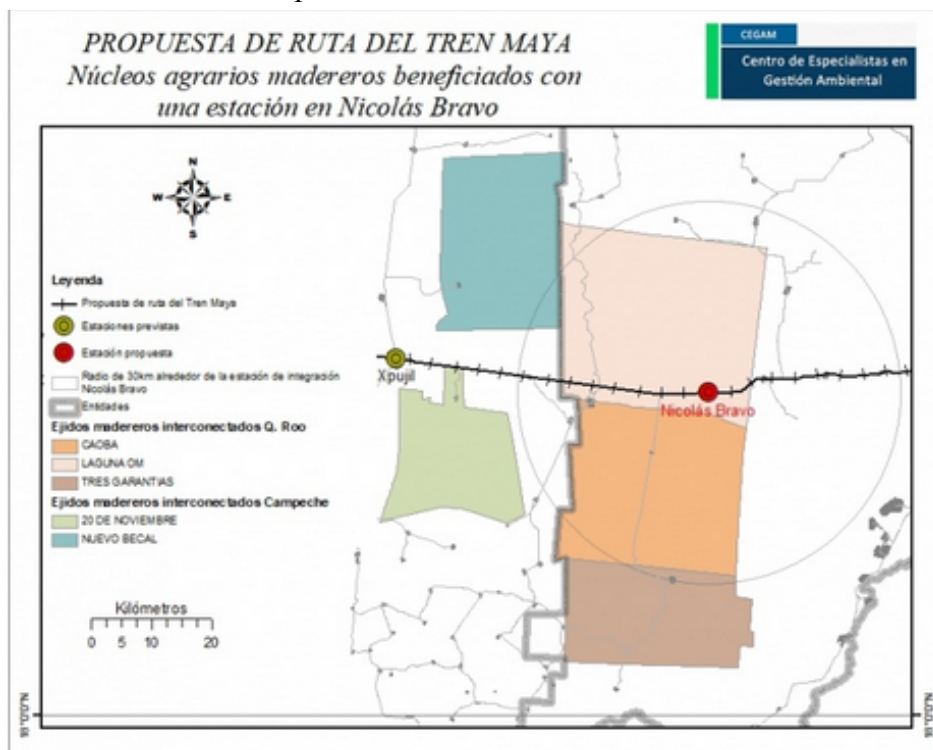
Sabemos que, así como está, beneficiará a los grandes hoteleros de la región y a los empresarios del sector turístico, pero difícilmente beneficiará al resto de la población. Aún si, como se ha anunciado recientemente, se incluyen vagones de carga en el tren, no sabemos todavía quién los podrá usar ni para qué, y hasta que no estén listos el ramal y la terminal de Progreso, entre otros pendientes, el efecto del tren en quienes no dependen del turismo será mucho menor del potencial.

Desigualdad

En este sentido, y si no se toman medidas para corregirlo, el tren maya podría ser uno de los motores del aumento de la desigualdad en la península, al potenciar un sector muy intensivo en capital financiero e infraestructura, como el turístico, y marginar a otros que más bien requieren mano de obra, capital natural y capital humano, como el agrícola o el forestal. Tendrán razón entonces quienes denuncien que este ferrocarril no es un tren maya, sino un tren fifí.

Uno de los mapas que acompañan esta nota muestra las localidades urbanas y rurales que tendrían acceso al tren maya según la ruta que se ha planteado hasta ahora. La mayoría están concentradas en las zonas que ya hoy reciben mayor turismo. Una de ellas es el corredor que va de la Sierra Puuc a Valladolid, en donde se ubican ruinas tan famosas como Uxmal y Chichén Itzá, y la misma ciudad de Mérida. Otra más es la Riviera Maya, entre Cancún y Tulum.

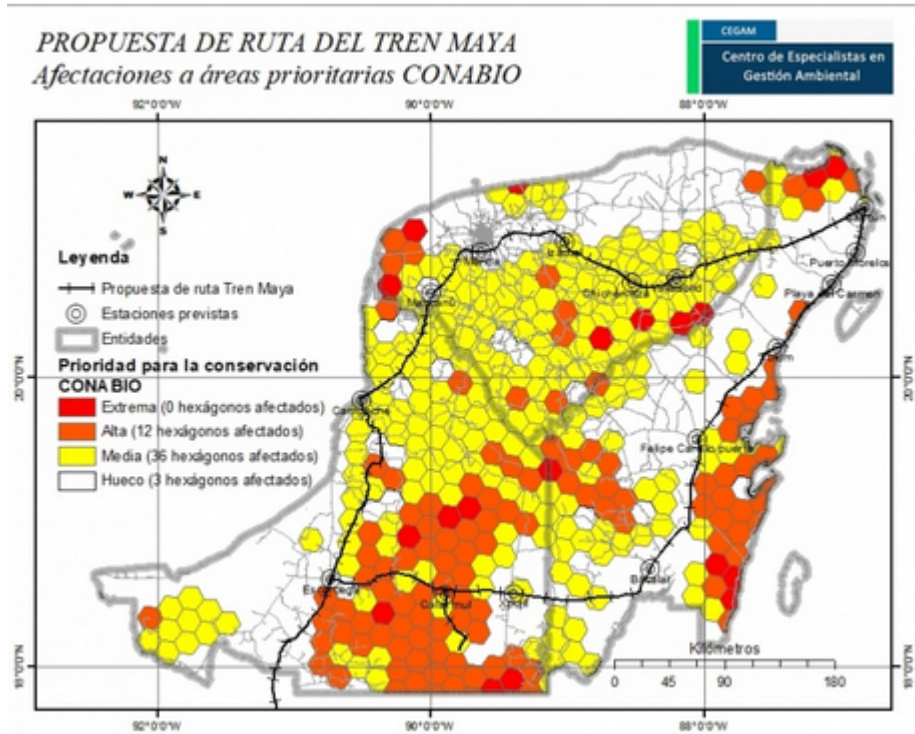
Las zonas que producen madera y otros productos forestales, como el sur de Quintana Roo, por ejemplo, quedan alejadas de cualquier estación. Lo mismo pasa con las zonas agrícolas y agroforestales del centro de la península.



Esta zona es precisamente la designada como prioritaria para el programa Sembrando Vida, que con tanto entusiasmo ha anunciado el equipo de López Obrador. Si verdaderamente se le quiere dar un impulso a la producción campesina, se deberían articular las inversiones de ese programa con la inversión en infraestructura que supone el tren maya. Por eso, proponemos dos medidas que tendrían un enorme impacto: incluir una estación más en Nicolás Bravo, Quintana Roo, que dé servicio a los ejidos madereros del sureste de la Península (por ejemplo, Nuevo Bécab, Tres Garantías y Caobas, que son ejemplo mundial de buen manejo forestal), y construir un ramal que conecte Mérida con Felipe Carrillo Puerto, aprovechando la vía ya existente entre Mérida y Peto, y ampliándola para unir Peto con la ciudad quintanarroense.

Deforestación

Sabemos también que la ruta del tren que se plantea seguirá, donde sea posible, rutas ya existentes, aunque abandonadas, de la infraestructura ferroviaria que unía Campeche y Yucatán. En ese sentido, tiene razón el equipo que ha quedado a cargo del tren cuando afirma que no habrá deforestación, pero quedan muchas preguntas por responder. Por ejemplo, no hay ruta previa -al menos no en los mapas disponibles en la actualidad- que una Izamal con Pisté -la localidad más cercana a Chichén Itzá- y con Valladolid. La nueva ruta que se ha de trazar, ¿seguirá la de la carretera? ¿Se abrirá una nueva?



Además, prácticamente toda la ruta del tren maya atraviesa o toca zonas que la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad considera prioritarias para la conservación, y áreas naturales protegidas de vital importancia, como se muestra en otros de los mapas que acompañan esta nota. Para respetar esa biodiversidad y esas áreas protegidas no basta con no deforestar: hace falta incluir pasos de fauna, mitigar el impacto de las obras sobre los acuíferos cercanos, reducir el ruido que generará el paso del tren.

¿Qué medidas se tomarán para ello?

El anuncio del tren maya fue bienvenido como una enorme oportunidad para la región; sin embargo, ese potencial y esa legitimidad pueden irse al traste si no se toman medidas para que el nuevo ferrocarril sirva a toda la población de la península, y no sólo a los turistas, y si no amplía su base de beneficiarios para ir más allá del sector hotelero.

*CEGAM (Centro de Especialistas en Gestión Ambiental)