

Godoy, Emilio, "Tren Maya cambia la anatomía del sureste de México", *Dialogue Earth*, Reino Unido / China, 24 de junio de 2022.

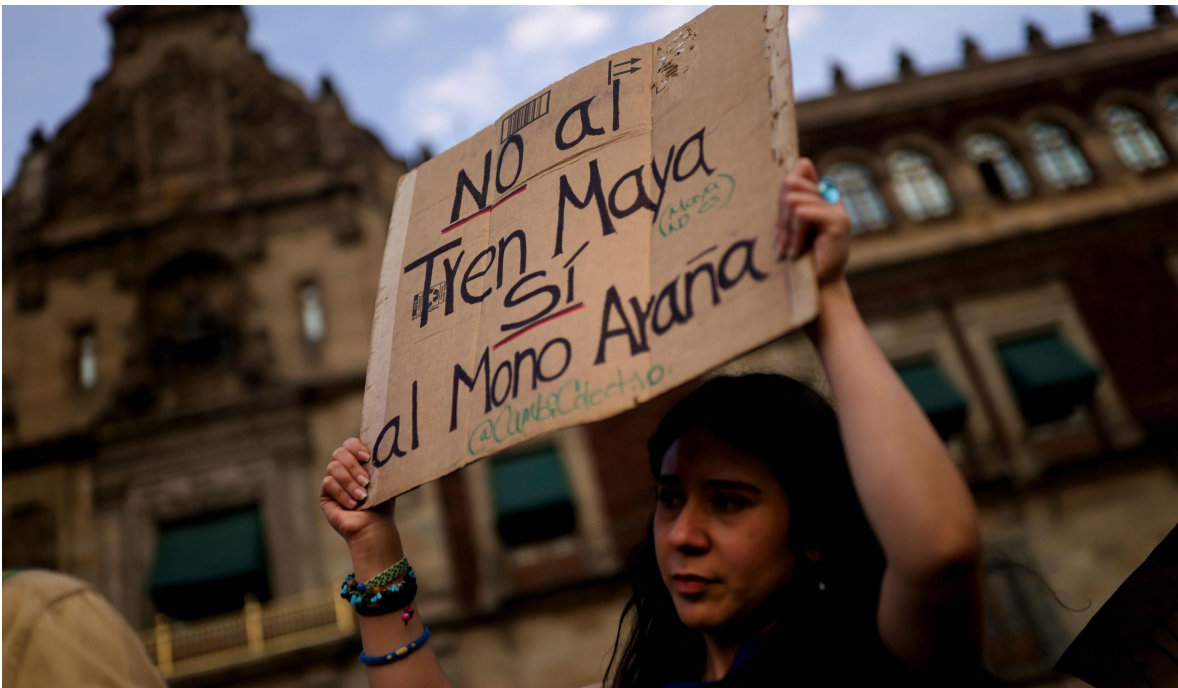
Consultado en:

<https://dialogue.earth/es/naturaleza/55331-tren-maya-cambia-la-anatomia-del-sureste-mexicano/>

Fecha de consulta: 26/09/2023.

Tren Maya cambia la anatomía del sureste de México

El controvertido proyecto amenaza a la misma industria turística que pretende apoyar, en medio de retrasos y reclamos por parte de defensores medioambientales



“No al tren maya, sí al mono araña”, dice un cartel en una protesta en Ciudad de México contra el polémico ferrocarril, en marzo de 2022. Los ecologistas están preocupados por las amenazas del proyecto para la biodiversidad de la península de Yucatán. (Imagen: Edgard Garrido / Alamy)

Emilio Godoy
Junio 24, 2022

[Escárcega](#), una ciudad de casi 60.000 habitantes en el sudoriental estado de Campeche integra la ruta del Tren Maya (TM), el megaproyecto más ambicioso del gobierno del presidente

Andrés Manuel López Obrador. El tren pasará por la avenida principal de la ciudad, a pocos metros del palacio municipal, una calle llena de ruido del tráfico y los comercios.

Esta ciudad yucateca debe su nombre al ferrocarril, pues [albergó](#) desde los años '30 del siglo pasado una estación de tren, bautizada en homenaje a Francisco Escárcega, jefe de las obras ferroviarias en el sureste mexicano. Ahora, más de nueve décadas después, los habitantes de Escárcega tienen la esperanza de que el ferrocarril, a cargo del gubernamental Fondo Nacional de Turismo (Fonatur), deje beneficios al sitio.

El Tren Maya

Lanzado en 2018 como un proyecto emblemático del presidente de México, AMLO, el Tren Maya tiene previsto recorrer 1.500 km en la Península de Yucatán, con el objetivo de conectar los destinos turísticos del sureste del país. Su finalización está prevista para finales de 2023.

“Esperamos que traiga empleos y turistas, que la gente venga a visitar”, dice a Diálogo Chino Betsy Rodríguez, empleada de una tienda.

Pero la obra encierra una paradoja, pues mientras el gobierno promete turismo sostenible en otras áreas de la región, amenaza los propios imanes de ese flujo, como los cenotes, las cuevas y todo el bioma.

Según [fuentes oficiales](#) el Tren Maya tendrá 21 estaciones y 14 paraderos a lo largo de unos 1.500 kilómetros. Pasará por 78 municipios de los estados del sur y el sureste del país: Campeche, Quintana Roo, Yucatán, Tabasco y Yucatán, los tres primeros en la Península de Yucatán, con uno de los ecosistemas mexicanos más importantes y frágiles, y que en total acogen a 11,1 millones de habitantes.

Sus locomotoras trasladarán a miles de turistas y llevarán carga de soja transgénica, aceite de palma y carne de cerdo, grandes actividades agropecuarias en la región.

Tren Maya: un proyecto de interés mundial

A los antiguos rieles del tren ya los despojaron de su esqueleto metálico y ahora duermen en un poblado cercano, como comprobó Diálogo Chino en un recorrido por la ruta. Una valla de alambre, de corta estatura, separa la ruta de la calle aledaña, flanqueada de casas vacías.

En 2020, Fonatur asignó la construcción del Tramo 1 a un [consorcio](#) integrado por la portuguesa Mota-Engil México, China Communications Construction Company (CCCC, que posee una participación del [30%](#) en la empresa portuguesa) y los mexicanos Grupo Cosh, Eyasa y Gavil Ingeniería y que invertirá más 630 millones de dólares.

El [Tramo 1](#), de los siete que componen el proyecto, partirá del municipio de Palenque (Chiapas), seguirá a Boca del Cerro y El Triunfo, en el vecino Tabasco, para arribar a Escárcega, en Campeche, a lo largo de 227 kilómetros. La ruta tendrá paradas en Candelaria (Campeche) y Tenosique (Tabasco).



En la construcción también está involucrada Angang Group, con sede en la provincia de Hunan –en el centro de China–, que provee de rieles a los tramos 2 y 4. Mientras, la estadounidense Steel Dynamics abastece al Tramo 1 y la japonesa Sumitomo, a los 3 y 5.

Para Sergio Prieto, académico del público [El Colegio de la Frontera Sur](#), el ferrocarril busca la reconfiguración del territorio, con pugnas entre lo público, lo colectivo y lo privado, basada en la llegada de población extrarregional y una nueva idea de desarrollo socioeconómico, cimentada en el turismo y la creación de empleos.

“Se promueve la idea de que no es una obra extractivista (de recursos naturales), que no daña el ambiente. Pero no es solo un tren ni es maya. Es un gran proyecto regional que incorpora otras iniciativas”, señala Prieto.

El Tren Maya implica efectos ambientales, culturales, económicos, sociales y territoriales. El Tramo 1 alberga dos zonas de alto impacto ecológico, por la presencia de selva y ríos en Chiapas y Tabasco. Las consecuencias ecológicas han suscitado protestas de organizaciones ambientales en todo el país, que han recibido el [apoyo](#) de cantantes y figuras del espectáculo, y han generado un enfrentamiento directo con López Obrador.

En medio de la selva, la vía es una marca a hierro candente sobre el territorio que ha concitado simpatía y rechazo, según crean en los beneficios futuros –que como todo mañana es hipotético– y los impactos tangibles, más ciertos.

Tren Maya: obras a contrarreloj

A pesar de la improvisación, las prisas y la obstinación presidencial, las obras van retrasadas, como constató Diálogo Chino.

La construcción del Tramo 1, que [arrancó](#) en 2020, inició sin estudios ni permiso ambiental. No obstante las vicisitudes y las denuncias de grupos ambientalistas de daños al ecosistema, López Obrador ha prometido que el tren completo pitará en diciembre de 2023, contra viento y marea.



Obra en el tramo 1 de la ruta del Tren Maya. (Imagen: Emilio Godoy)

A lo largo del Tramo 1, los constructores ya retiraron los rieles del antiguo tendido, abren el trazo, edifican puentes vehiculares y levantan las estaciones.

Las brigadas trabajan las 24 horas en dos turnos, a veces incluso domingos, y ahora enfrentan las tareas más complejas, como instalar el nuevo tendido, la construcción de la infraestructura inmobiliaria, la colocación de los trenes y la habilitación de los sistemas electrónicos.

En su [evaluación](#) de la cuenta pública 2020, la oficial Auditoría Superior de la Federación (ASF), la contraloría nacional, ya había advertido del rezago, pues el megaproyecto reportó un avance de una quinta parte respecto al plan de 2019 y 2020 debido a rediseño del recorrido, demora en obtención de derechos de vía de paso y en el retiro del tendido existente, que Fonatur achaca a la pandemia.

En una solicitud de información pública, Fonatur respondió a Diálogo Chino que las obras de la ruta Palenque-Escárcega tienen un avance de 21%, mientras que la dependencia reportó un avance de 14% en la ruta Escárcega-Calkiní (también en Campeche). En un año y medio, las obras deben estar finalizadas.

Además, la ASF evidenció el aumento del costo de 7.320 millones de dólares en 2019 a 8.830 millones al año siguiente, con la falta de explicación del gasto por al menos 13 millones.

El proyecto va a favorecer a los ya favorecidos, como la industria turística y la inmobiliaria.

En Palenque, una zona de fuerte influencia de López Obrador por la presencia de su finca “La Chingada”– la construcción está a un nivel similar a la de Escárcega. En el barrio Pakalna, en Palenque, la ruta discurre en paralelo a la carretera, entre vías secundarias y selva baja, en las proximidades del antiguo aeropuerto.

“El gobierno decía que solo era la rehabilitación (de la vía) y se puede constatar que no es así. Hay una diferencia enorme, porque el impacto es mucho más fuerte, porque hay que excavar de nuevo, remover tierra, flora y están los efectos sobre la fauna”, señala Elisa Cruz, [académica](#) de la pública Universidad Autónoma de Chiapas, a Diálogo Chino.

El [estudio](#) de 2021 “Impacto de las vías de comunicación sobre la fauna silvestre en áreas protegidas. Estudios de caso para el sureste de México”, elaborado por investigadores de Ecosur, concluyó en que el Tren Maya exacerbará la fragmentación y el deterioro de la calidad del hábitat en un periodo de solo 10 años.

El reporte citado indica que el tren “tendrá una repercusión ambiental mayor que la causada por la red de carreteras de la región”, con un efecto “negativo”, “directo”, de “magnitud alta” y cuya superficie afectada “de forma irreversible” representa 15 % de las 25.000 hectáreas perdidas por la construcción de carreteras en dos siglos.

La pérdida de hábitats, provocada por la operación del ferrocarril, puede incrementar significativamente durante la primera década de funcionamiento por el hipotético fomento a la agricultura y ganadería debido a la baja de costos de transporte.



El camino es preparado para la colocación de la nueva vía del Tren Maya, cerca de Palenque (Imagen: Emilio Godoy)

Para el recorrido de unos 600 kilómetros entre Palenque e Izamal (Yucatán), Fonatur solicitó a la autoridad ambiental el permiso para talar más de 800 hectáreas. En total, el Tren Maya demanda 1.681 hectáreas, que implican el corte de 30.0000 árboles, según el estudio original de impacto ambiental.

El gobierno mexicano asegura que no daña el ambiente y, por lo contrario, trabaja en su mejoramiento. Fonatur arguye que el programa [Sembrando Vida](#), que paga cada mes unos 250 dólares a sus beneficiarios por sembrar árboles frutales y maderables, ya [cubre](#) 19.707 hectáreas en Palenque y La Libertad, un municipio vecino. A lo largo del Tren Maya, ese plan se extiende por 142.852 hectáreas.

El taxista Alfredo Sandoval confía en que haya reparto de los beneficios del ferrocarril. “Si hay dinero para uno, debe haber para todos. Van a llegar más turistas y hay que estar preparados”, asegura a Diálogo Chino.

Para Prieto, el tren puede dejar enormes beneficios económicos. “Pero va a favorecer a los ya favorecidos, como la industria turística, la inmobiliaria. Se dan concesiones de grandes extensiones territoriales al capital privado para que exploten los recursos. Va a salpicar a quienes se suban al tren, pero hay que ver más allá del corto plazo”, alerta el especialista.

Cruz insiste en la divulgación de todos los estudios oficiales sobre el Tren Maya. “Siempre nos hemos opuesto a las malas prácticas. Y ahora nuestra posición es más insistente, porque queremos un cambio”, argumenta.

[Emilio Godoy](#)

Periodista en temas de medio ambiente basado en México