Yeiyá
Januario - Junio 2025
Volume: 6 | Volumen 6 | Número 1 | Number 1 | pp. 79 – 84
ISSN: 2634-355X (Print) | ISSN: 2634-3568 (Online)
journals.tplondon.com/yeiya

First Submitted: 26 September 2024 Accepted: 5 October 2024
DOI: https://doi.org/10.33182/y.v6i1.3439

"Tren Maya. Impactos territoriales y escenarios de cambio en la Península de Yucatán" de José Gasca Zamora

Miguel Lisbona Guillén[1]

Tren Maya. Impactos territoriales y escenarios de cambio en la Península de Yucatán es la primera entrega, en forma de libro, de un proyecto financiado por la Universidad Nacional Autónoma de México en su programa de apoyo a la investigación denominado "Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica" (PAPIIT). Proyecto titulado "El megaproyecto Tren Maya: impactos territoriales y alternativas sociales, económicas y ambientales para la Península de Yucatán". La segunda parte de esta investigación colectiva se espera que esté publicada en el año 2025. El planteamiento del proyecto como el resultado en forma de libro están relacionados con un tema de interés coyuntural, pero que traspasa la temporalidad del presente para vislumbrar escenarios de futuro. Aquellos surgidos de los megaproyectos que, en muchos gobiernos mexicanos, se convierten en los referentes de sus acciones pensadas o queridas para la trascendencia histórica, y en función de un anhelado progreso de resonancias decimonónicas. Así, en el gobierno de la Cuarta Transformación según el Presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador, el Tren Maya se une a la Refinería Olmeca (Dos Bocas), el Corredor Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec o el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles. De hecho, el Tren Maya, que involucra a cinco estados de la República (Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán), se piensa como un eje de conexión con alguno de esos grandes proyectos mencionados. No hay que olvidar que el estado de Chiapas, punto de partida del tren con su terminal número 1 de Palenque, y única en su territorio, jugará un papel relevante puesto que debe entroncar con el Ferrocarril del Sureste (Ferrosur) y así enlazar con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y la Refinería Olmeca.

Grandes proyectos de construcción de infraestructuras que, en su mayoría, tienen al sur y sureste de México como su territorio de impacto debido, y como se incidirá en el libro, a la repetida deuda histórica con regiones caracterizadas por su marginación y pobreza, a pesar de sus recursos humanos y naturales. Menciones que, en no pocas ocasiones, pueden caer en los cuestionables determinismos geográficos o étnicos, y que, a la par, se alejan de lo sucedido en la historia regional. Como afirma el sociólogo yucateco, Luis Alfonso Ramírez Carrillo, debe entenderse esa desigualdad en el país a través del análisis de las "decisiones políticas" y los "intereses de grupos económicos particulares, ubicados en la capital y en otros estados de México". Procesos creadores de diferencias entre territorios de México y que acarrean notables desigualdades sociales vividas, también, en el seno de los propios territorios marginados. Es decir, en el sureste mexicano las distinciones sociales son manifiestas en la

[1] ENES-Mérida/CIMSUR-Universidad Nacional Autónoma de México. Correo electrónico: mlisbona@unam.mx

capacidad de consumo y en el acceso a servicios básicos (Ramírez 2019, 3-4), por solo mencionar algunas.

Los estados involucrados en la obra son abordados de manera conjunta en algunos capítulos del libro, mientras que en otros se tratarán de forma particular, aunque la mayor incidencia del tren en la península yucateca decanta el contenido y atención de los autores y autoras. Una Península de Yucatán con histórica tradición ferrocarrilera y que, al mismo tiempo, no es ajena, en los últimos decenios, al desarrollo de grandes proyectos donde el turismo ha sido la gran apuesta, como se observa con nitidez en el actual estado de Quintana Roo.

El libro se une a otros análisis académicos caracterizados, en muchas ocasiones, por posicionarse a favor o en contra del megaproyecto del Tren Maya. Obras que, con toda certeza, tendrán continuidad en los próximos años para señalar posibles beneficios y resultados negativos de esta obra ferroviaria que pretende dinamizar aspectos que trascienden la movilidad humana.

Trece capítulos, además de una introducción, componen el libro que conjunta a académicos y académicas de diversas instituciones y disciplinas, aun cuando la economía, la geografía o el desarrollo, con distintos adjetivos, destacan en el perfil de quienes signan los textos. Es por ello que la preocupación y los objetivos de cada capítulo, aunque alguno aborde temáticas similares, usarán diferentes metodologías para desarrollar sus análisis. Singularidades disciplinares también reflejadas en la construcción formal de los textos, como con nitidez aparece en aquellos capítulos donde se introducen anexos metodológicos. A pesar de tal circunstancia tienen en común el haber utilizado, en la mayoría de los casos, datos cuantitativos visibles en cuadros, figuras y gráficas. A lo anterior se le unen recorridos exploratorios, trabajo de campo y entrevistas con actores clave.

No cabe duda que el denominador común es el Tren Maya, aunque la mencionada metodología y la perspectiva teórica, así como el posicionamiento de los participantes y las hipótesis sobre el futuro sean disímiles y, en ocasiones, contrapuestas a la hora de pensar el desarrollo de la obra y las consecuencias vislumbradas, en especial las relacionadas con el territorio y la población que lo habita. Diferencias que se insertan en la lógica incertidumbre respecto a las consecuencias de una gran infraestructura como lo es la obra del Tren Maya.

Un sinnúmero de conceptos, definidos en cada capítulo, pretenden desentrañar la forma en que se ha realizado el Tren Maya y los resultados esperados, donde sobre todo se aprecian los múltiples actores involucrados. Incluso se revisitan conceptos como el de "racionalidad instrumental" de Max Weber (1984), u otras racionalidades, como la "limitada" (Simon 1975), como lo hace José Gasca en su capítulo para analizar los megaproyectos (Gasca 2024a, 22-26). Ahora bien, la idea de megaproyecto, el transporte ferroviario y la movilidad, el desarrollo, pero principalmente, el territorio se convierte en referentes para dar sentido a los análisis sobre la construcción de este tren y sus diversos y contradictorios efectos. Posibilidad abierta para caer en fáciles maniqueísmos que, por fortuna, se alejan de lo expuesto en los capítulos que no se alinean a la apología gubernamental (VV. AA. 2019) o se posicionan en la crítica frontal (Casanova 2021; Gasparello y Nuñez 2021). Por el contrario, y con sus diferencias, se aprecia en todos ellos esa ambivalencia propia de las interacciones sociales, destacada en el capítulo sobre el turismo comunitario firmado por Marco Almeida, Samuel Jouault y Alejandro Montañez, Ambivalencia que, como es lógico, se extiende a los resultados de obras de alto impacto sobre el territorio y sus habitantes.

La multiplicidad de aspectos a observar e investigar en una obra de infraestructura de tal magnitud no impide que, en muchos de los capítulos, se haga hincapié en la variedad de actores implicados. Instituciones de gobierno, locales y estatales, empresas, organizaciones no gubernamentales, asociaciones civiles, además de los pobladores y trabajadores de las zonas donde circula el Tren Maya, aparecen en los capítulos junto a académicos y opinadores nacionales e internacionales. Entre los actores institucionales ciertas dependencias gubernamentales se repiten, como lo son el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), la Secretaría del Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y, sobre todo, la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), esta última con un controversial papel en la construcción de tramos, la operación del sistema ferroviario y de los hoteles en las distintas estaciones del tren. Instituciones y empresas revisadas, especialmente, en el capítulo dos de José Gasca y Enrique de Jesús Castro, y en el sexto, de Carlos Bustamante y Roldán Andrés-Rosales; estos últimos se interrogan sobre si la participación institucional será suficiente "para la integración de la población originaria de la región al megaproyecto o si se requiere de un marco jurídico y normativo complementario para ejercer las obras públicas y beneficiar realmente a la población" (Bustamante y Andrés-Rosales 2024, 129-130). Incluso, instituciones de carácter internacional, como la Organización de Naciones Unidas (ONU) participó en diversas asambleas consultivas e informativas, así como emitió recomendaciones para, según sus palabras, "impulsar la inclusión social, económica y política de las personas y pueblos indígenas" en vinculación con los "Objetivos de Desarrollo Sostenible" de la Agenda 2030 (ONU 2020, 9). Un trabajo extensivo en su sección Hábitat para realizar propuestas relacionadas con la mencionada Agenda 2030. Es decir, la apuesta por el desarrollo sustentable, como contraparte a las afectaciones ambientales de la obra y posibilidad para mejorar la calidad de vida de los pobladores, no impide destacar la verticalidad de las decisiones relacionadas con el megaproyecto y las dificultades, por no decir ausencia en muchos casos, de información o de la integración de las personas afectadas en la definición, diseño y realización del proyecto.

Por otra parte, las referencias a la situación socioeconómica, agraria o relacionada con el abasto alimenticio, especialmente en la Península de Yucatán, previa a la construcción del Tren Maya, se entrelazan con las dudas sobre el perjuicio sobre el modo de vida y las formas de trabajo de los habitantes de las zonas por donde circula el tren. Aspectos que deberán observarse en los próximos años en regiones caracterizadas por "economías agrícolas" de "bajo valor" (Pérez y Zapata 2024, 204), y que dependen del abasto externo, como se señala en el capítulo de Felipe Torres y Agustín Rojas o en el firmado por Rafael Antonio Olmos. Poblaciones de la península yucateca conocedoras del trasiego laboral vinculado a la construcción y a los servicios turísticos. De hecho, la incorporación laboral al Tren Maya también cuestiona el tipo de trabajo que pueden realizar los habitantes de los municipios por donde circula el ferrocarril, al mismo tiempo que se plantea si este medio de transporte dinamizará la comercialización de productos locales o reducirá el costo del abasto de artículos de primera necesidad.

Al llevarse a cabo las investigaciones, que componen el libro, durante la construcción del Tren Maya, un destacado número de capítulos se fijan en el desarrollo del proyecto. Ese es el caso del capítulo que trata las condiciones de empleo en la región peninsular. Partir de otras experiencias similares, como puede ser la explotación petrolera, permite a Beatriz Torres y Adrián Verde señalar las múltiples caras y lecturas que tiene este empleo temporal.

Modalidades de trabajo que pueden entrar, o entran, en contradicción con las prácticas económicas y laborales llevadas a cabo por los pueblos originarios asentados en la región. Un debate que nos tornaría al clásico diferendo abierto por Karl Polanyi (2007) para el análisis del comportamiento económico entre formalistas y sustantivistas tan caro a la antropología (Herskovits 1954; Bohannan 1981).

Las interrogantes sobre el daño medioambiental de la construcción del Tren Maya incluyen temas tan singulares como la conformación geohidrológica de la Península de Yucatán, un aspecto que ha incidido en la estigmatización del proyecto. Una lógica preocupación por las características geológicas regionales dado "el subsuelo cavernoso y los más de tres mil cenotes" del territorio peninsular (Ramírez 2019, 10). Posibles perjuicios ecológicos y en la vida de las poblaciones nada novedosos en grandes obras de infraestructura efectuadas en México, como se ha demostrado con la construcción de presas hidroeléctricas (Bartolomé y Barabas 1990), y que a nivel internacional lo ejemplificó a la perfección el Canal de Panamá con el elevado costo en vidas y los cambios en el perfil demográfico de la población panameña visible y discutido hasta nuestros días. Peligros conocidos y que como mencionó Zigmunt Bauman (2019, 179-180), al parafrasear a Jacques Attali, se convierten en posibles icebergs ecológicos y sociales en función de las "imparables ganancias" de grandes consorcios empresariales.

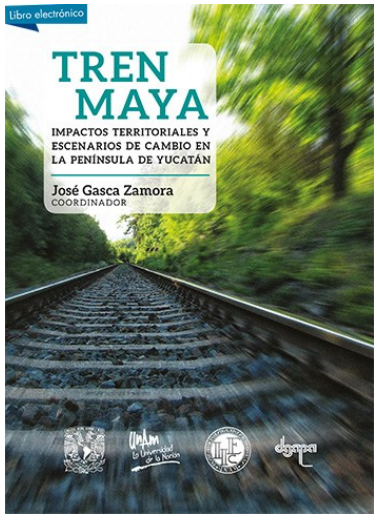
Dadas las razonables dudas sobre las consecuencias del megaproyecto resulta evidente que en varios capítulos se insista en aplicar un "Programa de Ordenamiento Ecológico y Territorial" en las regiones implicadas; acción que debería estar vinculada a la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT), como lo hace Adolfo Sánchez en su capítulo y con base en la legislación nacional: Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y en distintos artículos (27, 73 y 115) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Forma de establecer, de manera permanente, una "política de desarrollo regional y de ordenamiento integral" (Sánchez 2024, 90). Planeación del desarrollo territorial también destacada en el capítulo cinco de Federico Morales, Yvon Angulo y Julio César Cruz para enfatizar las iniciativas locales ya existentes y aquellas que deben incrementarse como parte de la participación ciudadana. Inquietudes lógicas cuando el nuevo ordenamiento territorial vinculado al Tren Maya contempló la creación de ciudades y polos de desarrollo en todo su recorrido.

Sin cerrar la puerta a la esperanza otorgada al Tren Maya para reparar las injusticias sociales con el sureste mexicano, algunos capítulos ofrecen una visión más crítica, ese es el caso del referido al tratamiento del turismo comunitario por parte de las instituciones gubernamentales signado por Marco Almeida, Samuel Jouault y Alejandro Montañez. Autores que ya habían analizado, en trabajos previos, distintos ámbitos de la problemática turística relacionada con este proyecto de infraestructura (Almeida, Jouault y Rodríguez 2022). La mencionada ambivalencia es visible entre los pobladores afectados por el Tren Maya a través de la alta aprobación del proyecto, una realidad no incompatible con las dificultades para incorporar las iniciativas locales sobre el turismo en un estado, como el de Quintana Roo, caracterizado por la inexistencia de alterativas económicas y laborales a la "turistificación" (Almeida, Jouault y Montañez 2024, 169). Capítulo que, además, incorpora la metodología antropológica para tomar la perspectiva de análisis del drama social establecida por Víctor Turner (1974) y la relectura del mismo efectuada en México por Rodrigo Díaz Cruz (2014).

El libro se cierra con dos trabajos que abordan el tratamiento de los residuos sólidos en la ruta del Tren Maya, uno de carácter más general, por incluir a toda la ruta, y otro centrado en la localidad de Kimbilá (Yucatán). Problemas concretos, por supuesto, pero que reflejan las distintas aristas que el proyecto tiene a la hora de observar sus efectos. Véase en relación con ello la posible contaminación o la problemática del agua potable que requieren, junto a la intervención institucional, la concientización de la propia población involucrada.

Finalmente, se advierte que en la obra los lectores encontrarán las oscilaciones propias, o las dudas si se prefiere, sobre un proyecto en desarrollo, pero especialmente las preguntas surgidas sobre el posible impacto en la población y el territorio por donde circula el Tren Maya. Es decir, existe una apuesta por la esperanza reparadora de injusticias históricas, aunque con las dudas lógicas del desconocimiento hacia dónde se dirigirán los resultados inmediatos y de futuro del megaproyecto.

Como se señala desde el principio de este libro, es preciso entender que la "reconfiguración territorial profunda y acelerada de la península de Yucatán" (Gasca 2024b, p. 12), que tendrá lugar por el desarrollo del Tren Maya, debe tomar en cuenta que las favorables posibilidades de movilidad humana y conexión territorial no obvian o enmascaran los riesgos y afectaciones de presente y futuro de las poblaciones y del medioambiente. Por tal circunstancia, el libro muestra con datos cuantitativos y testimonios de primera mano aspectos propios de la construcción del Tren Maya, así como las características del territorio y de la población involucrada. Imagen desapasionada sobre un megaproyecto de infraestructura, pero que no deja de estar comprometida con el examen de las luces y las posibles sombras de una apuesta por el desarrollo económico efectuada desde las instancias gubernamentales, y cuya trascendencia deberá ser evaluada a largo plazo. La futurología no es propia de las ciencias sociales, por mucho que se exija rotundidad a las interpretaciones de los académicos, por lo que quienes se acerquen al libro encontrarán las certezas propias aportadas por los análisis de la información cuantitativa y cualitativa de primera mano, único instrumento de los investigadores para la creación de conocimiento.



Tren Maya. Impactos territoriales y escenarios de cambio en la Península de Yucatán.

José Gasca Zamora (coordinador)

Instituto de Investigaciones Estéticas (IIE), UNAM

Ciudad de México, 2024

Referencias

Almeida, Marco, Samuel Jouault y Yassir Rodríguez 2022. «Las vías de la mayanización». *Maya America*, 4(2): 62-88. https://digitalcommons.kennesaw.edu/mayaamerica/vol4/iss2/7?utm_source=digitalcommons.kennesaw.edu%2Fmayaamerica%2Fvol4%2Fiss2%2F7&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages

Almeida, Marco, Samuel Jouault y Alejandro Montañez. 2024. «El turismo comunitario: ¿un no pensado del Tren Maya?». En José Gasca (coord.), *Tren Maya. Impactos territoriales y escenarios de cambio en la Península de Yucatán*. México: IIE-UNAM, 169-185.

Bartolomé, Miguel Alberto y Alicia Barabas. 1990. *La presa Cerro de Oro y el ingeniero El Gran Dios. Relocalización y etnocidio chinanteco en México*. México: Instituto Nacional Indigenista/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Bauman, Zygmunt. 2019. *En busca de la política*. México: Fondo de Cultura Económica.

Bohannan, Paul J. 1981. «El impacto de la moneda en una economía africana de subsistencia». En Josep R. Llobera, *Antropologia Económica. Estudios Etnográficos*. Barcelona: Anagrama, 189- 200.

Bustamante, Carlos y Roldán Andrés-Rosales. 2024. «Alternativas de políticas públicas en torno al megaproyecto de infraestructura Tren Maya en la Península de Yucatán». En José Gasca (coord.), *Tren Maya. Impactos territoriales y escenarios de cambio en la Península de Yucatán*. México: IIE-UNAM, 129-148.

Casanova Casañas, Laura. 2021. «Megaproyectos y conflictos ecoterritoriales. El caso del Tren Maya». *Relaciones Internacionales*, 46: 139–159. https://doi.org/10.15366/relacionesinternacionales2021.46.008

Díaz Cruz, Rodrigo. 2014. *Los lugares de lo político, los desplazamientos del símbolo. Poder y simbolismo en la obra de Víctor W. Turner*. México: Gedisa/Universidad Autónoma Metropolitana.

Gasca, José. 2024a. «Explorando la racionalidad de los megaproyectos de infraestructura». En José Gasca (coord.), *Tren Maya. Impactos territoriales y escenarios de cambio en la Península de Yucatán*. México: IIE-UNAM, 15-34.

Gasca, José. 2024b. «Introducción». En José Gasca (coord.), *Tren Maya. Impactos territoriales y escenarios de cambio en la Península de Yucatán*. México: IIE-UNAM, 9-14.

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

Herskovits, Melville J. 1954. *Antropología económica. Estudio de economía comparada*. México: Fondo de Cultura Económica.

ONU. 2020. *El trabajo de la ONU en relación con el proyecto del Tren Maya*, ONU, México. https://onu-habitat.org/index.php/el-trabajo-de-la-onu-en-el-tren-maya

Pérez, Pablo y José Apolinar Zapata. 2024. «El Tren Maya y sus efectos posibles en el sector rural». En José Gasca (coord.), *Tren Maya. Impactos territoriales y escenarios de cambio en la Península de Yucatán*. México: IIE-UNAM, 187-207.

Polanyi, Karl. *La Gran Transformación. Crítica del liberalismo económico*. Madrid: Quipu editorial, 2007.

Ramírez Carrillo, Luis Alfonso. 2019. «Diez retos para un ferrocarril. El Tren Maya y el desarrollo social y económico del sureste mexicano». *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán*, enero-julio, 274: 3-17. www.revistauniversitaria.uady.mx/pdf/274/ru274-2.pdf

Sánchez Almanza, Adolfo. 2024. «Efectos del Tren Maya en la estructura y funcionamiento del sistema territorial del Sureste de México». En José Gasca (coord.), *Tren Maya. Impactos territoriales y escenarios de cambio en la Península de Yucatán*. México: IIE-UNAM, 89-107.

Simon, Herbert A. 1975. *El comportamiento administrativo: estudio de los procesos de adopción de decisiones en la organización administrativa*. Buenos Aires: Editorial Aguilar.

Turner, Victor. 1974. *Dramas, Fields, and Metaphors: Symbolic Action in Human Societ*. Ithaca: Cornell University Press.

VV. AA. 2019. *U yóol Tsíimin K'áak'. El espíritu del Tren Maya*. México: FONATUR.

Weber, Max. 1984. *Economía y sociedad*. México: Fondo de Cultura Económica.