



LA RUTA MÁS SENSIBLE DEL TREN MAYA



OBRAS REALIZÓ UN RECORRIDO POR LA ZONA SELVÁTICA DE CHETUMAL A PALENQUE, UNA PARTE DEL TRAYECTO QUE RECORRERÁ EL TREN TURÍSTICO. EL PRINCIPAL TEMOR ES QUE LA OBRA SE HAGA SIN ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL Y SIN RESPETAR LA CULTURA Y LA TENENCIA DE LA TIERRA.

POR IRENE LARRAZ / FOTOS: NACHO PONCE / FOTO AÉREA: DIEGO MACIAS



TRAMO DE SELVA. Más de 400 kilómetros de selva deberá atravesar el tren turístico propuesto por el Presidente.

C

inco camionetas Toyota Hiace y cuatro hombres jóvenes esperan tumbados a que lleguen turistas para llevarlos hasta la entrada de la zona arqueológica de Calakmul. Aunque es una de las más importantes de

Campeche, en todo el día arribaron ahí no más de 40 paseantes, la mayoría en su propio coche o en un tour que contratan desde Tulum o Chetumal, y apenas generan derrama económica en la región. Desde hace unos meses una idea los persigue: el Tren Maya podría traer más visitantes y generar ingresos extra, no sólo para ellos, también para las 84 comunidades que conforman el municipio.

En el tramo que recorrería el Tren Maya desde Chetumal hasta Escárcega, una de las zonas con los ecosistemas más vulnerables, casi nadie está en contra del proyecto; están convencidos de que en cualquier caso se hará. Lo que les preocupa es el cómo.

El tren propuesto por el presidente Andrés Manuel López Obrador, su principal proyecto de infraestructura, como se indica en la página tren-maya.mx, contará con una inversión de entre 120,000 y 150,000 millones de pesos (mdp) sin incluir las estaciones, y se espera que fomente el tránsito de 8,000 personas diarias que potencien el desarrollo económico de la región. Pero sin proyecto ejecutivo, sin estudios de impacto ambiental y sin un diagnóstico claro sobre su ejecución y sus resultados, es difícil imaginar que suceda.

“Lo que nos falta es más información: no puedes calcular los impactos sin saber por dónde pasará, con qué frecuencia, dónde estará la estación y cómo llevará el beneficio a las comunidades”, explica Nicolás Feldman, ejidatario y miembro del Consejo Ciudadano de Xpujil, cabecera municipal de Calakmul. Feldman señala que la falta de información detallada busca evitar la especulación inmobiliaria y la compra de terrenos para inversión, pero a la vez ha generado conflictos entre algunas comunidades.

El nuevo director del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), Rogelio Jiménez Pons, anunció ante el Consejo Municipal de Calakmul que la licitación del proyecto ejecutivo para rehabilitar la vía de Palenque a Valladolid se celebrará el 17 de diciembre, y que el tramo de Escárcega a Chetumal no iniciará hasta enero de 2020 para poder realizar los análisis de impacto ambiental y llegar a un consenso con las comunidades. “No se va a atacar la selva, al contrario, se va a proteger”, advierte Jiménez Pons, y asegura que habrá un plan de reforestación con árboles frutales en la zona impactada.

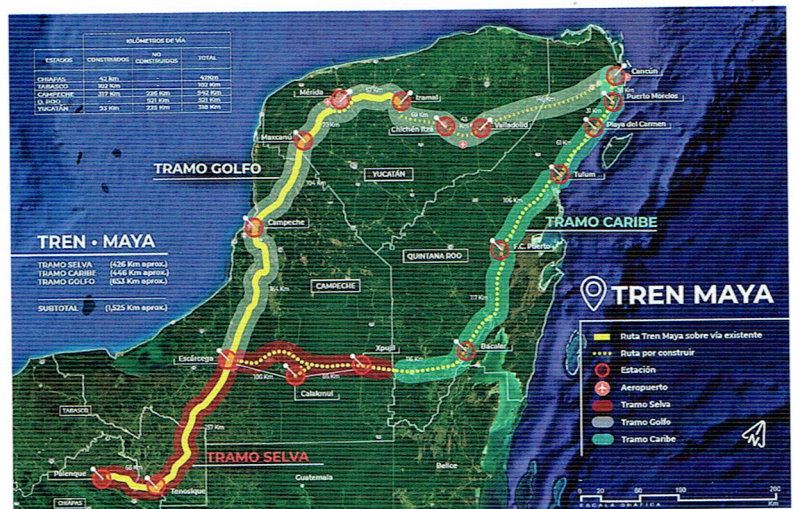
El director de Fonatur también advierte que las estaciones se convertirán en centros de distribución de flujos de personas, por lo que su ubicación debe ser estratégica. “Aquí tenemos que distribuir la carga para preservar el desarrollo controlado”.

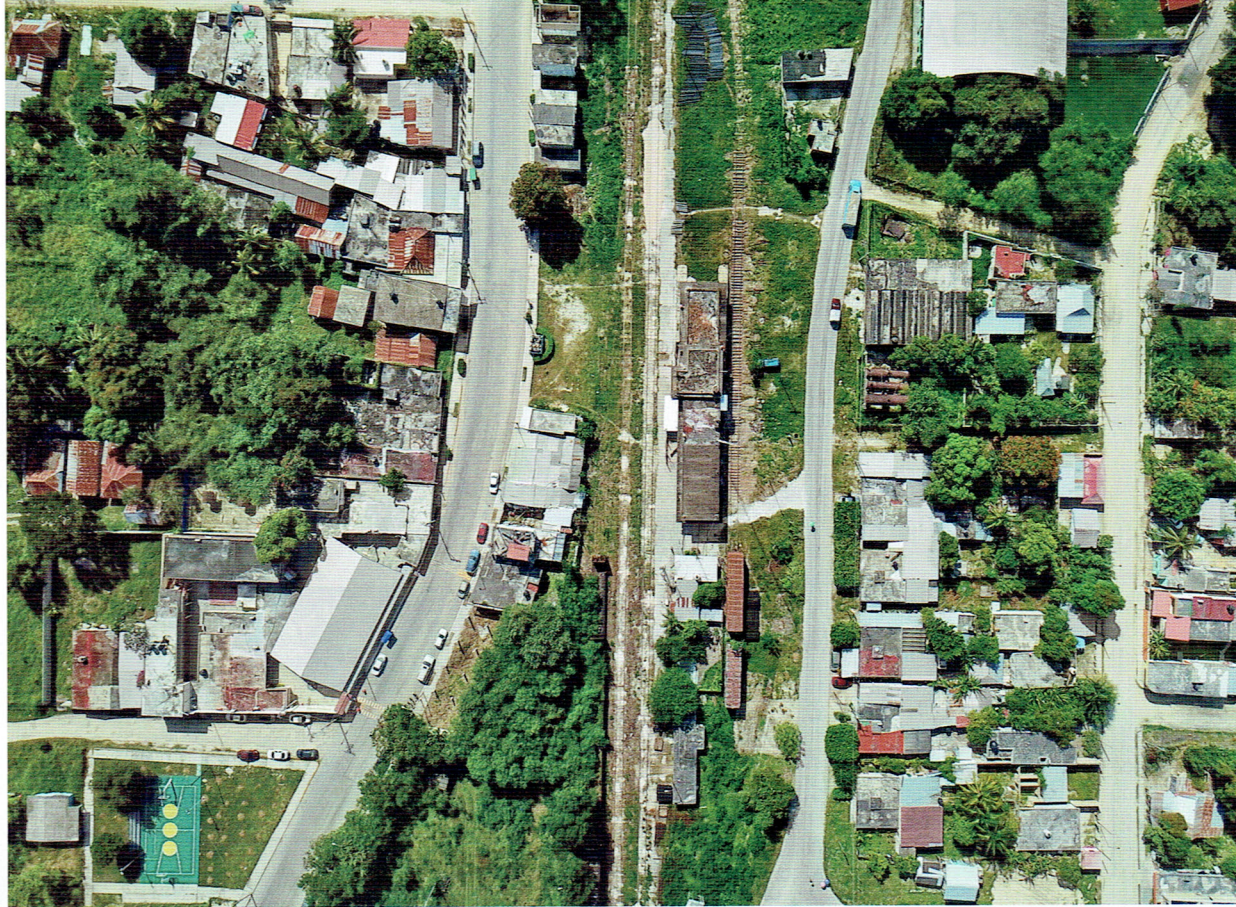


ESCOLTADO POR LA SELVA. El tren atravesará la Reserva de la biosfera de Calakmul, con más de 723,000 hectáreas.

UN PLAN SOMERO. Lo que hasta ahora se sabe es muy general. Los estudios de suelo, por ejemplo, podrían variar rutas.

LOS 1,525 KM QUE HASTA AHORA SE HA DICHO RECORRERÁ EL TREN, INCLUYEN 15 ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS DE CARÁCTER FEDERAL, Y 20 DE CORTE ESTATAL, CALCULA EL CENTRO MEXICANO DE DERECHO AMBIENTAL





Para Fátima Masse, investigadora del Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco), la preocupación es que “no hay un estudio costo-beneficio con respecto al proyecto; se asume que con la llegada de esta inversión se va a detonar el desarrollo, pero no pareciera haber una política completa”.

Diana Nava, investigadora del Programa de Gasto Público y Rendición de Cuentas de México Evalúa, considera que a fin de romper con las dinámicas de administraciones anteriores respecto de la obra pública, es fundamental contar con análisis confiables que garanticen que se trata de “una obra necesaria, que sea la más necesaria, que sea factible y que sea rentable”.

“Al parecer son los mismos vicios que detectó la ASF en 2010, y los mismos que vimos en el Tren México-Toluca, que también inició sin todos los documentos de planeación”, agrega Nava. Por el momento, algunos prefieren hablar de “impactos o beneficios”, sin saber cuál de los dos aplicará.

Obras realizó un recorrido por el trayecto que recorrerá el tren en el tramo de la selva, el más sensible ecológica y socialmente. Esto fue lo que encontró.

Una barrera natural

Diez kilómetros de carretera dividen en dos la Reserva de la Biósfera de Calakmul. De lado a lado todo lo que se alcanza a ver es selva, incluyendo los 60 kilómetros hacia el interior que custodian la zona arqueológica. Si en algo están de acuerdo todas las personas a las que se entrevistó para este reportaje es que esta zona debe permanecer intacta.

Mientras camina, Cristóbal Álvaro, que trabaja cuidando las pirámides, Patrimonio Mixto de la Humanidad, menciona los nombres de los pájaros que cantan,

EN ABANDONO. Pese a la inversión de 4,000 mdp, las vías de la línea Mayab se encuentran deterioradas.

enseña dónde se esconden el búho y los monos araña, y cuenta que por la noche, después de las cinco, salen los jaguares y los venados por ese mismo camino que ahora atraviesa. Si el tren pasara cerca, todo eso desaparecería, dice. Pero está a favor del tren porque traería más trabajo.

Aunque no existe información sobre la ruta precisa, los 1,525 kilómetros de recorrido que hasta ahora se ha dicho atravesarán Campeche, Quintana Roo, Chiapas, Tabasco y Yucatán, también circularán a través de 15 áreas naturales protegidas (ANP) de carácter federal y 20 más de carácter estatal, según los cálculos del Centro Mexicano de Derecho Ambiental (Cemda).

Sólo en el tramo de la selva, que abarca 426 km, existen diversas disposiciones que limitan el uso y aprovechamiento de los recursos en ANP, como la prohibición de cambiar el uso de suelo, fundar nuevos centros poblacionales o llevar a cabo proyectos de desarrollo, puesto que su finalidad principal es la conservación de sus características ambientales.

El plan incluye aprovechar las líneas de ferrocarril y los derechos de vía existentes del tendido eléctrico y de la carretera, que cuenta con 18 metros adicionales de terreno federal a cada lado. Sin embargo, el camino está lleno de zonas de interés patrimonial y ambiental, y hay espacios, como la Cueva de los Murciélagos, en los que confluyen derechos de vía y zonas a proteger.

Cada día, a partir de las cinco de la tarde, se produce un espectáculo: más de un millón de murciélagos salen de la cueva en forma de espiral y se adentran en la selva en busca de comida. En ese punto coinciden el tendido eléctrico y la carretera, algunos temen que el paso del tren afectaría a la cueva.

Contar con las comunidades

La clave para las comunidades es dónde estará la estación. Desde hace tres meses, algunos miembros del Consejo Municipal de Calakmul, ejidatarios, apicultores, silvicultores, ganaderos y organizaciones de la sociedad civil conformaron un Comité Ciudadano y un Comité Científico con académicos para dialogar sobre el tren y cuál sería la mejor ruta. Aunque por ahora no existe consenso, lo que piden es participar en su diseño y que su decisión sea vinculante.

“Aquí ya existe un modelo de participación social. No queremos que se pierda el control de la toma social de decisiones”, explica Feldman, miembro del comité. “El tren es una oportunidad de desarrollo, pero queremos que se respeten las condiciones ambientales y del cuidado del patrimonio porque si se pierde, no lo podemos recuperar, se perdió para siempre, y nuestro proyecto de vida está en la medida en que lo conservemos. Lo que queremos es poner un candado para que genere el desarrollo de las comunidades”, cuenta Feldman, que también posee unas cabañas ecoturísticas.

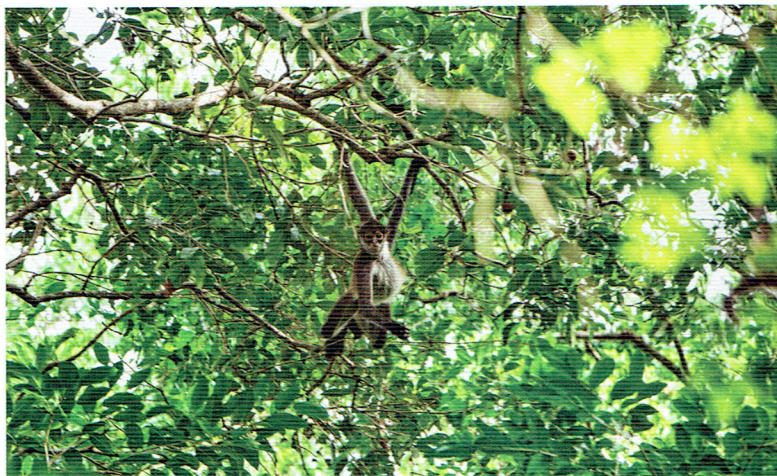
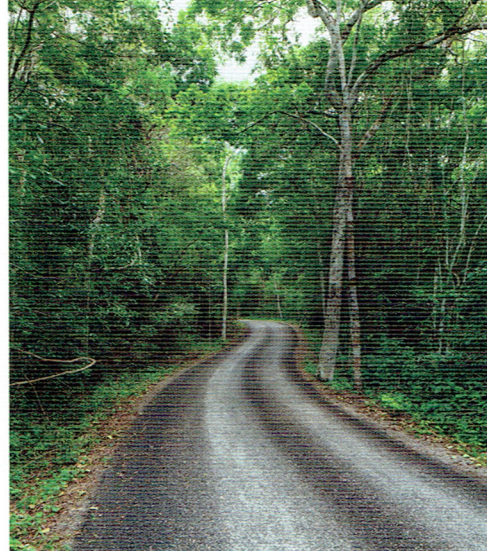
Sin embargo, después vieron que el tren podría ayudar a quitar presión a Calakmul y posicionar las otras zonas arqueológicas de la región, como Hormiguero, Becán o Chicanná, para ampliar el tiempo de estancia de los visitantes, que hasta ahora venían de paso, con tours desde Tulum o Chetumal, y sus propios guías.

Pero eso también genera dudas. “Ahora en Calakmul no hay miseria, hay marginación. Los que tenemos que decidir somos los que vivimos aquí, ¿o se lo vamos a dejar a las grandes empresas? No vamos a ser los que les limpien los zapatos a los turistas mientras las empresas son las que ganan dinero”, advierte Francisco Landa, consejero de los apicultores.

Por eso, también hay quienes se oponen al tren. Nicolás Moreno Jiménez, líder de la Mancomunada, es uno de ellos. “No hay una buena información, porque nos hablan solamente del beneficio, nunca nos hablan de todo lo que viene sobre las consecuencias”, dice. “No estamos en contra del desarrollo, lo que estamos en contra es del despojo de nuestros derechos”.

Refugio Ascensión Olarte, comisario ejidal de Conhuas, incluso ofreció tierras para construir la estación, pero también comparte la preocupación por la reserva, donde decenas de apicultores producen miel para la exportación y ya han tenido 15 casos de venta de terrenos ejidales a través de prestanombres.

En entrevista con *Obras*, Jiménez Pons señala que el desarrollo del tren se produce en torno a las estaciones, no como con las carreteras, que los terrenos a su alrededor se revalorizan porque los visitantes pueden detenerse en cualquier punto.



CALAKMUL. 10 km de carretera dividen en dos la Reserva de la Biosfera. De lado a lado sólo se observa selva.

MONO ARAÑA. Los ambientalistas alertan de las especies animales en peligro de extinción.

Enrique Juárez, guardabosques del Parque Balamkú, considera que sería necesario que el tren bordeara la cueva y mantuviera una distancia considerable.

Antonio Benavides-Castillo, arqueólogo y director del Centro INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia) Campeche, también explica que cuando un espacio de terreno es intervenido, trabajan “de la mano con la SCT o la CFE para hacer un recorrido previo, determinar cuáles o cuántas estructuras van a hacer afectadas y, en ese sentido, recuperar los elementos del patrimonio cultural que sean pertinentes”.

Pero ante la falta de información y de estudios, los ambientalistas destacan la necesidad de apegarse a la ley. María Andrade, directora ejecutiva de Pronatura Península de Yucatán, señala que “la ley es clara y te dice unos pasos que el promovente tiene que seguir y tiene que tener una revisión de la autoridad”.

Sobre el uso de vías existentes

“Esta parte estaba llena de pasajeros que esperaban el tren para subirse”, dice Juan Miguel Siervo cuando recuerda el ferrocarril a su paso por Escárcega. Lo que señala es ahora una losa abandonada al borde de la vía. La maleza y la basura cubren una buena parte de lo que un día fue el principal medio de transporte de la ciudad, mientras los vagones en desuso ven pasar el tiempo desde una vía muerta.

Antonio Sánchez también recuerda el ferrocarril, mientras se mece en una hamaca en la casa pegada a la

antigua estación. “Esas vías están enterradas; hay que levantarlas con un gato. Ahí hay que nivelar, eso ya está mal”, dice señalando todas las tareas que hacen falta. Desde que tenía 16 años trabajó reparando las vías, y ahora que tiene 80, recuerda con una sonrisa triste mejores tiempos. “Me da tristeza ver esto así”, cuenta.

Su hijo, Isaías Sánchez, jefe de estación de Escárcega, coincide: la vía ha estado muy abandonada y necesita una atención profunda. No sólo eso: a su paso por la ciudad ha sido invadida por viviendas y puestos comerciales que tendrían que ser reubicados.

Víctor Gandía, que tiene un puesto comercial al borde de las vías, señala que ya buscan otro lugar donde instalarse. “Ya nos avisaron que tenemos seis meses para pensar dónde nos vamos a ir. Aun así, sí nos beneficiaría, pues ahorita no hay movimiento económico, y ya con los turistas que vienen y van, nos dedicaríamos a otro tipo de negocio más para el turista”. Tanto en Palenque como en Escárcega, la falta de trabajo y la añoranza hacen que pocos estén en contra del proyecto.

En el último bienio, el gobierno invirtió 4,000 mdp en el rescate de la línea Mayab, que conecta Valladolid

con Palenque, para “transformar la infraestructura y mejorar la calidad y operación del servicio público que permita al Estado promover el desarrollo económico y social de la región”, se lee en el *Diario Oficial de la Federación* del 23 de febrero de 2018.

Las remodelaciones debían aumentar la velocidad para el transporte de carga hasta llegar a 30 kilómetros por hora (km/h) para hacer que fuera rentable de nuevo. Sin embargo, las obras apenas llevan 70% de avance y la velocidad actual es de 10 km/h, en promedio, lejos de lo previsto, según cifras de René Calderón, subdirector de operaciones de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, la paraestatal que posee la concesión de la vía.

Para que el Tren Maya pudiera utilizar esas vías “habría que mejorar más de lo que ya se ha hecho”, explica Calderón. “Obviamente, existen las vías, el derecho de vía, y ahí hay muchas alternativas: usar las mismas vías y mejorarlas o hacer unas paralelas”.

El modelo planea combinar el transporte para turistas, pasajeros y carga en un mismo tren. Pero Iker de Luisa, presidente de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles, advierte que la convivencia entre trenes de carga y de pasajeros “es muy complicada”. Mientras que la velocidad promedio nacional para trenes de carga es de 30 km/h, el Tren Maya está pensado para que corra a 160 km/h, según tren-maya.mx.

Por lo general, señala de Luisa, “un sistema es el principal y el otro queda en segundo plano. Si te fijas, en Europa todo es de pasajeros y la carga ferroviaria ha declinado. En Canadá o Estados Unidos, el ferrocarril de carga es el motor del sistema ferroviario. Pero la cohabitación es complicada porque se saturan las líneas con los dos sistemas”.

José Alcocer, historiador y excronista de Campeche, recuerda que el tren, al que llamaban ‘el mixto’, inició combinando sobre las mismas vías el uso de carga y de pasajeros. “A partir de los 70 dejó de funcionar porque la gente prefería viajar en autobús; había más corridas y ya era más rápido que el tren, que paraba en todos los poblados”. Alcocer menciona que no supuso un *boom* económico, pero sí sirvió para que la economía local tuviera salida en las plazas comerciales de la región.

En la estación de tren de Palenque, a mitad del camino entre Mérida y Coatzacoalcos, apenas circula un tren diario, explica Eliel Gómez Morales, operario mecánico del ferrocarril. “Habría que hacer adecuaciones; de hecho, la vía está un poco defectuosa”.

Pero crear nuevas vías y renovar las antiguas implica otro desafío: la complejidad del terreno. La zona de Yucatán se asienta sobre terreno kárstico, que hace que sea muy poroso, lleno de cuevas y cenotes “muy susceptibles”, explica Rafael López, experto del Instituto de Geología de la UNAM.

Aunque esto no supone un impedimento para la construcción, conlleva “muchos retos”, como el del agua, ya que la región carece de ríos y fuentes de obtención de este recurso debido al tipo de suelo. Por eso se requieren estudios geológicos detallados, señala el experto.

Los expertos alertan que es necesario un estudio de impacto ambiental de carácter regional, según la Ley General del Equilibrio Ecológico y la de Protección al Ambiente.



RECUPERAR LA VÍA. Isaías Sánchez, jefe de estación en Escárcega, advierte que habría que hacer adecuaciones.