

Gasca Zamora, J. (Coord.: 2024).
*Tren Maya, impactos territoriales y
escenarios de cambio en la Península de Yucatán*
México: Instituto de Investigaciones
Económicas, UNAM.
303 pp., ISBN 978-607-30-9283-8

El punto de partida de esta obra, así como de varios de sus capítulos, es la constatación de que el sureste de México se ha rezagado del resto del país en cuanto a desarrollo económico, equipamiento de infraestructuras, manejo sustentable del medio ambiente y en lo relativo al nivel de salarios y de bienestar material de sus habitantes. Hay muchas expectativas de mejora económica generadas por el Tren Maya; no es para menos considerando que, en principio, es una obra que ha costado más de 10 mil millones de dólares y comprende una vía férrea de poco más de 1500 kilómetros.

José Gasca Zamora, el coordinador del libro, comienza con la advertencia (pp. 9-14) de que esta obra de infraestructura tan polémica ha generado una enorme controversia, desde luego, por sus impactos territoriales, sobre todo, por el reduccionismo en los análisis y por el sesgo cognitivo con el que hemos enfocado tanto a la obra misma como al jefe del Poder Ejecutivo Federal.

Entre las dudas y suspicacias que ha generado se enuncian, entre otras, que el Tren haya sido iniciado por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y no por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; que el control del proyecto haya pasado a la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), quien, además gobernará los tramos que no tenían derecho de vía, así como seis hoteles y el aeropuerto de Tulum (construido para acompañar la estación de aquella localidad y

descongestionar el Aeropuerto Internacional de Cancún). También han causado escozor las supuestas consultas a los ejidatarios o las comunidades mayas, así como las afectaciones a sus derechos agrarios; la incapacidad del Instituto Nacional de Antropología e Historia de registrar y resguardar los incontables vestigios arqueológicos que se han encontrado en la zona durante el tendido de la vía; la especulación inmobiliaria rampante que se desató y, quizás lo más mediático: lo que causa al medioambiente una obra de estas dimensiones.

La propuesta analítica del coordinador del libro inicia con el apartado “Explorando la racionalidad de los megaproyectos de infraestructura” (pp. 15-34). En él se refiere que, de acuerdo con la literatura especializada, cualquier obra de gran calado responde a cierta racionalidad y toma años en su construcción y puesta en marcha, sin embargo, responde a una visión estratégica y tiene efectos duraderos o permanentes sobre la gente y los territorios donde se lleva a cabo. Del análisis detallado de estos postulados teóricos, se llega a la propuesta de estudiar la obra del Tren Maya en función de sus externalidades, tanto positivas (empleo, efecto multiplicador, atención a necesidades concretas como el transporte de personas y de mercancías, ventajas competitivas, desarrollo regional, ordenamiento territorial, entre otras), como negativas (alteración del entorno biofísico y de la vida de las personas).

En adelante, el libro se desarrolla en otros doce capítulos enfocados al análisis de lo empírico. Un proyecto de infraestructura de esta magnitud tiene repercusiones en lo social, cultural, territorial, ambiental, económico y lo relativo al gobierno, lo que amerita un abordaje desde varias ópticas y ramas del conocimiento. José Gasca Zamora en su siguiente capítulo (pp. 35-65), comienza con las cuestiones generales del megaproyecto, los actores

implicados y la estimación de los impactos territoriales y medioambientales, a través de una serie de mapas temáticos.

Le sigue un capítulo que aborda la cuestión del empleo (pp. 67-87), firmado por Beatriz Torres Góngora y Adrián Verde Cañetas. El capítulo recoge información de primera mano, basada en entrevistas y etnografía en seis localidades caracterizadas por el empleo informal en actividades económicas de subsistencia y donde el empleo formal existente es de baja calificación y de bajos salarios.

Adolfo Sánchez Almanza, en el capítulo de su autoría (pp. 89-107), presupone que el Tren Maya, aunque sea de manera colateral, servirá para generar una política de desarrollo regional y de ordenamiento territorial integral. Esto traería efectos multiplicadores y derramas positivas por la construcción y operación del tren. Sin embargo, no se deben descartar algunas alertas en lo que respecta al uso de suelo, el despojo, la especulación, aspectos étnicos, arqueológicos y ambientales. Los cálculos del autor estiman mayor crecimiento económico para la región y más aún para los municipios con presencia del tren.

Federico Morales Barragán, Yvon Angulo Reyes y Julio César Cruz Estrada escriben desde un enfoque evolutivo de la gobernanza y la evaluación territorial integrada (pp. 109-127), que considera la incertidumbre y las contradicciones del comportamiento humano. Constatan que el proyecto iba aparejado con la pandemia por la COVID-19, lo que dificultó las consultas y reuniones previas al inicio del proyecto.

El siguiente capítulo es obra de Carlos Bustamante Lemus y Roldán Andrés-Rosales (pp. 129-148), quienes analizan las actividades económicas y sociales por entidad federativa, microrregión y municipio por los que pasa el Tren Maya, que requiere inversiones complementarias para paliar el rezago socioeconómico del sureste.

Aída Beatriz Armenta-Ramírez, José Félix García Rodríguez, Clara Luz Lemoyi Bocanegra y Beatriz Pérez Sánchez (pp. 149-167), parten del supuesto de que el Tren Maya puede detonar el desarrollo del sureste, pero una sola obra de infraestructura no cambiará la situación de la gente si los actores locales no se involucran en la distribución

del presupuesto para diversificar sus actividades económicas. También desde la lógica de los grupos locales, Marco Almeida Poot, Samuel Jouault y Alejandro Montañez Justinianovic (pp. 169-185), destacan el papel protagónico de la Alianza Peninsular de Turismo Comunitario, una red de redes de cooperativas y ejidatarios que ofrecen servicios turísticos desde una lógica autogestiva, respetuosa del medioambiente y de la cultura maya, generando beneficios económicos a escala local. Esta asociación logró “subirse al Tren” firmando acuerdos con FONATUR, pero que fue relevado en la realización del proyecto por la SEDENA. En este escenario, ¿el gobierno federal o la SEDENA considerarán al turismo comunitario y sus promotores como parte de las alianzas del Tren Maya? Al tiempo.

En cuanto al sector rural, Pablo Pérez Akaki y José Apolinar Zapata Aguilar refieren los cambios en el empleo y en la producción y demanda de bienes agrícolas (pp. 187-207). En la Península hay pobreza, baja escolaridad, infraestructura limitada y la producción se concentra lejos del trazo de la vía del Tren Maya, lo que hace poco probable que la agricultura y sus productores se beneficien de la obra. A una conclusión parecida llegan Felipe Torres Torres y Agustín Rojas Martínez (pp. 209-231), quienes en su escrito señalan que el sureste tiene un bajo nivel de seguridad alimentaria y un tren turístico no lo va a resolver, a menos que se logren articular a los pequeños productores con las áreas de consumo, se desarrollen las capacidades tecnológicas y se impulse la pequeña producción. Los microempresarios deben ser capacitados, y además se debe promover la producción de autoconsumo y reconvertir los cultivos.

Otro texto, también relativo a la distribución de alimentos es el de Rafael Antonio Olmos Bolaños (pp. 233-254). Como se sabe, esta tarea se dificulta más en áreas rurales que en áreas urbanas. No parece que el Tren Maya, por su vocación turística, podrá hacer asequibles de forma cotidiana todos esos productos cuya accesibilidad ahora está restringida (entre los cuales están el maíz, la tortilla y el frijol).

Los dos últimos capítulos se centran en aspectos muy específicos del daño ambiental que se puede generar derivado de la puesta en marcha del Tren

Maya. El discurso mediático dominante ha centrado su atención en el daño infringido a la selva baja debido al tendido de la vía férrea en el tramo que comprende la Riviera Maya de Quintana Roo y entre Chetumal y Escárcega, donde ciertamente se deforestaron tramos para extender el trazo de la ruta del tren. Pero más allá de este ambientalismo centrado en la selva (ya devastada en toda la Riviera Maya por la construcción de megahoteles, así como en algunas zonas de Campeche por la presencia de agroproductores menonitas y por la tala furtiva en la Reserva de la Biosfera de Calakmul), hay otros problemas que son clave, tal es el caso de la generación de desechos derivados del consumo humano.

Alejandra Reyes Jaime analiza la problemática que habrá de generarse por las botellas plásticas en la ruta del tren (pp. 255-275). Mayanin Sosa Alcaráz, Raúl Santos Valencia y Regina Mercado Bustillos cierran el libro (pp. 277-294), sobre el imperativo de un manejo adecuado de residuos, no solo por razones ambientales sino también por lo relativo a la imagen turística. Se sabe del pésimo manejo de la basura que caracteriza a las localidades pequeñas de Yucatán. Para remontarlo, al menos en una localidad con una estación del Tren Maya, la educación ambiental jugará un rol fundamental toda vez que la gente habrá de acostumbrarse a

separar la basura, pagar por el servicio de recolecta y no quemarla. También será indispensable una adecuada infraestructura de manejo de residuos, que es obligación del municipio.

Cierto es que los párrafos aquí escritos no le hacen justicia al libro, el cual, además, cuenta con un buen número de gráficos, cuadros, tablas estadísticas y mapas. A propósito de ello, en la versión gratuita consultable en línea (https://libros.iiec.unam.mx/gasca-jose_tren-maya-impactos-territoriales), la cartografía se presenta a color, mientras que en la versión de libro impreso está en escala de grises. En cualquier caso, estoy convencido de que para las personas interesadas en los impactos territoriales del megaproyecto, este libro es de lectura obligada, por varios motivos, como su actualidad temática, sus hallazgos, sus propuestas, su balance medido, su aproximación a la literatura especializada y el análisis de la evidencia empírica derivada de la construcción y puesta en marcha del Tren Maya. Estamos frente a un estudio muy bien logrado de los impactos espaciales del proyecto insignia de la así llamada Cuarta Transformación (4T).

Ricardo López Santillán
Centro Peninsular en Humanidades y
Ciencias Sociales, UNAM