



Cuicuilco. Revista de Ciencias Antropológicas

ISSN: 2448-9018

ISSN: 2448-8488

revistacuicuilco@yahoo.com

Instituto Nacional de Antropología e Historia

México

Barabas, Alicia M.

El Tren Maya: un megaproyecto controvertido

Cuicuilco. Revista de Ciencias Antropológicas, vol. 28,
núm. 82, 2021, Septiembre-Diciembre, pp. 255-264

Instituto Nacional de Antropología e Historia

Ciudad de México, México

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=529570277011>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

RESEÑAS

El Tren Maya: un megaproyecto controvertido

Giovanna Gasparello y Violeta Núñez Rodríguez (coords.).
Pueblos y territorios frente al Tren Maya.
Escenarios sociales, económicos y culturales
Colectivo Editorial Pez en el árbol. Oaxaca. 2021.

*Alicia M. Barabas**
CENTRO INAH-OAXACA.

El libro recientemente publicado que voy a reseñar está integrado por seis capítulos y la Introducción a cargo de las coordinadoras. Los autores constituyen un grupo interdisciplinario que ha realizado investigaciones sociales sobre el megaproyecto denominado Tren Maya, buscando identificar sus principales puntos críticos y sistematizar los datos oficiales escasos, dispersos y a veces contradictorios. Consultaron además otros documentos producidos por investigadores de distintas instituciones y universidades, por Organizaciones No Gubernamentales (ONG) y por organizaciones indígenas, con el objetivo de brindar información que consideran fundamentada y veraz. Pero este no es un estudio sólo bibliográfico, también realizaron estancias de investigación de campo en los municipios de Mérida, Calakmul, Campeche, Bacalar, Palenque, Chilón, Cancún y otros puntos de la Riviera Maya. Uno de sus propósitos explícitos es difundir esta información para alertar sobre las posibles consecuencias del megaproyecto a quienes habitan los territorios por donde pasará el tren y a la sociedad nacional en su conjunto. Y difundirla antes de que la obra esté concluida o muy avanzada, cuando ya nada puede hacerse para evitar impactos negativos y conflictos sociales, que suelen conocerse *a posteriori* de las obras.

* barbar2@prodigy.net.mx

Desde mi lectura, las fuentes consultadas son suficientes y aceptables y no he encontrado frases o argumentos sólo ideológicos, sino apoyados en los datos de las fuentes consultadas y en la experiencia de los autores, adquirida en la investigación sobre grandes proyectos de desarrollo. Pero, como señalaba en el título, el Tren Maya es un megaproyecto controvertido que reúne tanto posturas críticas como posturas favorables; por ejemplo, otros trabajos de los autores del libro sobre el mismo tópico han sido descalificados por ser considerados políticos y no académicos, producto del prejuicio sobre un fenómeno social, con discurso basado en una posición anticapitalista, carentes de objetividad, que se oponen al Tren Maya por los efectos que el desarrollo capitalista tendrá en la población y el medio ambiente, particularmente los pueblos indígenas mayas de la región, pero no hacen una valoración de los efectos positivos que pudiera tener el proyecto [Nahmad 2019]. El lector evaluará por sí mismo la pertinencia —o no— de estas críticas.

Es reiterado que en la mayor parte de los grandes proyectos no se brinda a la población local ni a la sociedad la oportuna, suficiente y fidedigna información sobre las afectaciones que pueden tener lugar. Muchas veces, los encargados de informar a la población resaltan sólo los aspectos positivos que se esperan lograr o que la comunidad pide para aprobar el proyecto, como ser dotados de diversos servicios, pero omiten presentar los que pueden ser negativos, como los efectos sobre la ecología, la salud y las formas de vida y la cultura de las comunidades. Debido al ocultamiento y falseamiento de la información suelen crecer múltiples rumores entre la población local, que son responsables de las situaciones de estrés emocional, muy perjudicial sobre todo para los ancianos y los niños, tal como la antropología de las relocalizaciones por grandes proyectos viene demostrando hace más de 40 años, y que convierte a los “futuros beneficiarios” en “afectados por la obra” [Bartolomé y Barabas 1999].

Nos dicen los autores que los indígenas, campesinos y urbanos, que serán afectados directa o indirectamente por el trazo de la vía férrea han denunciado la ausencia de información sobre los pormenores del proyecto y las transformaciones en su entorno ambiental y social, y además dicen haberse enterado de su realización por noticias en la prensa; tampoco saben a ciencia cierta si sus ejidos serán impactados. Y esta increíble carencia de información, al parecer, deviene de que la lista de los ejidos afectados ha sido reservada por el estado hasta el año 2022; es decir que se conocerá cuando la obra esté ya avanzada. La desinformación ha sido una constante a lo largo del tiempo en los proyectos de desarrollo impulsados desde el gobierno y parece seguir existiendo en los megaproyectos del presente. Y esto es lo

primero que genera la oposición de la población local porque los perciben como una imposición externa que vulnera sus derechos individuales y colectivos como población indígena.

Sin embargo, Escalante [2019] dice que el 90% de los quintanarroenses quieren que exista el proyecto Tren Maya y consideran que sería muy positivo para mejorar las condiciones de vida de toda la población en general. Nahmad [2019] también afirma que el tren maya cuenta con un alto grado de aprobación en la sociedad regional de la península, dado por la fuerte inversión que generará gran cantidad de fuentes de empleo por un periodo prolongado, tanto en la construcción y operación del proyecto, como en la creación de los nuevos polos de desarrollo y de visita turística. Posiblemente sea así, pero existen fuertes dudas de que la población maya sea igualmente beneficiada.

No me es posible hacer comentarios a cada uno de los trabajos, que están relacionados por compartir universo de estudio y tema de investigación, aunque cada uno de ellos trata un aspecto específico del problema. Alicia Castellanos aborda el turismo de masas y sus impactos, Antonio Machuca analiza el ordenamiento territorial turístico y sus consecuencias, Violeta Núñez identifica los cambios en la tenencia de la tierra, Giovanna Gasparello estudia la violencia y las economías ilegales en Quintana Roo, Luis Martos reconoce la problemática arqueológica y Eliana Acosta muestra la singular relación entre el territorio y la cultura Maya que serán afectados.

Me interesa hacer una breve síntesis de los datos que presentan los ensayos que permita tener un panorama tentativo de las afectaciones que causará el megaproyecto Tren Maya. Contempla el reordenamiento territorial de Yucatán, Campeche, Quintana Roo y partes de Chiapas y Tabasco a partir de los ejes económico y turístico pues se trata de un proyecto que busca detonar la economía mediante el crecimiento turístico. El servicio de transporte férreo para carga y pasajeros será de larga distancia, con una extensión de 1 500 km y va a generar un corredor turístico que se articulará con el de Cancún, la Riviera Maya y otros puntos de atracción. Impactará en el medioambiente de extensos territorios, principalmente de selva más o menos perturbada, que es muy vulnerable al desmonte.¹

¹ Nahmad [2019: 7] agrega que en 972 km de la longitud total no existe vía férrea. Se contemplan tres tramos para su construcción: Selva, Caribe y Golfo. El proyecto impactará 44 municipios, 64 localidades y más de 80 atractivos turísticos. Las 15 a 17 estaciones pasarán por cinco entidades federativas: Chiapas: Palenque, Tabasco: Tenosique, Campeche (Escárcega, Calakmun y Xpujil), Yucatán (Maxcanú, Mérida, Izamal, Chichén Itzá, Valladolid) y Quintana-Roo (Cancún, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Tulum, Felipe Carrillo Puerto y Bacalar).

En 2019, la Secretaría de Gobernación (SEGOB), el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI) informaron que a lo largo de la vía del tren se plantea la construcción de 12 o 15 paraderos y 19 estaciones que formarán parte de polos de desarrollo de hasta 1 000 has. Son llamadas “ciudades nuevas o complementarias” o “comunidades sustentables”, y contendrán centros urbanos y núcleos de actividad turística, comercial y económica en cada estación y en sus áreas de influencia. Según los ejecutores del proyecto, permitirán la integración económica de la región y la activación del desarrollo turístico al facilitar el acceso de millones de turistas a zonas poco conectadas (como Calakmul) y potenciar la conexión entre distintos polos turísticos de masas (Cancún) con otros en vías de desarrollo (Palenque, Bacalar, Valladolid).

Este megaproyecto, por ser tal, integra múltiples emprendimientos: turísticos, agrícolas, industriales, energéticos e inmobiliarios. FONATUR planifica a más largo plazo la creación de parques industriales cárnicos, forestales y frutales, cuencas lecheras, granjas avícolas y porcinas, producción de sorgo y caña de azúcar, palma de aceite y soya. El plan agroalimentario es parte sustancial de este nuevo ordenamiento territorial en el área de influencia del corredor ferroviario con sus estaciones y polos de desarrollo, ya que se proyecta impulsar la producción de insumos para abastecer los centros de consumo turístico y el mercado regional. A diferencia del corredor ferroviario, los polos de desarrollo económico los financiará el sector privado. Junto con la urbanización se acelerará la especulación inmobiliaria y la proletarianización de una región con un alto porcentaje de régimen de propiedad social de la tierra y predominio de población indígena campesina.

Informes del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) y la Universidad nacional Autónoma de México (UNAM) que analizan, señalan que la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) de junio 2020, además de ser incompleta, oculta que los polos de desarrollo causarán efectos ambientales y demográficos, debidos a la urbanización social y hotelera y los establecimientos comerciales a lo largo de la ruta del tren.

En el área de influencia del tren existen ejidos que deberán vender sus tierras —la opción de ser socios de los emprendimientos parece no prosperar— con lo que la concepción ejidal habrá desaparecido y ya no podrán volver a usufructuar sus tierras ni heredarlas. Podrían ser 170 los ejidos amenazados con el despojo porque en ellos o en partes de ellos se construirán las vías, las estaciones, los centros urbanos y las industrias; la mayoría son parcelas certificadas que pueden optar por el dominio pleno y hacerse propiedades privadas; de allí la tierra pasará al sector inmobiliario o a los agronegocios. El desarrollo de nuevos asentamientos planeados a partir de

las estaciones propiciará la llegada masiva de inmigrantes de otras regiones del país y de millones de turistas estacionales. En ese contexto es posible adelantar que la población local será requerida para desempeñar los trabajos menos remunerados al servicio de los visitantes.

Por otra parte, los estudios de radar LIDAR registran la existencia de 3 000 sitios arqueológicos y 13 546 monumentos ubicados en los primeros cuatro tramos del Tren Maya; algunos de ellos monumentales, con complejas acrópolis que están en medio de la traza. El arqueólogo Luis Martos dice que una cantidad tan ingente hace impensable cualquier programa de salvamiento y valorización serio y vinculado a una lógica de fortalecimiento cultural, más aún si se considera que el ritmo de las excavaciones y la investigación arqueológica deberán apegarse a la marcha de las obras.

Para hacer más complejo el panorama, los autores documentan la existencia de seis juicios de amparo de comunidades que han obtenido la suspensión definitiva de las obras en tramos específicos del tren, pero las instituciones encargadas del proyecto han descalificado la validez de las decisiones jurídicas y prosiguen los trabajos planeados.

Como parece evidente este megaproyecto transformará radicalmente no sólo el régimen de propiedad de la tierra sino también el modo de vida campesina y su milenaria cultura milpera. Pero, tal vez lo más dramático es que estos pueblos indígenas van a perder su territorio histórico, que es una de las bases de su identidad y de su ancestralidad previa al estado nacional.

Conozco los pueblos mayas de estas regiones por haber trabajado entre 1973 y 1975 en Yucatán, y en Quintana Roo con los *macehualó'ob* descendientes de los combatientes de la llamada Guerra de Castas del siglo XIX, que tienen sus centros ceremoniales en la llamada Zona Maya. De hecho, fue una investigación que Miguel Bartolomé y yo realizamos en todo el —entonces— Territorio de Quintana Roo, que incluyó estudios sobre las áreas de colonización dirigida en el sur y sobre la construcción del centro turístico Cancún, que tenía lugar en esos años [Bartolomé y Barabas 1977]. Por conocer estas comunidades desde mucho tiempo atrás y haberlas visitado hasta época reciente, me doy cuenta que una obra de esta envergadura cambiará por completo sus formas de vida, su territorio, la fisonomía de sus pueblos y la existencia misma de ellos, así como sus viviendas, sus patios del solar y tanto más; y es posible que todo eso suceda sin que sepan realmente la magnitud de la destrucción a la que se enfrentan.

Una de las cuestiones que más me preocupa es que este megaproyecto puede requerir la relocalización de comunidades completas o sectores de ellas que se encuentran en el área inmediata a las estaciones y las vías y en

la vasta área de los polos de desarrollo². Aunque las posibles reubicaciones sean realizadas en su propio hábitat y afecten a pueblos en parte urbanizados, a individuos y familias que tienen experiencia migratoria a los centros turísticos de la Riviera Maya, bien sabemos que suelen ser involuntarias y que los afectados tienen escaso o nulo poder de decisión y elección frente a los cambios que tendrán lugar en el medioambiente local y en sus pueblos.

Las situaciones que desencadenan desplazamientos obligados y cambios múltiples y rápidos en corto tiempo son calificadas por las ciencias sociales como *drama social* porque someten a dura prueba los parámetros culturales, organizativos, psicológicos y fisiológicos que permiten el desarrollo de estrategias de adaptación, en particular cuando la alianza con el medioambiente es tan fuerte como lo es para las poblaciones indígenas. Los efectos traumáticos para los afectados pueden producir crisis de identidad sociocultural, desarticulación de la red de relaciones sociales en las que se insertaba cada individuo y cada grupo doméstico, desplazamiento acelerado de diacríticos culturales (idioma, indumentaria, hábitos alimentarios), incremento de enfermedades y muertes asociadas con la incertidumbre ante la situación, además de los síndromes de “pérdida del hogar”, que es vivido como duelo, y “de ansiedad”, generado por la inestabilidad y desamparo ante los cambios existenciales decisivos que deben enfrentar [Colson 1971].

La magnitud, el breve lapso en el que tendrá lugar la consumación del megaproyecto y la ausencia de una conocida y evaluada planificación de los múltiples cambios que se impondrán sobre la población indígena campesina, me hace pensar que estamos frente a un proceso que puede conducir al *etnocidio*, que ocurre cuando la sociedad subordinada pierde el control sobre su vida y es compulsivamente colocada por la sociedad hegemónica en una posición que dificulta su reproducción cultural y organizativa, y estimula, en cambio, el renunciamiento de sí misma; es decir, cuando la sociedad está siendo inducida a cometer esa forma de *suicidio cultural* que es el *etnocidio* [Bartolomé y Barabas 1999]. Si algo puede evitarlo serán las acciones organizadas emprendidas por las poblaciones afectadas.

Escalante, en una propuesta de proyecto de investigación presentada al Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) en 2019 indicaba su preocupación ante la posible repetición de un modelo de gran concen-

² Desde 2019 FONATUR encargó a ONU Hábitat llevar a cabo el desarrollo urbano planificado mediante la redefinición de las 19 estaciones ferroviarias como centros urbanos, nuevos o ampliados, llamados comunidades sustentables en 2020, y el reasentamiento integral de la población que se encuentra en el área del derecho de vía del tren [FONATUR-ONU Hábitat 2019].

tración urbana con todos los recursos turísticos que, más allá del desastre medioambiental que está demostrado que resultaría, esencialmente en el caso de Bacalar, provocaría un desastre social y el ahondamiento de la desigualdad, con grupos sociales muy privilegiados y otros nuevamente marginados. Proponía, en cambio, que el proyecto Tren Maya redujera sus expectativas de desarrollo inmobiliario y construcción de grandes centros urbanos y creara redes de poblados de tamaño manejable, urbanizados, bien interconectados y con acceso a los servicios y a recursos educativos, de salud y de infraestructura turística, con lo que —pensaba— se podría lograr un desarrollo igualitario, donde incluso los locales puedan ser los empresarios ecoturísticos o agroturísticos y donde se rompa la brecha que muestra el turismo como hoy lo conocemos en el estado. Casi al término de 2021 no encontramos información sobre el avance de este importante proyecto de investigación que debía alimentar las decisiones de FONATUR y ONU Hábitat (Organización de las Naciones Unidas).

Hasta donde se sabe públicamente el INAH desarrolla proyectos de investigación y salvamento arqueológico y paleontológico, pero no está llevando a cabo investigaciones relacionadas con las posibles afectaciones sociales y culturales sobre las poblaciones indígenas y parece difícil que las haga FONATUR cuando quien encabeza el equipo interinstitucional del Proyecto Tren Maya sostiene “en las últimas décadas la penetración cultural de un modo de vida más ‘occidental’ en las comunidades”, lo que da a entender que para el organismo es innecesario ocuparse de la población que tal vez ya no es indígena. Como programas relacionados con el patrimonio inmaterial (aunque no lo mencionan) FONATUR propone “promover y preservar las expresiones culturales locales” y junto con la sociedad civil y el Instituto Nacional de Lenguas Indígenas (INALI) “promover las lenguas autóctonas de la región mediante señalética multilingüe, un par de vagones de tren-museo que divulguen la ciencia y la cultura maya y la promoción de artistas y artesanos locales que serán capacitados en la promoción de los productos locales” [*Boletín INAH* 2019]. Como resulta evidente el concepto de patrimonio cultural inmaterial que se maneja en el Proyecto Tren Maya es muy limitado, folclorizado y pensado al servicio del turismo consumidor de artesanías para el cual preparan a los artesanos. Hasta donde se sabe las instituciones a cargo no están realizando investigaciones etnográficas sobre las poblaciones indígenas tocadas por el recorrido del tren, las posibles afectaciones sociales, culturales y territoriales (reacomodos y nuevos pueblos) y las expectativas e ideas que las poblaciones afectadas tienen acerca de qué promover y cómo promover su patrimonio cultural.

La confrontación de ontologías y axiologías que pone en evidencia este megaproyecto no es menor, ya que los que contienen son dos lógicas opuestas en la concepción del desarrollo y del bienestar. La lógica dominante que lo entiende como crecimiento económico y a éste como sinónimo de bienestar y progreso, y que se realiza a costa de la destrucción de la naturaleza, fomentando el individualismo y la desarticulación de las identidades colectivas. Por el otro lado, la lógica de los pueblos indígenas que a partir de sus formas de concebir el mundo y de sus necesidades e intereses piensan y llevan a cabo un desarrollo sustentable que convive con la naturaleza, que prioriza las relaciones y los proyectos comunitarios y la reciprocidad social para obtener el bienestar colectivo e individual.

REFERENCIAS

Bartolomé, Miguel y Alicia Barabas

1977 (1981) *La Resistencia Maya. Relaciones interétnicas en el Oriente de la Península de Yucatán*. Col. Científica 53. INAH. México.

1999 *La presa Cerro de Oro y El Ingeniero El Gran Dios. Relocalización y etnocidio chinanteco en México*. 2 vols. CNCA-INI. México.

Boletín INAH

2019 El INAH se abre al debate sobre el Proyecto Tren Maya, Palabras del funcionario de FONATUR Javier Velázquez Moctezuma. *Boletín INAH*, 75, 25/3.

Colson, Elizabeth

1971 *The Social Consequences of resettlement: The Impact of the Kariba Resettlement Upon the Gwenbe Tonoa*. University Press. Universidad de Zambia-Manchester.

Escalante, Paloma

2019 El Bienestar social, haya o no haya tren, en Quintana Roo. *Proyecto de investigación INAH*. México.

Fondo Nacional para el Fomento al Turismo [FONATUR]; Programa de las Naciones Unidas Para los Asentamientos Humanos [ONU-Hábitat]

2019 Enmienda al Acuerdo de contribución entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, a través del Fondo Nacional de Fomento al Turismo y el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos para ejecutar el proyecto denominado "Desarrollo integral territorial y urbano de la región sureste de México- corredor regional Tren Maya".

Nahmad, Daniel

2019 A propósito del Tren Maya. El papel de la antropología y el INAH en los proyectos de desarrollo. Presentado en el Seminario de Historia, Filosofía y Sociología de la Antropología Mexicana, 31 de mayo. INAH. México.