

# Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública

---

## El Tren Maya: ¿un proyecto culturalmente responsable?

Documento de trabajo núm. 331

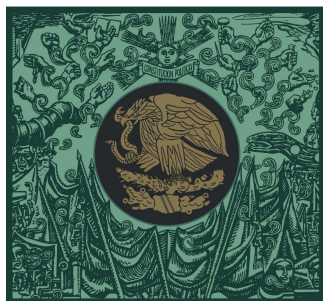


Junio 2020

---

[www.diputados.gob.mx/cesop](http://www.diputados.gob.mx/cesop)

---



**CÁMARA DE  
DIPUTADOS**  
LXIV LEGISLATURA

---

**CESOP**

Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública

---

Información que fortalece el quehacer legislativo



**CÁMARA DE  
DIPUTADOS**  
LXIV LEGISLATURA

Información que fortalece  
el quehacer legislativo

**CESOP**

Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública

## Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública

*Organización Interna*

Netzahualcóyotl Vázquez Vargas

Director de Estudios Sociales encargado del  
despacho de la Dirección General del CESOP

Enrique Esquivel Fernández  
Asesor General

Ricardo Martínez Rojas Rustrian  
Director de Estudios de Desarrollo Regional

Ernesto R. Cavero Pérez  
Subdirector de Estudios de Opinión Pública

José Francisco Vázquez Flores  
Subdirector de Análisis y Procesamiento de Datos

Katia Berenice Burguete Zúñiga  
Coordinadora Técnico

Investigadores

Gabriel Fernández Espejel  
José de Jesús González Rodríguez  
Roberto Candelas Ramírez  
Salvador Moreno Pérez  
Felipe de Alba Murrieta  
Rafael del Olmo González

Apoyo en Investigación

Luis Ángel Bellota  
Natalia Hernández Guerrero  
Karen Nallely Tenorio Colón  
Ma. Guadalupe S. Morales Núñez  
Nora Iliana León Rebollo  
Ricardo Ruiz Flores

Alejandro Abascal Nieto  
Abigail Espinosa Waldo  
Guillermina Blas Damián

Alejandro López Morcillo  
Editor

José Olalde Montes de Oca  
Asistente Editorial

# El Tren Maya: ¿un proyecto culturalmente responsable?\*

Luis Angel Bellota\*\*

## Introducción

El Tren Maya (TM) fue anunciado como una de las obras públicas más relevantes dentro de los próximos años, cuya concreción promete elevar las condiciones de vida de quienes viven en el sureste y la península de Yucatán. Por medio de él se pretende impulsar la economía regional y mejorar la conectividad terrestre de la zona, uniendo a los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Por tratarse del proyecto estrella del gobierno, el TM incorpora distintos objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. Principalmente se destacan dos: 1) un modelo turístico que sea amigable con el medio ambiente y los ecosistemas de la región, y 2) alentar un desarrollo en el que históricamente el sur de México ha permanecido relegado. En la narrativa gubernamental, el respeto por los pueblos originarios es un punto nodal.

El principal impulsor del TM es el Poder Ejecutivo, lo cual resulta comprensible, pues se trata de la obra de infraestructura más relevante; de acuerdo con el plan original –mismo que fue perfilado desde la campaña presidencial de 2018– las metas del futuro eje ferroviario que atravesará toda la península de Yucatán, enlazando Palenque con Cancún, son las siguientes:<sup>1</sup>

- Impulsar el desarrollo socioeconómico de la región y las comunidades locales.
- Proteger y rehabilitar las Áreas Naturales Protegidas (ANP) en la península.
- Fomentar la inclusión social y la creación de empleo.
- Fortalecer la industria turística en México.

---

\* El presente trabajo retoma partes de un documento más amplio que analiza las implicaciones legislativas, ambientales, económicas y socioculturales del Tren Maya, el cual publicó la Comisión de Asuntos de la Frontera Sur de la Cámara de Diputados. Originalmente, dicho material fue redactado por investigadores de los distintos centros de estudios parlamentarios; la sección correspondiente a los impactos ambientales y socioculturales quedó a cargo de tres investigadores del Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP): Karen Tenorio Colón, Salvador Moreno Pérez y quien escribe.

\*\* Licenciado en Historia por la Universidad Iberoamericana y pasante de la maestría en Estudios Latinoamericanos por la UNAM. Investigador del área de Estudios Sociales del CESOP. Correo electrónico de contacto: [cuebellota@hotmail.com](mailto:cuebellota@hotmail.com).

<sup>1</sup> *Tren Maya*, s/f, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/11/Tren-Maya.pdf>.

- Promover y resguardar las culturas indígenas locales.
- Fortalecer el ordenamiento territorial de la península.

Uno de los principales argumentos esgrimidos a favor del TM es que se aprovechará el atractivo turístico que representan los sitios de interés histórico de la zona maya, lo cual se traducirá en una derrama monetaria que aumentaría los ingresos de la población local. En este sentido, sus promotores apelan a la idea de un “nuevo paradigma” de turismo incluyente que deje los dividendos económicos entre las comunidades; es por ello que la ruta del TM planea franquear municipios con rezagos socioeconómicos, los cuales, en teoría, podrían mejorar sus ingresos, integrarse a las cadenas de intercambio comercial, encontrar mejores oportunidades laborales y detonar sus capacidades productivas y de servicios. Para lograrlo debe construirse la infraestructura necesaria que lleve a los visitantes hacia los polos de atracción turística, desde los parques arqueológicos hasta las playas; como valor agregado, se mejorará la comunicación terrestre entre los estados involucrados en este plan regional de desarrollo.

El presente documento de trabajo pone sobre la mesa el cuidado y la preservación del patrimonio cultural en la construcción del TM; de aquí se desprenden dos subtemas: 1) la adecuación de las estaciones a las necesidades y las características de cada lugar, a fin de mantener la identidad local, y 2) el establecimiento de un número máximo de visitantes por destino para evitar la sobreexplotación del sitio.<sup>2</sup> A fin de imprimirle una mayor legitimidad, las empresas constructoras del proyecto ferroviario deberán contemplar la opinión de especialistas, desde antropólogos hasta biólogos; de lo contrario se corre el riesgo de lesionar áreas naturales, bienes culturales y derechos de los pueblos originarios. En las siguientes páginas se hablará sobre la responsabilidad cultural de lo que se presume como una de las apuestas más elevadas del sexenio.

## **Reordenamiento territorial e impactos en el patrimonio cultural**

Dadas las implicaciones que representa su construcción, el TM tiene por delante distintos desafíos. El más importante es el medioambiental. Cuando fue presentado públicamente el proyecto de marras, el gobierno federal ponderó las ventajas económicas que tendrían aquellos municipios que estarán intercomunicados gracias al nuevo ferrocarril peninsular. Sin embargo, las dudas sobre los

---

<sup>2</sup> *Idem.*

impactos ecológicos siguen siendo persistentes. En el primer trimestre del año, un diario capitalino reveló que una treintena de peritos y científicos adscritos al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) elaboró un informe en el que se detallaban los riesgos y las afectaciones que conllevaría el TM para 10 ANP; los daños se traducirían en más deforestación y, por tanto, en un impacto negativo de “los servicios ambientales de los ecosistemas que serán afectados, destacando la recarga del manto freático y la captura de bióxido de carbono atmosférico”.<sup>3</sup> Justo por la ausencia de suficientes estudios técnicos que documenten con fiabilidad los impactos ecológicos y el aval genuino de las comunidades indígenas afectadas por la construcción del proyecto, existen bastantes interrogantes y posiciones en contra de su construcción.

Una de las primeras instancias que se manifestó al respecto fue el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), el cual cuestionó la pretensión de hablar en abstracto de aspectos culturales sin tener un estudio previo de las poblaciones que habitan la península. Sobre tal asunto, el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO) recalca que el TM atraviesa una región con diversidad biológica y cultural única.<sup>4</sup> Tómese en cuenta que “56% de la superficie de los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo es propiedad social, compuesta por núcleos agrarios y casi el 100% corresponde a ejidos”.<sup>5</sup> El IMCO indicaba que antes de que diera comienzo la instalación de los primeros rieles, las autoridades estaban obligadas a organizar una consulta libre, de *bona fide* y bien informada entre las comunidades afectadas.<sup>6</sup>

Ciertamente, esa consulta ya tuvo lugar, pero no el visto bueno de Naciones Unidas. Según el organismo internacional, que fungió como observador durante el proceso, el referéndum no cumplió “con todos los estándares internacionales en la materia”.<sup>7</sup> Una de las críticas que asentaron en un comunicado de prensa los representantes de la ONU dice claramente que “la convocatoria, el protocolo y la información presentada sólo hacían referencia a los posibles beneficios del proyecto y no a los impactos negativos que pudiera ocasionar”. En tal sentido, los organizadores no tuvieron la sensibilidad de plantearse una metodología construida y acordada con las comunidades

---

<sup>3</sup> *El Universal*, 9 de marzo de 2020, p. A14.

<sup>4</sup> Ana Thais Martínez Palacios, *Nota técnica. Proyecto del Tren Maya*, Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), 6 de marzo de 2019, <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/03/NOTA-TE%CC%81CNICA.-PROYECTO-DEL-TREN-MAYA-1-04-19.pdf>.

<sup>5</sup> *Idem*.

<sup>6</sup> *Idem*.

<sup>7</sup> ONU-México, “Comunicado oficial”, 19 de diciembre de 2019, <http://www.onu.org.mx/el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia-onu-dh/>.

involucradas. La Oficina de Naciones Unidas recogió testimonios “que indicaban que los tiempos de consulta fueron muy cortos, que las traducciones, cuando las había, no eran adecuadas, que muchas personas no pudieron desplazarse por falta de recursos económicos y que la mayoría de quienes participaron eran autoridades municipales y ejidales dejando fuera a otros grupos y personas que forman parte de las comunidades”.<sup>8</sup>

En agosto del año pasado se reunió en Ginebra el Comité para la Eliminación de la Discriminación Racial (CERD, por sus siglas en inglés), el cual analizó, entre otros tópicos, la situación de México. Pues bien, el CERD emitió un documento con sus consideraciones; entre ellas destacaba que en el caso de los referéndums, si bien los Estados reconocen este derecho de las comunidades autóctonas, existen “serios vacíos” en los procesos de consulta, ya que “no son realizados de manera previa, no toman en cuenta los usos, costumbres, cultura y debida representación de los pueblos afectados [pues] no se proporciona información clara, precisa y culturalmente adecuada, y además, con frecuencia, son llevados a cabo en contextos de amenazas, criminalización y hostigamiento, perjudicando su carácter libre”.<sup>9</sup> Por lo mismo, para evitar que se repita esta historia, es recomendable el diseño y la adopción de un procedimiento legal que no sólo garantice el derecho a ser consultados sino que restituya territorios y recursos tradicionalmente ocupados por los pueblos indígenas. Hablando del TM, es verdad que no hubo hostigamiento ni criminalización de aquellos que no están a favor de su construcción, pero sí es observable una premura por acelerar ese proceso.

Asimismo, instancias federales mostraron un dejo de indignación frente al posicionamiento crítico de la ONU.<sup>10</sup> Sin embargo, ésta basó sus conclusiones en los protocolos internacionales sobre consultas a los pueblos originarios. Cabe recordar que el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) incluye la figura jurídica de la *consulta* cuando existan proyectos de infraestructura y decisiones de gobierno que los perjudiquen. Del artículo 13° al 19° del citado Convenio, los Estados miembros de la ONU son responsables de salvaguardar los territorios de los pueblos indígenas. Para ser más precisos, el artículo 15° contempla que las comunidades poseen el

---

<sup>8</sup> *Idem.*

<sup>9</sup> CERD *apud* Magdalena Gómez, “Observación crítica de la ONU a las consultas indígenas de la 4T”, en *La Jornada*, 17 de septiembre de 2019, p. 20.

<sup>10</sup> *Animal Político*, 23 de diciembre de 2019, <https://www.animalpolitico.com/2019/12/consulta-tren-maya-onu-gobierno/>.

pleno derecho de participar en la administración y conservación de dichos recursos.<sup>11</sup> Asimismo, recuérdese que el Senado ratificó esa disposición de la OIT en junio de 1989. Treinta años después, el convenio sobre pueblos indígenas y tribales no pudo aplicarse a cabalidad ni siguió las metodologías más adecuadas para defender el patrimonio biocultural de las poblaciones autóctonas del país.

Retomando la intervención pública del INAH sobre el TM, algunos funcionarios pertenecientes a este organismo coinciden en que los espacios de discusión y deliberación abiertos por las instancias promotoras del proyecto, sobre todo los responsables del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, pretenden hablar de responsabilidad cultural sin tener un estudio académico sobre las poblaciones y los cambios que significaría la llegada del TM. En opinión de antropólogos, historiadores y sociólogos, la discusión se inclina más por los beneficios monetarios y tiende a minimizar la falta de planeación, los costos ambientales, las secuelas culturales y los daños en el patrimonio arqueológico.

En un foro organizado por el INAH titulado “Los megaproyectos, incluido el Tren Maya”, los participantes concluyeron que después de haber investigado sobre el tema, tanto en trabajo de campo como de escritorio, quedaba claro que el tren, es decir, la vía férrea, si bien causará afectaciones inmediatas, éstas no serán tan perniciosas como sus consecuencias a mediano y largo plazo: se trata de un reordenamiento territorial macro regional, lo cual implica la adaptación de la sociedad –y gradualmente sus formas de vida– a nuevas dinámicas económicas y a la presencia masiva de visitantes foráneos. Más que un plan turístico y de desarrollo es posible hablar de cambios –ahora no tan notorios– que irán modificando las costumbres, los entornos naturales y la vida comunitaria de quienes residan cerca del circuito del TM.

Una de las conclusiones que pueden sacarse a partir de la advertencia expuesta en el evento del INAH es que la aparición de un mercado de rentas ilícitas modificará la convivencia social de las comunidades –gracias al aumento del turismo y la oferta de actividades económicas que sin lugar a dudas impulsará la construcción de dicha ruta ferroviaria–. En otras palabras, como si fuera una secuela no deseada, el crecimiento de las economías locales por efecto del TM representará una veta de oportunidades para el crimen organizado, con las consabidas repercusiones que éste tiene

---

<sup>11</sup> Organización Internacional del Trabajo, “Convenio sobre pueblos indígenas y tribales, 1989”, en Julio Moguel (coord.), *Derechos indígenas y armonización legislativa*, México, CESOP/Juan Pablos editor, 2014, pp. 88-91.

sobre el tejido social. Aunque no sea el objetivo temático de este documento, hay que tener en mente las otras aristas que envuelve el binomio infraestructura-desarrollo regional.

Entre los propósitos que justifican el TM, dos de ellos se vinculan con el cuidado de los bienes culturales: la protección y rehabilitación de las ANP y el respeto a las culturas indígenas locales. Ambos guardan una relación directa. Tanto los caminos ferroviarios como el arribo masificado de turistas afectan los vestigios arqueológicos y los sitios de interés. Desde 1975 la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) creó una comisión especial para seleccionar, proteger y, en ocasiones, brindar apoyo económico para la conservación de lugares excepcionales cuya importancia, riqueza o características únicas ameritan su denominación como Patrimonio Cultural de la Humanidad. A propósito, México ocupa el séptimo lugar en la lista de países con mayor número de reconocimientos de esta índole. Nuestro país cuenta con 34 zonas incluidas en la Lista del Patrimonio Mundial, seis de las cuales se encuentran en la ruta del TM:

1. Sitio Arqueológico y Parque Nacional de Palenque, Chiapas.
2. Reserva de la Biosfera de Sian Kaán, Quintana Roo.
3. Ciudad Prehispánica de Chichen-Itzá, Yucatán.
4. Ciudad Prehispánica de Uxmal, Yucatán.
5. Antigua Ciudad Fortificada, Campeche.
6. Antigua Ciudad Maya y Reserva de la Biosfera de Calakmul, Campeche. (Único lugar en México considerado Patrimonio Mixto de la Humanidad.)

Investigadores de distintas procedencias disciplinarias han manifestado su opinión por el desgaste gradual al que se expondrían las zonas arqueológicas y los cascos históricos arriba mencionados, ante la llegada exponencial y masiva de turistas nacionales y extranjeros que traerá al TM. El primer problema es la planificación de las vías ferroviarias a cuenta de los vestigios arqueológicos que aún no han sido descubiertos y que puedan verse amenazados. El maestro Antonio Machuca señaló la imperativa necesidad de un plan que contemple cuáles serán las alternativas cuando el trazo de las vías, casi de forma inevitable, se tope con nuevos hallazgos porque se trata de una región abundante en ruinas prehispánicas.<sup>12</sup> Es sumamente seguro que el Registro Público de Monumentos

---

<sup>12</sup> *Proceso*, 18 de agosto de 2019, núm. 2233, pp. 64-69.



y Zonas Arqueológicas e Históricas de México vea incrementado su listado de vestigios, que pueden ir “desde pequeños caseríos mayas hasta estructuras más relevantes, cenotes, campos de desechos de cerámica”.<sup>13</sup> Ejemplo de lo anterior son los restos de un palacio maya descubierto en diciembre del año pasado en la antigua ciudad de Kulubá en Yucatán. Si bien esta sorpresa no está relacionada con la apertura de vías por el TM sirve para ilustrar la abundante presencia del pasado en casi todos los rincones de la península.

Este aspecto es uno de los que más preocupa a la comunidad de arqueólogos y especialistas en conservación de monumentos, pues el sur es una zona especialmente rica en vestigios y restos materiales aún no descubiertos. La arqueóloga Evelia Magaña manifiesta sus reservas a partir de una larga experiencia profesional en la región maya; la académica del Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social ha podido atestiguar la construcción de carreteras que no han respetado hallazgos precolombinos en el sur de Campeche. Aunque es posible que no se hallen lugares de la magnitud de Chichén Itzá, cualquier descubrimiento que surja a medio camino no deja de ser parte de las raíces y el patrimonio de la región. Ella entiende que con los grandes proyectos de infraestructura no es posible respetar todo lo que pueda salir durante las excavaciones, pero sí se pueden conservar cosas importantes, pues “los salvamentos arqueológicos usualmente suelen estar relacionados a construcciones o proyectos modernizadores como carreteras, casas, fábricas”. Para evitar la destrucción de estos bienes materiales ocultos es necesaria la presencia de arqueólogos que hagan trabajo de avanzada y registren lo que se va encontrando. En su opinión, uno de los territorios más expuestos sería gran parte del oriente yucateco, que son sitios periféricos a Chichén Itzá. El INAH tiene un gran reto por delante: “Si no hay una intervención de las autoridades competentes [...] la historia está en riesgo”.<sup>14</sup>

Otro pendiente no resuelto es el de los parques arqueológicos ubicados en regiones con una vasta diversidad biológica. Al respecto, el investigador señaló que al INAH le corresponde proteger los polígonos donde haya vestigios; sin embargo, éstos, en muchas ocasiones, se localizan en ANP. Aunque las autoridades de la nombrada dependencia federal afirman que los tópicos ecológicos no son de su competencia, para Machuca no se puede deslindar lo arqueológico de lo ambiental. El nombrado especialista pone como ejemplo Calakmul, zona declarada como bien mixto (tanto

---

<sup>13</sup> *La Vanguardia*, 15 de julio de 2019, <https://www.lavanguardia.com/vida/20190715/463490105686/al-menos-1709-vestigios-arqueologicos-en-la-ruta-del-tren-maya-de-mexico.html>.

<sup>14</sup> Daliri Oropeza, “La historia está en riesgo con el Tren Maya”, en *Pié de Página*, 7 de mayo de 2020, <https://piedepagina.mx/la-historia-esta-en-riesgo/>.

cultural como ambiental) por la UNESCO.<sup>15</sup> Este parque no es de fácil acceso y, justo por sus condiciones geográficas, recibe alrededor de 40 mil turistas por año; pensando en un futuro, con la llegada del TM se estima que de los 17 millones de turistas que visitan Cancún, por lo menos tres se desvíen al referido parque nacional. Un afluente de visitantes de tal magnitud equivale al 7,500% con relación al número actual.<sup>16</sup>

¿Realmente se cuenta con un estudio serio que considere estos datos? ¿Existe la infraestructura para atender una progresiva demanda de servicios turísticos que no dañe la reserva natural? ¿Qué políticas instrumentará la Secretaría de Cultura (SC), a través del INAH, para preservar en óptimas condiciones los vestigios mayas? ¿Cómo mantener el equilibrio entre desarrollo regional, sustentabilidad y responsabilidad cultural? La respuesta a esta interrogante exige un trabajo de colaboración interinstitucional entre el INAH y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), el cual, hasta el momento, no aparece en el horizonte de ambas dependencias; a cuenta de las competencias administrativas que abarca el proyecto es necesario que la resolución de los problemas que éste vaya generando sea de forma intersectorial, sin que las dependencias actúen solas o realicen una labor incompleta.

Hablar de responsabilidad cultural significa respetar formas de vida particulares, cosmovisiones étnicas –que reflejan un crisol multicultural diverso– y entornos medioambientales de las poblaciones afectadas por una ordenanza administrativa de carácter territorial, una obra de infraestructura, un enclave minero, una explotación agroindustrial o un complejo turístico. Desde luego que el concepto de *responsabilidad cultural* engloba el legítimo derecho de las comunidades para opinar y decidir sobre su patrimonio eco-cultural. Aunque el TM, aparentemente, arrojará beneficios específicos para las economías estatales vía el turismo, a mediano y largo plazo, su costo ecológico y las transformaciones que puede provocar son equiparables a las modificaciones paisajísticas y geomorfológicas que dejan a su paso los grandes emprendimientos extractivos.

A lo largo de sus exposiciones y trabajos como investigador y activista por los derechos de los pueblos indígenas, Francisco López Bárcenas, quien ha estudiado el fenómeno extractivista desde distintas perspectivas, observa que cuando una empresa minera obtiene una concesión para aprovechar las riquezas del subsuelo, también busca obtener otros permisos de explotación, ya sea de la municipalidad, los ejidatarios o las comunidades autóctonas que radican en la zona susceptible

---

<sup>15</sup> *Proceso*, 18 de agosto de 2019, núm. 2233, p. 65.

<sup>16</sup> *Idem*.

de ser explotada económicamente. Llevando esta conceptualización al caso del TM, la pugna entre las empresas beneficiarias de dicho proyecto y las comunidades afectadas podría adquirir diversas modalidades: desde fricciones sociales y pleitos entre comunidades que están a favor y en contra – como ocurre cuando las empresas extractivas dividen estratégicamente a los pobladores de una zona, ya sea con dádivas u obras públicas que no equivalen a toda la riqueza que se llevan, pero que sí satisfacen necesidades inmediatas de la población– hasta litigios judiciales que paralizan los emprendimientos extractivos.<sup>17</sup> En situaciones más extremas, dichas tensiones derivan en despojos, paramilitarismo y excesos en el uso de la fuerza pública.

Así como el daño de las empresas mineras llega a ser irreversible por el envenenamiento de la tierra o el desgajamiento de cerros, la introducción de infraestructura en los ecosistemas o la llegada permanente de turistas ocasiona deforestación, asentamientos irregulares, migración de fauna y el desgaste de bienes que cuentan con la declaratoria patrimonial. Si en los últimos sexenios las autoridades se han visto desbordadas en la pérdida de bienes culturales o extensiones de ANP, nada le asegura a los ejidatarios y habitantes de los municipios por donde pase el TM que en lo sucesivo ellos tendrán las mayores ventajas económicas o bien la certeza de que sus derechos serán respetados. Esta comprensible incertidumbre también incluye el cuidado de las zonas con indicios civilizatorios mesoamericanos, los cuales representan el patrimonio cultural tangible tanto de los lugareños como de todos los mexicanos.

El análisis de Bárcenas coincide con los posicionamientos que de tiempo atrás sostiene Víctor M. Toledo, titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat). Las observaciones del biólogo y funcionario en cuestión, quien ha sido un acucioso crítico de la economía extractiva, también son aplicables al TM. Tanto por la falta de consensos incluyentes – ONU *dixit*– como por los beneficios que obtendrán sus constructores<sup>18</sup> y futuros concesionarios, se trata de un proyecto de infraestructura que, como tantos otros, “buscan implantarse sin considerar sus efectos sociales y ambientales negativos”.<sup>19</sup> Esta obra emblemática de la actual administración federal parece no ponderar a fondo la resolución de las problemáticas ecológicas que, de suyo, representa una vía ferroviaria tan extensa que atravesará junglas y bosques tropicales de una

---

<sup>17</sup> Uno de ellos recién inicia gracias al amparo que un juez federal otorgó a indígenas chiapanecos “mediante el cual ordena que suspendan las obras del Tren Maya en el tramo de Palenque, con la finalidad de salvaguardar la salud del pueblo ch’ol [...]”. *La Jornada*, 9 de mayo de 2020, p. 17.

<sup>18</sup> *Proceso*, 10 de mayo de 2020, núm. 2271, p. 41.

<sup>19</sup> Víctor M. Toledo, *Ecocidio en México*, México, Grijalbo, 2015, p. 46.

enorme biodiversidad. La nombrada secretaría de Estado, al estar presidida por un científico que conoce la relación entre natura y cultura en el antiguo mundo mesoamericano,<sup>20</sup> se encuentra doblemente obligada a cooperar con el INAH en la conservación del patrimonio material ubicado dentro de ANP.

Tan sólo en Tabasco, Antropología e Historia tiene un registro de 1,730 sitios arqueológicos; en tanto que en Chiapas el padrón alcanza 2,565; Campeche, por su parte, cuenta con 891 lugares registrados; por último, Quintana Roo y Yucatán poseen, entre los dos, más de un millar, lo que da alrededor de 7,000 zonas arqueológicas en total. Por ello, una vía de comunicación de tal envergadura es muy difícil que no se tropiece con alguna, poniendo en riesgo la conservación de los monumentos si no se toman las precauciones para evitar su destrucción o alteración. Incluso de aquellos que aún no han sido descubiertos y catalogados. En este sentido, hablando de los cambios en el entorno físico de las zonas arqueológicas por las cuales transitará el TM, el doctor Pedro Francisco Sánchez Nava, coordinador nacional de Arqueología del INAH, señaló que en el área de influencia del proyecto se localiza lo siguiente:<sup>21</sup>

<i>Patrimonio cultural</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Aspectos</i>
Zonas arqueológicas abiertas al público	30	Tres de ellas están inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO: Palenque, Chichén Itzá y Calakmul. Esta última se encuentra catalogada como bien mixto por sus características culturales y naturales.
Zonas de monumentos históricos	2	
		Esta cifra puede cambiar de manera frecuente. Aunque se

<sup>20</sup> Dice Toledo en su texto: “En el caso de México, la civilización que resiste es la civilización mesoamericana (y en cada país existe la presencia, la reminiscencia o la ausencia de aquella en función de su historia particular), un modelo societario con una antigüedad de al menos 7,000 años que, a diferencia de procesos similares en Mesopotamia, Egipto, China, India y los Andes, evolucionó de manera casi aislada, es decir, sin contacto certificado con otras civilizaciones. La civilización mesoamericana utilizó el maíz y otras más de 100 especies de plantas, unas 300 lenguas diferentes, una matemática y una astronomía que permitió explorar el firmamento y medir el tiempo, una arquitectura que desembocó en monumentos y enormes construcciones urbanas, una agroecología y una agroforestería que desarrolló formas simbióticas con la naturaleza, una religión politeísta y naturalista con dioses y diosas y, especialmente, una manera de organización social basada en la comunidad como núcleo o célula de la sociedad entera [...]”. *Ibid.*, pp. 120-121.

<sup>21</sup> Instituto Nacional de Antropología e Historia, “El INAH se abre al debate sobre el proyecto Tren Maya”, boletín de prensa, 25 de marzo de 2019, <https://inah.gob.mx/boletines/8016-el-inah-se-abre-al-debate-sobre-el-proyecto-tren-maya> (consulta: agosto de 2019).

Sitios arqueológicos	3,024	cuenta con poligonales de protección de las zonas arqueológicas, esto “no quiere decir que no haya patrimonio fuera de ellas”.
ANP	15	

Entre las posibles consecuencias que tendrán lugar sobre dichas zonas patrimoniales, el INAH advierte:

- Incremento exponencial de visitas con una consecuente solicitud de los más diversos remitentes: organismos internacionales, escuelas, universidades, asociaciones civiles e iniciativa privada.
- Un aumento considerable del flujo de público, el cual requerirá obligatoriamente estudios de capacidad de carga –turística y ambiental–, mejoramiento de señalamientos, áreas de servicios, centros de visitantes, equipamiento y mobiliario, taquillas, etcétera.<sup>22</sup>

Coincidentes con el posicionamiento del INAH, el doctor Eduardo Salvador López Hernández y la doctora Ana Rosa Rodríguez Luna, de la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (UJAT), plantean los siguientes tres desafíos: *a)* conservar el patrimonio arqueológico y cultural de la zona; *b)* ampliar el acceso y conocimiento del legado cultural de los mayas; y *c)* entender y respetar las tradiciones y costumbres de los pueblos originarios que resguardan y habitan las zonas donde se encuentran los parques. Así pues, por cada reto sugieren una solución: *a)* impulsar la visita regulada de turistas a zonas arqueológicas de Tabasco y las ANP; *b)* fomentar el conocimiento y la conservación del patrimonio cultural intangible –cocina, danzas, lenguas, sistemas de producción tradicional–; y *c)* colaborar con los pueblos originarios para incluirlos activamente en cada uno de los procesos anteriormente descritos.

Por último, otra consideración sobre lo que debería ser una actitud culturalmente responsable es la que postula Aurelio Sánchez Suárez, de la Universidad Autónoma de Yucatán. Él se preguntó si el proyecto es de verdad un tren de los mayas o para los mayas y la respuesta fue que no se trata ni de una ni de otra. Aunque el TM es uno de tantos megaproyectos pensados para

<sup>22</sup> *Idem.*

el “desarrollo” de la península, tal vez el de mayor relevancia, hasta ahora, poco ha tenido que ver con el pueblo maya y su filosofía de habitar el territorio. “Llamarlo maya no lo hace maya”, opina el académico. El mismo Sánchez sostiene que obras como el TM deberían repensarse desde esta perspectiva, especialmente si comprometen un impacto objetivo en el patrimonio cultural y el territorio de los pueblos originarios, pues ambos están en peligro; la modificación del entorno físico podría alterar las costumbres locales y con ello la transmisión de los saberes tradicionales a las futuras generaciones.<sup>23</sup> Es decir, la destrucción o la irreversible modificación física de los territorios terminan afectando los bienes culturales de carácter inmaterial. La riqueza no tangible de una sociedad involucra sus filosofías de vida, mentalidades, arraigos y creencias.

El investigador afirmó que el patrimonio inmaterial de los mayas vivos está vinculado a su territorio y a una cosmogonía particular –sobreviviente de la era precolombina– que los relaciona con la naturaleza. En este orden de ideas, considerando que los derechos culturales ya están garantizados constitucionalmente desde hace una década, todo proyecto que tenga potenciales consecuencias en estados con una enorme riqueza etnohistórica debe ser más respetuoso en la materia. El TM tiende a mercantilizar el nombre de la región con fines turísticos y, en cierto modo, “folkloriza” la identidad de la península; socialmente “parece estar pensado para el beneficio de los empresarios que invertirán, sin una clara perspectiva de involucramiento del pueblo maya en los posibles beneficios”. Por tal razón, es obligada la existencia de estudios de impacto basados en las premisas antes mencionadas. La toma de decisiones en el territorio maya deberá ser consultada a nivel de asambleas ejidales y no de representantes estatales o regionales, privilegiando el respeto de su identidad y las forma de vida locales.<sup>24</sup>

## Conclusiones

Los beneficios socioeconómicos y hasta de orden cotidiano que vendrán aparejados con el TM están fuera de toda discusión. El proyecto ayudará a la articulación del mercado interno en el sureste, abaratará los costos de transportación de mercancías y provisiones hacia puntos turísticos, permitirá

---

<sup>23</sup> Comisión de Asuntos Frontera Sur-Sureste, *Ficha técnica del Tren Maya: aspectos legislativos, ambientales, económicos y socio-culturales*, México, Cámara de Diputados, septiembre de 2019, p. 42 [documento consultado en versión PDF].

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 43.

que productores locales expandan su mercado y reducirá considerablemente el tiempo de traslado entre las entidades federativas y los municipios de la región. No obstante, a lo largo de estas cuartillas señalamos algunos pendientes para que el TM pueda ser considerado un proyecto culturalmente responsable.

Son varias las puntualizaciones que pueden hacerse, pero dos de ellas las más acuciantes. Sobre la primera no nos detendremos más allá de lo necesario, pero sí vale la pena mencionarla. Un aspecto de suma importancia que no ha sido aquilatado por los autores intelectuales del proyecto es que las zonas por donde cruzará el expreso transpeninsular podrán verse impactadas en los próximos lustros por el cambio climático. En un ejercicio prospectivo es válido preguntarnos: ¿será posible que estos municipios abastezcan la demanda local y estacionaria del vital líquido en un próximo contexto de escasez y presión demográfica sobre los recursos disponibles? Dicha demanda tendrá lugar en zonas que resguardan una importante reserva de flora para combatir el cambio climático. También conviene preguntarse cómo será resuelto el tratamiento de desechos, la descarga de aguas negras y la potabilización de las mismas por el previsible aumento del turismo.

El segundo punto es la responsabilidad cultural del TM. Tanto el patrimonio material como el inmaterial no pueden quedar desprotegidos. Hasta el momento, más de un año después de anunciado el proyecto, las acciones oficiales en este campo no son suficientemente conocidas o divulgadas; en cambio, sí es más notoria –y prioritaria– una estrategia para atraer los capitales que serán invertidos y convencer a la opinión pública sobre las ventajas del proyecto. Las afectaciones que a mediano y largo plazo sufrirán los parques nacionales por el arribo exorbitante de visitantes deberían estar en el mismo rango de prioridades y no ser abordadas de forma secundaria.

Ante la creciente presencia de cientos o miles de forasteros que irán de paseo y que buscarán nuevas opciones de alojamiento cuando esté habilitado el TM después de 2023, los habitantes del pueblo contiguo a la bella laguna de Bacalar manifiestan su desconfianza por los inevitables daños sobre los cenotes y los estromatolitos que ahí resguardan. Éstos fueron las primeras formas de vida fotosintética y están constituidos por miles de capas cianobacterianas que segregan carbonato de calcio. Cada estromatolito parece una roca inerte en el fondo del agua, pero está vivo. Los más antiguos de Bacalar tienen entre 7 mil y 10 mil años; además son los más numerosos que puedan hallarse juntos en agua dulce. No es difícil imaginar que requieren un cuidadoso aislamiento para no fenecer.

¿Será posible que este tesoro natural único permanezca intacto y que las siguientes generaciones de bacalarenses puedan seguir disfrutando de su hábitat original frente a los cambios en el uso de suelo, la masificación turística y el manejo de desechos con el que deberán lidiar? Eso dependerá no sólo de la voluntad y el compromiso de los pobladores sino también de políticas públicas que ayuden efectivamente a la conservación transgeneracional del patrimonio biocultural de la región. Actualmente, a pesar de ser un tranquilo destino de ecoturismo al que no se puede acceder con facilidad por su ubicación geográfica, pues debe realizarse un viaje de cuatro horas por carretera desde Cancún, Bacalar ha registrado un leve incremento de turistas que desean conocer sus atractivos naturales.

¿Qué pasará cuando el TM toque a sus puertas? Los lugareños, por un lado, desean el progreso de la comunidad y, por el otro, aspiran a ser un modelo de turismo sustentable que no repita los errores de Tulum.<sup>25</sup> Su opinión no es muy distinta a la de una vendedora de artesanías de Xpujil, cabecera municipal de Calakmul: “Sí queremos Tren Maya pero que se respete nuestra identidad cultural, natural e ideológica”.<sup>26</sup> Sus resquemores son comprensibles y legítimos. Si tuvieran la certeza de que habrá una estricta responsabilidad cultural y ecológica del Estado mexicano, los pobladores de los municipios que verán pasar el TM y que mantienen alguna oposición al proyecto terminarían dándole su aval.

Bacalar, como Calakmul, sintetiza los riesgos que penden sobre los municipios que tienen bajo su resguardo ANP y bienes patrimoniales inmuebles. El problema de muchas zonas arqueológicas es por partida doble porque se encuentran en áreas naturales, las cuales también resentirán los efectos del turismo a gran escala. De ahí la importancia de que exista un plan de colaboración intersectorial en la que intervengan el INAH y la Semarnat. Un programa de gobierno o una política pública que aspire a ser culturalmente responsable no debe ignorar las condiciones sociales, las realidades históricas, los entornos medioambientales ni los valores simbólicos de los espacios sobre los cuales tendrá efecto, así como el tipo de población hacia la que están dirigidos. En el caso del TM hablamos de contextos donde la biodiversidad, la identidad social, la historia y la vida en comunidad están vinculadas entre sí.

La propuesta lanzada por los académicos de la UJAT tendría que tomarse en cuenta y pensarse seriamente por la SC en el papel institucional que le corresponde dentro de la construcción

---

<sup>25</sup> *The New York Times International Weekly*, 7 de marzo de 2020, p. 5.

<sup>26</sup> Canal Once, “Tren Maya”, en YouTube, 8 de abril de 2019, <https://www.youtube.com/watch?v=o9RbktFhy9c>.



del TM. Esta mega obra de infraestructura, por la diversidad étnica de la población beneficiada y la abundante presencia de bienes inmuebles de carácter histórico, es de las pocas que posibilitarían un mayor protagonismo a la mencionada secretaría de Estado. Es decir, extenderle la oportunidad de hacerse valer para darle su lugar a la cultura y al patrimonio eco-cultural por encima de criterios que, como suele ocurrir, sólo valoran –y se justifican en– la rentabilidad económica de los proyectos públicos. Esta coyuntura podrá servir para que el INAH demuestre su fortaleza en la defensa del legado antropológico, histórico y arqueológico de los mexicanos.

# CENTRO DE ESTUDIOS SOCIALES Y DE OPINIÓN PÚBLICA

[www.diputados.gob.mx/cesop](http://www.diputados.gob.mx/cesop)

 cesop01

 @cesopmx