

## En plena catástrofe ambiental, el Tren Maya va!

Ana Esther Ceceña<sup>1</sup>

*In 2019, the tropics lost 11.9 million hectares of tree cover. Nearly a third were primary forests—the equivalent of losing one football pitch of primary forest every 6 seconds.*

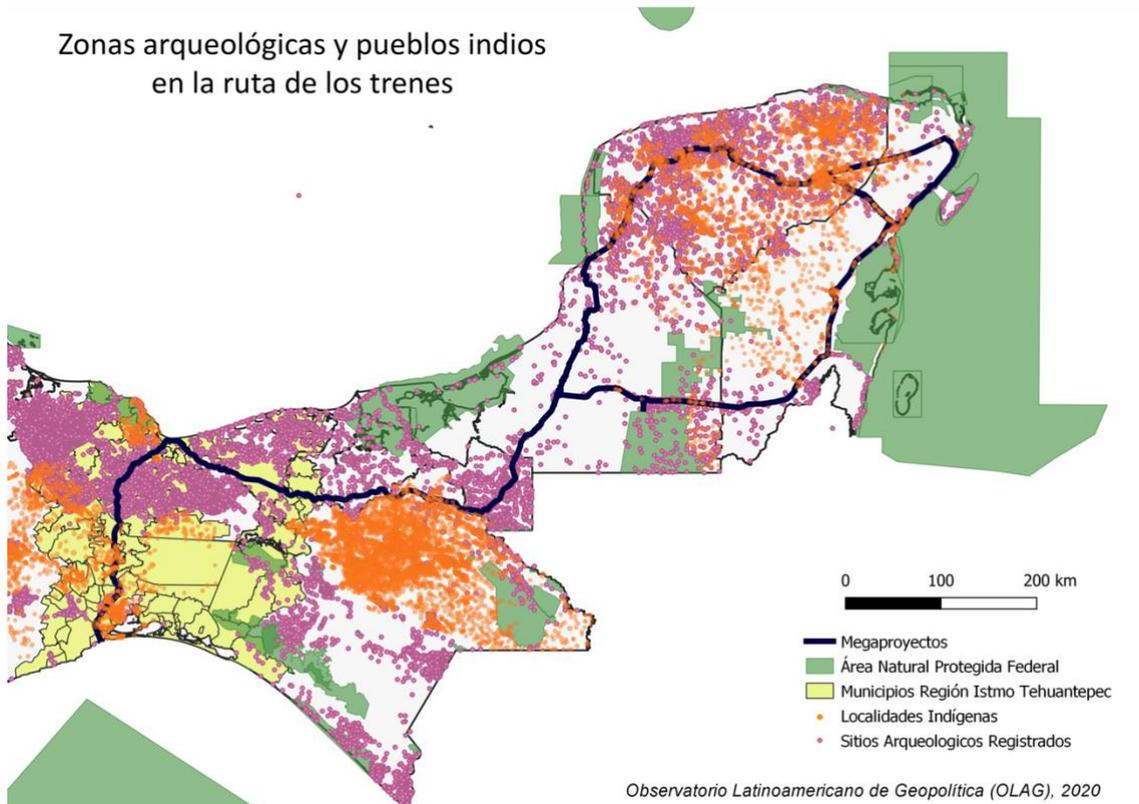
World Resources Institute

En un territorio que alberga la mancha selvática más grande de América del Norte y el segundo acuífero subterráneo del país; que recibió el impacto del meteorito que terminó con los dinosaurios, formó un anillo de alrededor de 900 cenotes y dejó impregnada información sobre la historia material y orgánica de la vida en el planeta, se quiere implementar el *Proyecto de desarrollo integral Tren Maya* (<https://www.trenmayagob.mx/proyecto-tecnico>).

Con un trazo lineal de 1,525 km. en que correrán las vías de un tren rápido (160 km/h) para pasajeros y uno para carga de menor velocidad (120 km/h) y mucho mayor peso, se propone reordenar todas las actividades productivas, comerciales, turísticas y de movilidad en ese enorme y rico territorio. Para ello, y a pesar de la experiencia de Cancún que atrajo el turismo internacional pero desequilibró el uso del territorio y las dinámicas regionales propiciando la especulación de tierras, el aumento del desempleo y la violencia, se propone generar 18 polos de desarrollo similares atrayendo a la población rural hacia empleos urbanos principalmente en el sector servicios.

---

<sup>1</sup> Coordinadora del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica en el Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México y Presidenta del Comité Directivo de la Agencia Latinoamericana de Información (ALAI). Este texto forma parte del proyecto PAPIIT IG300318.



Además de la Península de Yucatán este proyecto comprende la zona de Tabasco-Campeche-Chiapas donde se encuentran las cuencas petroleras del sur con “...el 75.6 % de las reservas probadas [...] de hidrocarburos [y] el 92 % del total de los petroquímicos básicos producidos en el país” (Geocomunes, 2020, p. 7), y donde ahora se construye la refinería de Dos Bocas. Se prevé que el tren de carga transporte hidrocarburos, minerales y alimentos para el turismo, principalmente.

En la región del Tren Maya se busca promover el turismo en gran escala orientando las actividades económicas hacia los servicios correspondientes, incluyendo la producción de alimentos, entre la que se cuenta la carne de cerdo que produce Alfonso Romo en las inmediaciones del anillo de cenotes y del humedal de Homún, reconocido internacionalmente por las especies que contiene y la situación de riesgo que presenta, causando contaminación y la destrucción de un gran cenote dentro de la granja, como han denunciado Los Guardianes de los Cenotes (*Tribuna*, 6 de julio 2019.

<https://tribunacampeche.com/yucatan/2019/06/06/danan-medio-ambiente-las-empresas-porcicolas/>). No hay en el proyecto propuestas de remediación y regulación en casos como éste sino que más bien, actividades de este tipo se consideran parte del *desarrollo* que se quiere promover.

Solamente para Calakmul se prevé que de 40 mil visitas al año que ahora tiene pase a 3 millones de visitantes, con los impactos que esto provocará al medio ambiente, la riqueza arqueológica y las sociedades locales.

Declaraciones varias de los promotores del proyecto señalan que los procesos predatorios que ya están presentes en la región, son causados por la pobreza de los pobladores. No obstante, sobran ejemplos como el de los grupos menonitas que talaron 3 mil Ha. de selva (Guardian, G. 28 octubre 2019. *Yucatán a la mano.com* [https://www.yucatanalamano.com/menonitas-acaban-con-3-mil-hectareas-de-selva-de-g-](https://www.yucatanalamano.com/menonitas-acaban-con-3-mil-hectareas-de-selva-de-g-roo/?fbclid=IwAR1j6nliOdZWlvWckvp7mVyVsthY8eSMtoWUAWO6YzhiHiQDURx6awB_0B8)

[roo/?fbclid=IwAR1j6nliOdZWlvWckvp7mVyVsthY8eSMtoWUAWO6YzhiHiQDURx6awB\\_0B8](https://www.yucatanalamano.com/menonitas-acaban-con-3-mil-hectareas-de-selva-de-g-roo/?fbclid=IwAR1j6nliOdZWlvWckvp7mVyVsthY8eSMtoWUAWO6YzhiHiQDURx6awB_0B8)) para sembrar soya (¿será transgénica? Porque en la actualidad ya no hay de otra), usando agroquímicos que, no sólo afectan directamente a las plantas y pobladores de las cercanías, sino que trasminan hacia el Acuífero Yucatán y han llegado a adulterar las aguas de la Laguna de Bacalar haciéndole perder en momentos sus singulares colores que la han colocado como única en el mundo.

Simultáneamente, la actividad turística de Cancún que aporta anualmente entre 4 y 10 turistas por persona (Benítez, J et al, en prensa) y genera una enorme cantidad de desechos no orgánicos además de verter sus aguas negras en las costas de Quintana Roo, ha propiciado una extensión del área turística hacia Tulum y Bacalar induciendo daño en los arrecifes, destrucción de humedales y la privatización de las playas. A tal punto son riesgosos y dañinos estos desarrollos que la carretera que conecta Cancún y Tulum se acaba de hundir porque finalmente su peso venció el soporte de las cavernas o cenotes sobre los cuáles se trazó. ¿Cómo podrán soportar un tren de alta velocidad y peso que multiplicará las vibraciones? ¿Cómo detener y remediar los daños en los arrecifes de coral y los humedales de la región costera cuando muchos ya son irreversibles? ¿Cómo garantizar una protección del anillo de cenotes ante el crecimiento de la mancha urbana y el turismo?

Ambientalmente el tipo de tren que está propuesto y la ruta que seguiría provocará un impacto muy fuerte sin remediación posible en muchos de los casos. Incluso la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) que presentó FONATUR asienta que:

Deberá ponerse especial atención en el momento del diseño final del proyecto en esta zona [del anillo de cenotes de Chicxulub]; se recomienda realizar estudios geofísicos exhaustivos en el trazo definitivo, a fin de determinar con precisión la probable existencia de cavernas subterráneas [e indica que] se realicen estudios de geología más detallados, echando mano de todas las herramientas que constituyen un estudio geológico a nivel proyecto ejecutivo. (MIA, 2020, cap. IV, p. 82-83).

Considerando la construcción de los 18 “polos de desarrollo” o urbanización, que son la mayor apuesta del proyecto, el impacto se multiplica. Baste considerar que los centros urbanos son los mayores emisores de contaminantes. Son generadores de basura no degradable pero también de emisiones de dióxido de carbono. Según los cálculos, en la actualidad hay 31 megaciudades en el planeta que ocupan “...menos del 0.5% de la superficie terrestre” (European Commission, 2010). (Zambrano y Medina, 2019, p. 11) y, sin embargo, estas “...ciudades son responsables del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero y del 65% del consumo global de energía”. (López Morales, 2019, p. 19). En una escala menor, por supuesto, es previsible que este proceso se desate o se profundice en la región Tren Maya multiplicando el problema.

Ante la catástrofe ecológica que está viviendo el planeta, la conservación de un área selvática como la de la Península de Yucatán es imprescindible, pues forma parte del complejo biológico tropical del continente. El tránsito de especies en el área alimenta su versatilidad y la capacidad de seguir albergando y generando especies endémicas que amplían la biodiversidad global. Las vías de un tren de la envergadura planeada cortarían el paso y provocarían un recogimiento de especies por los efectos barrera, ruido y vibración, además del daño que causará el diésel quemado que extrañamente, en vez de electricidad, es el combustible elegido para el funcionamiento de un transporte que se pretende modernizador.

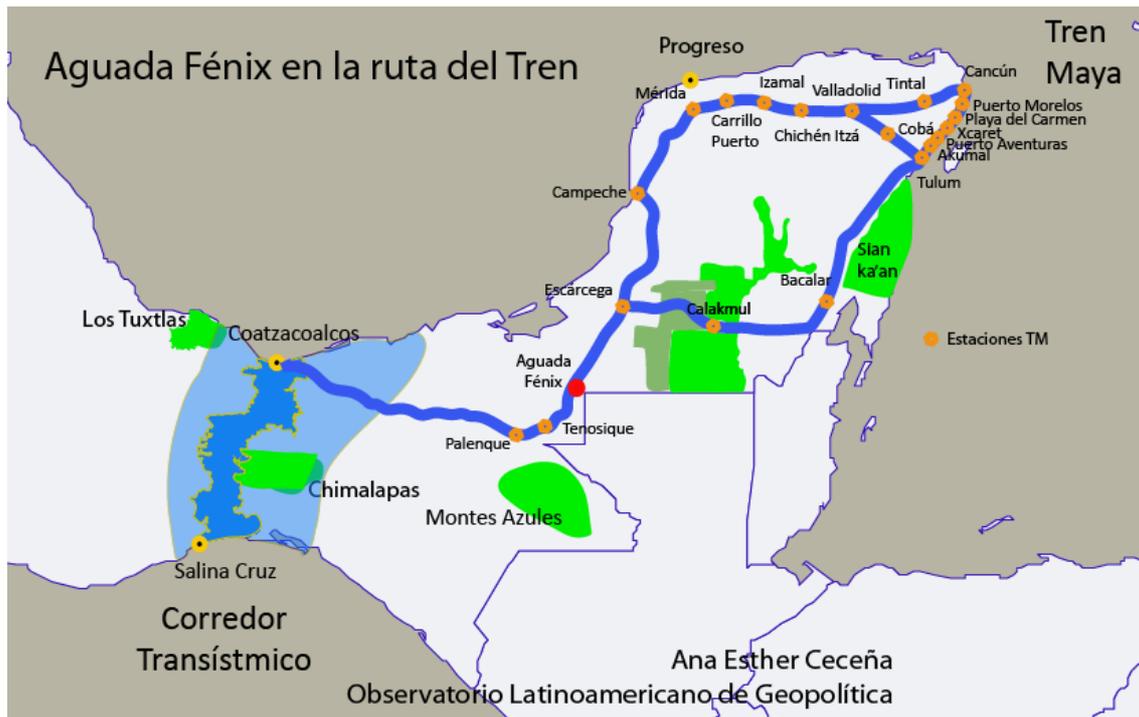
Todo esto en conjunto conforma un sistema ambiental de inmenso valor pero frágil. No puede ser explotado sin riesgos que, en este caso, son incluso mayores que los de otras regiones por la peculiaridad de su suelo kárstico (calcáreo y poroso) que tiene una alta permeabilidad y deja que pasen rápidamente los contaminantes hasta el Acuífero, pero también quebradizo. El peso de un tren rápido o pesado y las urbanizaciones que se planean puede, en algunos tramos, hacerlo pedazos literalmente (de ahí la recomendación de la MIA sobre el diseño del trazo).

Adicionalmente al daño ambiental, este proceso afectará las condiciones de vida de las poblaciones rurales o semirurales que serían atraídas a las ciudades como lo muestran los casos de Cancún y Mérida, donde podrán aspirar a empleos precarios a costa de ir rompiendo el vínculo con sus economías comunitarias y campesinas.

La región del Tren Maya tiene la característica, aunque suene redundante, de ser una parte muy importante del asiento de la civilización maya. Sus habitantes son los descendientes de los constructores de Tulum, Chichén Itzá, Edzná Calakmul y tantos otros lugares que ahora se anuncian como atractivos turísticos. Conviven y se mezclan con poblaciones que llegaron con la Conquista o con la evolución posterior de la zona pero no han perdido su identidad cultural.

Este es un territorio que fue ampliamente habitado por los mayas desde, por lo menos, los años 1000 a 800 antes de nuestra era, como lo confirma el reciente hallazgo de Aguada Fénix, la

construcción más grande del pueblo maya<sup>2</sup> encontrada hasta ahora y que, además, destaca por ser una construcción horizontal, la primera de ese tipo que han encontrado. Según sus *descubridores*, una edificación con estas características revela la organización comunitaria e igualitaria de los habitantes del lugar (Inomata, 2020, p. 1). Hallazgo sin duda valioso en la reconstrucción de una historia que no pudo ser totalmente arrasada en la Conquista porque fue enterrada o disimulada por quienes tenían conciencia de los tiempos largos y de la fuerza de su cultura.



Aguada Fénix se encuentra en el camino del tren. Si no estuviera ya descubierta podría ser simplemente arrasada “para llevar el desarrollo a esta región del sureste”. En el territorio que abarcaría el tren maya con sus polos de desarrollo hay, según datos del INAH, 7,274 puntos con vestigios arqueológicos ya detectados. Seguramente no todos son de gran dimensión pero todos contienen información valiosísima sobre las costumbres, la alimentación, los sistemas de gobierno y de organización comunitaria, el conocimiento del universo, de las matemáticas y de muchas otras cosas. Son reservorios de sabiduría y de la larga historia de una civilización más antigua que el capitalismo, el desarrollo y la modernidad.

<sup>2</sup> En un primer momento, teniendo en cuenta la cercanía geográfica y temporal con la civilización Olmeca se pensó que este lugar era una especie de híbrido entre las dos culturas. Hoy los investigadores que trabajan en el sitio aseguran que esta es una construcción totalmente maya, quizá de las primeras que ellos fueron diseminando por estos territorios. Aguada Fénix se encuentra en Tabasco, muy cerca de la frontera con Guatemala y en el vértice de Chiapas y la Península de Yucatán. La pieza central es una meseta artificial que mide 1,400 m de largo, 10 a 15 m de altura y tiene 9 avenidas que irradian de ella. (Inomata, 2020, p. 1).

Destruir esa riqueza, tanto como la de la biodiversidad y especial geomorfología de estos territorios sería realmente un atentado imperdonable y, por supuesto, irreversible.

#### Referencias

Benítez J.A. et. al. En Prensa. Impacto de la Vía Férrea y del Crecimiento Turístico Asociado al Tren Maya; medidas de mitigación y cambios al diseño para las reservas de Calakmul y Balam-kú. In: *Impacto Ambiental de las Vías de Comunicación Terrestre sobre la Fauna de Áreas Naturales Protegidas: diagnóstico, medidas de mitigación y estudios de caso para el Sureste de México*.

Colectivo GeoComunes (2020), "Corredor Interoceánico: proyecto clave para el capital industrial fósil. El reompecabazas energético en México", *América Latina en movimiento ALAI*, feb-marzo, año 44, num 547, pp. 5-8, disponible en: [https://www.alainet.org/sites/default/files/alem-547\\_v1.pdf](https://www.alainet.org/sites/default/files/alem-547_v1.pdf)

Gobierno de México. (2019). *Tren Maya. Anexo técnico* [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM ANEXO TECNICO VF2 1 .pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM_ANEXO_TECNICO_VF2_1.pdf)

Inomata, Takeshi et. al. (2020). "Monumental architecture at Aguada Fénix and the rise of Maya civilization". *Nature*. <https://doi.org/10.1038/s41586-020-2343-4>

López Morales, C. (2019) I. Sostenibilidad urbana. 1.1 Metabolismo y sustentabilidad urbana (pp. 17-19). En Zambrano, L. y Medina, S. *Las ciudades de México: retos para el desarrollo sostenible* (pp. 17-28). México: UNAM.

Zambrano, L. y Medina, S. (2019). Introducción. En Autores (Eds.). *Las ciudades de México: retos para el desarrollo sostenible* (pp. 9-15). México: UNAM.