

El tren maya ¿Un proyecto con una idea de desarrollo frente a las desigualdades?

Ana María Méndez Puga

Parte 1. Una cuartilla sobre en qué consiste el proyecto

La creación de un megaproyecto como el tren maya, me llevó a pensar en la tendida de vías férreas de finales del siglo XIX y principios del XX. Ambos, vinculados con ideas de país, de desarrollo y de reordenamiento del territorio que tal vez no estén tan distantes, aunque aparentemente el actual proyecto esté encaminado a propiciar una transformación para el bien de las y los ciudadanos de Tabasco, Campeche, Chiapas, Quintana Roo y Yucatán. Pero ¿en qué consiste el megaproyecto del tren maya?

En el Anexo Técnico del documento sobre el Proyecto, el gobierno de México señala que “El Tren Maya es un proyecto integral cuyo objetivo principal es lograr el desarrollo sustentable del sureste de México” (Gobierno de México, s/f, 3). El documento también describe que está orientado a mejorar el entorno de la población para con ello propiciar la mejora de las condiciones de vida de las personas. Se pretende implementar un “servicio de transporte que conecte las ciudades y zonas turísticas de la península de Yucatán” (5). Se plantea como la posibilidad de transformación de las formas en que se ha venido operando la relación y aprovechamiento de esas regiones, tiene siete objetivos que van a propiciar otra relación con la naturaleza, tres de ellos se plantean en función de la mejora de la economía.

Desde 2018 que salió con más claridad a los medios pareció tener buena acogida en las personas de la península, no obstante, ha generado discusiones en varios sectores de la población de esas zonas afectadas, así como del país y de otros interesados: grupos de ecologistas y defensores de las formas de vida de las comunidades mayas, entre otros. Poco han hablado las comunidades mayas en torno al megaproyecto. La mayoría de las voces son de biólogos, ecologistas, antropólogos, sociólogos, principalmente (véase Gasparello y Nuñez, 2021).

El proyecto implica el tendido de 1460 km de vías y 18 estaciones, con todo lo que ello implica en términos de expropiación de territorios de comunidades, de transformación de

ejidos, de paso por cauces de arroyos y ríos, de transformación del espacio. Al mismo tiempo, con una gran inversión y de la generación de empleos.

No obstante lo anterior, las comunidades, de acuerdo con lo que señalan varios estudios no fueron consultadas, aunque FONATUR señala que sí se hicieron las consultas. Tampoco se hicieron los estudios de impacto ambiental necesarios y tampoco se dialogó con las comunidades de los impactos a futuro. Por ello, se considera un proyecto que aunque emerge del estado y puede tener una mirada clara hacia “el desarrollo”, no está planteándose como un proyecto “con” las comunidades. Por lo que pareciera una nueva estrategia extractivista.

Parte dos. Reflexiones desde los conceptos revidados

La apuesta por el “desarrollo” del sureste mexicano implica una idea de país y de concepciones en torno a las posibilidades de cambiar las condiciones de vida de las personas. No obstante, la idea de país de las personas que viven en esas zonas no necesariamente ha sido contemplada.

De acuerdo con Reygadas (2008) en su texto sobre la “apropiación”, al analizar las condiciones de desigualdad, señala que ante la visión fatalista que prevalece en la mayoría de los analistas, economistas y sociólogos, es importante destacar que “América Latina es menos desigual que otras partes del mundo” (108), aunque es la más desigual que el resto del mundo en cuanto a la distancia en ingresos, es decir, la población rica es mucho más rica, que en otros países. Así que, la aspiración de intentar minimizar esa desigualdad, lleva a los gobiernos a plantear alternativas para el desarrollo de las regiones pobres.

Los factores que propician la enorme desigualdad que señala Reygadas son seis, aunque en este texto me interesa referirme a cinco de ellos, para reflexionar la situación del tren maya:

- a) Intersección de las división étnicas, raciales y de género con las diferencias de clase, que se transforma a lo largo del tiempo, pero re-construye fuertes disparidades de status y de acceso a recursos.
- b) Distancia cultural, educativa y social entre las élites y el resto de la población, preservada y sostenida por barreras materiales, simbólicas y emocionales.
- c) Estructura económica polarizada que reproduce inserciones privilegiadas y precarias.

- d) Capacidad de las élites para preservar sus privilegios bajo distintos escenarios económicos y políticos.
- e) Deterioro de la esfera pública, persistencia del clientelismo y debilidad de los mecanismos de compensación de las desigualdades.

¿El tren maya para el desarrollo? ¿de quiénes?

En cuanto “la intersección de lo étnico, lo racial, el género y la clase”, en relación con la desigualdad estructural, pareciera que la intención del gobierno de México de mejorar ese territorio intenta romper con esa condición al proponer una posibilidad de ampliación del turismo y de una opción para la comunicación más eficiente, de varias comunidades, por lo que se ofrece que “va a generar polos de desarrollo”. Así, esas zonas que se han mantenido en la pobreza, van a cambiar, esa es la apuesta. No obstante, si se considera que la “estructura económica polarizada” va a seguir reproduciendo inserciones privilegiadas y precarias, es decir, va a haber personas que logren insertarse en el proceso de cambio que el tren maya supone, en términos de mejores empleos o por el diseño y puesta en marcha de emprendimientos exitosos, sin embargo, si atendemos a lo que se señala de la “capacidad de las élites para preservar privilegios”, será muy complejo que se logre lo que algunos ven en el proyecto del tren maya, en términos de mejora de las condiciones de la población.

¿Por qué no se hicieron más consultas, con otras metodologías? ¿Son posibles otros proyectos para esa región?

Por otro lado, en relación con la “distancia cultural, educativa y social” de las élites respecto a los grandes grupos humanos que viven en la pobreza, ha hecho posible que la consulta de Fonatur fuera poco viable, dadas las dificultades, como se señala en el video de Latinus, para establecer un diálogo más amplio y con más certezas, en el que se tuviera más claridad de lo que ahí sucedería y cómo afectaría. La experiencia de los zoques (que también vimos en otro de los videos) respecto a la poca información que se les brindó de las afectaciones de la minera en su territorio, parecen ser la norma. Así que, si bien el estado mexicano señala que hubo consulta, no necesariamente es la consulta que se requería, tal vez cabrían otras formas, con mayor cercanía por las formas de comprensión del mundo de las personas en las distintas comunidades.

La vida cotidiana de los diferentes grupos que se ven afectados por el tren maya, implica la participación en diferentes colectivos, no obstante, el diálogo con los sujetos sociales ya existentes como el ejido, se dio de formas pocas claras, como se observa en el video de Latinus o como han reseñado algunos editorialistas o investigadores (<http://www.estudiostrenmaya.com/articulos/>). La comunidad con o sin ejido, en zonas como Escárcega en Campeche implica condiciones de vida complejas por la composición de la población, grupos mayas y personas que llegaron a poblar la zona, en los que la dinámica cotidiana de por sí ya compleja, no se valora en todo lo que implica para constituir un nuevo colectivo, en colaboración con los especialistas en impacto ambiental, los economistas, antropólogos, en conjunto con los representantes del estado. Esto, no solo por la distancia existente entre las élites y las comunidades, sino por la apuesta del estado de que ahí se hará un tren.

Ahora bien, ¿qué tanto eso es extractivismo o “racismo ambiental”? al parecer sí lo es, como señala el entrevistado que habla por el pueblo zoque, en términos de una compleja desvalorización que atraviesa todas esas intersecciones, “distancias” y en cierto modo, “paternalismos” por ofrecer una idea de desarrollo, que tal vez sí sea viable o posible, pero que no necesariamente es en la que estarán incluidas todas las personas, en tanto lo “débil de la propuesta para compensar las desigualdades”.

Referencias

Gasparello, G. y Nuñez R, V. (coords) (2021). Pueblos y territorios frente al tren maya. Escenarios sociales, económicos y culturales. Centreo Interdisciplinar para la investigación de la Recreación, A.C. / INAH / Bajo tierra ediciones. <http://bajotierraediciones.com/wp-content/uploads/2022/04/tren-maya-enero-vf.pdf>

Gobierno de México (s/f). Tren maya. Anexo técnico.

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM_ANEXO_TECNICO_VF2_1_.pdf

Reygadas, L. (2008). La apropiación: Destejiendo las redes de la desigualdad. UAM