

# El Tren Maya: un escenario de conflictividad socioambiental en el posneoliberalismo mexicano

Aida Luz López Gómez,\* Janeth Leonor Alfaro Andrade,\*\* Arlem Islas Barrios \*\*\*  
y Josué Daniel Alemán Gutiérrez\*\*\*\*

**Resumen:** El Gobierno de Andrés Manuel López Obrador en México se autodefine como «posneoliberal» y «de izquierda». No obstante, sus proyectos estratégicos se inscriben en una línea de continuidad con la geopolítica extractiva y neocolonial de sus antecesores, lo que genera conflictos socioambientales y procesos de defensa del territorio por parte de los actores locales. En este artículo, producto de la investigación interdisciplinaria del Grupo Intercolegial de Investigación en Ecología Política de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, se aborda el caso del Tren Maya, un proyecto de reordenamiento territorial que promueve el avance del capital extractivista depredador hacia territorios relativamente aislados, e incluso protegidos por la legislación ambiental. Se describe también la resistencia del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CripX) como una expresión clara del «ecologismo de los pobres» y del movimiento global por la justicia ambiental.

**Palabras clave:** posneoliberalismo, geopolítica, megaproyectos, justicia ambiental, CripX

**Abstract:** Andrés Manuel López Obrador's government in Mexico is self-denominated as a «postneoliberal» and «leftist» regime. However, its core strategic projects clearly belong to the former mainstream of extractivist and neocolonial geopolitics which tend to generate socio-environmental conflicts and territorial defense by local stakeholders. This paper, as a result of interdisciplinary research carried out by the Intercolegial Research Group on Political Ecology of Mexico City's Autonomous University, address the Maya Train case, a land-use planning project that promotes predator extractivist capital advance towards relatively isolated territories, even protected by environmental laws. It is also described the Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil's (CRIPX's) resistance as a clear demonstration of «ecologism of the poor» and the global environmental justice movement.

**Keywords:** Postneoliberalism, megaprojects, geopolitics, environmental justice, CRIPX

## Introducción

La articulación persistente de los llamados Gobiernos posneoliberales de América Latina en la geopolítica extractiva establece un amplio escenario en donde concurren tanto la continuidad de la apropiación mercantil de la naturaleza y las culturas como los conflictos socioambientales y el surgimiento de nuevos dispositivos del poder y lenguajes de valor.

\* Profesora investigadora de tiempo completo en el Programa de Maestría en Educación Ambiental y miembro del Grupo Intercolegial de Investigación en Ecología Política de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM), [aida.lopez@uacm.edu.mx](mailto:aida.lopez@uacm.edu.mx)

\*\* Estudiante de la Licenciatura en Promoción de la Salud de la UACM, [janethmundootaku1995@gmail.com](mailto:janethmundootaku1995@gmail.com)

\*\*\* Estudiante de la Maestría en Educación Ambiental de la UACM, [arms.islas@gmail.com](mailto:arms.islas@gmail.com)

\*\*\*\* Estudiante de la Licenciatura en Ciencia Política y Administración Urbana de la UACM, [josue.aleman.jah@gmail.com](mailto:josue.aleman.jah@gmail.com)

En el caso de México, los proyectos estratégicos del autodenominado Gobierno de la Cuarta Transformación (4T) han sido denunciados como estrategias de despojo de los bienes de la naturaleza y los territorios ancestrales por los actores sociales en resistencia. En este artículo se analiza un conflicto socioambiental ocasionado por el megaproyecto Tren Maya, un mecanismo de reordenamiento territorial para cinco estados de la región sureste (Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo) que articula diversos tipos de emprendimientos instalados en la región durante las últimas décadas que han ocasionado procesos de privatización de los bienes comunes, despojo territorial y gran impacto ambiental. Entre ellos destacan el turismo de masas, la especulación inmobiliaria, la agroindustria, la minería de materiales pétreos, la explotación del agua y las energías renovables (GeoComunes, 2019).

Según han dado a conocer diversos medios institucionales,<sup>1</sup> el proyecto Tren Maya consiste en una vía férrea que recorrerá más de mil quinientos kilómetros por diecisiete municipios de la región, tendrá diecinueve estaciones y trece paraderos. El material rodante serán trenes híbridos diésel-eléctricos. Aunque se plantea como un proyecto principalmente turístico, las instituciones que lo impulsan reconocen que tendrá una importante función para el transporte de mercancías, sobre todo de carga agroalimentaria (Damián, 2020), cuya producción a gran escala (monocultivos de caña, soya, palma y sorgo; granjas porcinas y avícolas) ya ha ocasionado graves impactos a los ecosistemas de la región. El megaproyecto apuesta por la urbanización como paradigma de progreso de zonas eminentemente rurales que aún conservan formas de vida campesinas de ascendencia maya, mediante el impulso de «polos de desarrollo». Para ello, se prevé una modalidad de «asociación» entre los dueños de la tierra y grandes capitales financieros por medio de un Fideicomiso de Infraestructura y Bienes Raíces (Fibra), que representa un grave riesgo de privatización de las tierras ejidales

(Núñez, 2020). En el ámbito turístico, se pretende explotar la riqueza biológica y cultural de la región, así como la gran cantidad de vestigios arqueológicos existentes en la zona, la mayoría de ellos aún inexplorados.

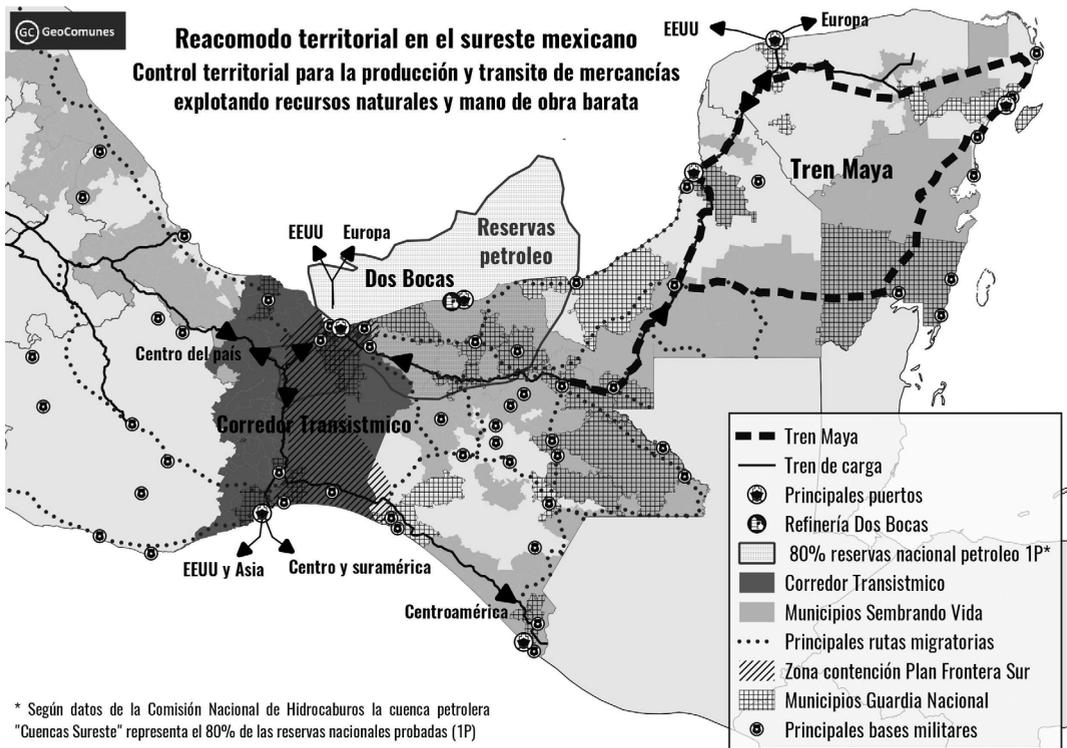
En términos geopolíticos, el megaproyecto guarda una línea de continuidad con la integración de la región mesoamericana a los circuitos hegemónicos de mercancías (legales e ilegales) y la expansión de las fronteras de la extracción. Esta última prevalece desde hace décadas con programas como el Plan Puebla-Panamá, Mundo Maya, Proyecto Mesoamérica, Tren Transpeninsular, etcétera, que han sido líneas estratégicas de los Gobiernos neoliberales dirigidas a la expansión de los sectores de infraestructura básica, de actividades productivas (en especial agroindustriales y de manufacturas), extracción de materiales, explotación de acuíferos y generación de energía. Todo ello publicitado con la retórica de la integración económica para promover intercambios comerciales, mejorar la infraestructura y crear fuentes de empleo.

En este sentido, el Tren Maya, el proyecto Transistmico y la refinería Dos Bocas son tres proyectos estratégicos del Gobierno de la 4T en el sureste de México que se inscriben en esta continuidad geopolítica, ahora justificados con un discurso supuestamente «posneoliberal» que promueve la derrama económica para el «beneficio de la gente» y el «desarrollo sustentable».

Por otro lado, el Gobierno de México ha aceptado que el sureste del país se constituirá en una región de captación y contención del éxodo migratorio proveniente de Centroamérica hacia Estados Unidos mediante la creación de empleos en los sectores de la construcción, el turismo, la maquila, la producción agropecuaria, etcétera.

Como se ha dicho, en la justificación discursiva del megaproyecto, el Gobierno de la 4T utiliza el lenguaje de valor del «desarrollo» y la urbanización como motor de la «prosperidad» con integración social, equidad de género, «consulta

1. [www.trenmaya.gob.mx](http://www.trenmaya.gob.mx).



**Imagen 1: Proyectos estratégicos de la 4T en el sureste de México. Fuente: GeoComunes, 2020.**

indígena» y cuidado ambiental. Pero, al mismo tiempo, descalifica y ataca a las voces críticas, lo que genera un alto grado de polarización social.

Por su parte, los defensores del territorio aluden a la valoración de los derechos de los pueblos indígenas y la autonomía, así como a los graves impactos socioambientales advertidos por numerosos especialistas (Gasparello *et. al.*, 2019; Cecaña y Veiga, 2019; Conacyt, 2019). Una de estas voces es el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (Cripix), una organización de base cuya principal zona de influencia es uno de los diecisiete municipios afectados por el megaproyecto en la selva del sur de Campeche, que a su vez alberga una de las áreas naturales protegidas más importantes de América Latina: la Reserva de la Biosfera de Calakmul.

Desde hace veinticinco años, el Cripix trabaja para atender problemas de tenencia de la tierra

y dotación de servicios básicos, para crear propuestas de desarrollo local a través de proyectos productivos que fomenten el uso sustentable de los recursos naturales (Bachelot, 2020) y para capacitar a sus miembros en materia de gestión municipal y derechos indígenas.

### Importancia biocultural de la región de Calakmul

En 1989 la región de Calakmul fue declarada área protegida con categoría de manejo de reserva de la biosfera (RB). Se la considera patrimonio mixto debido a su gran biodiversidad biológica y cultural (Gil y Fernández, 2000). Hoy representa la mayor reserva mexicana de bosque tropical, con características climatológicas, edafológicas y de vegetación muy particulares ya que posee una mezcla de selvas altas y medianas con otras bajas temporalmente inundables y vegetación acuática. En cuanto a su fauna, Calakmul

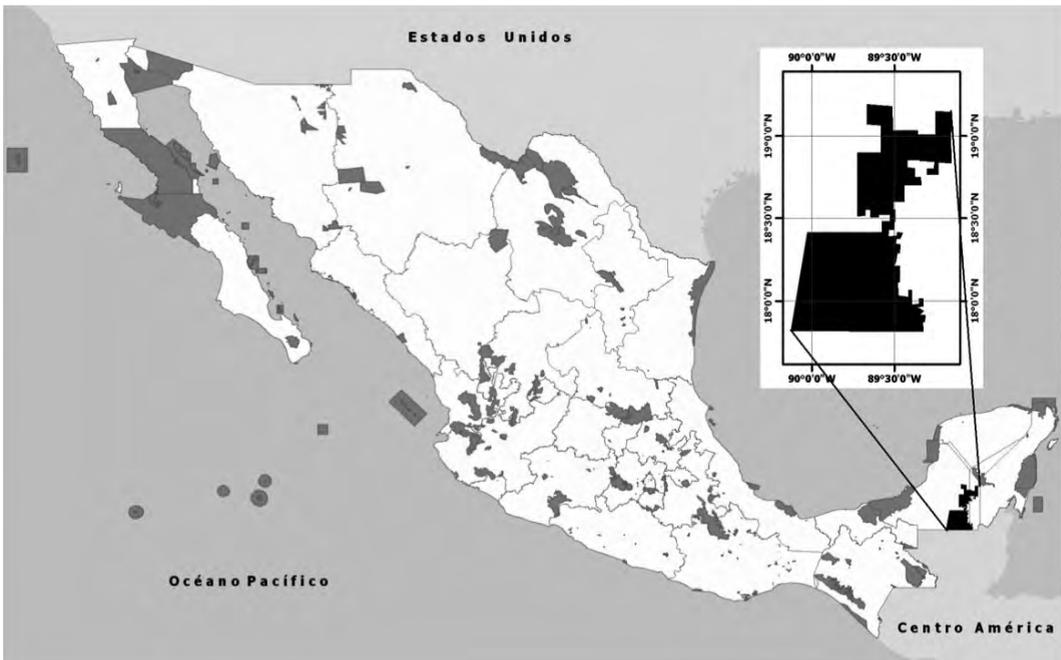
es relevante por su variedad de mamíferos, en especial marsupiales, primates, edentados y felinos (Semarnat, 2018).

Asimismo, constituye uno de los principales enclaves donde se desarrolló la cultura maya y cuenta con múltiples vestigios arqueológicos desde el preclásico tardío (200 a. C.) hasta el clásico tardío (800 d. C.). A partir del declive de la civilización maya, la zona estuvo despoblada por cientos de años, hasta que durante el siglo xx vivió una segunda colonización humana. Los nuevos pobladores de la selva son principalmente indígenas y campesinos de otros estados de la república (Chiapas, Tabasco, Veracruz, Oaxaca, Michoacán, entre otros), aunque la mayoría de ellos pertenecientes a pueblos de ascendencia maya. Estos inmigrantes llegaron por el desplazamiento de sus propios territorios y por el interés en las maderas preciosas, así como para explotar el chicle. Con los años, introdujeron sus conocimientos para el manejo de la selva, lo que implicó la sustitución de las comunidades vege-

tales autóctonas por sistemas agrícolas y pecuarios, además del establecimiento de formas de organización social y cultural.

Sin embargo, su ingreso y adaptación no ha sido fácil, ya que la selva de Calakmul no ofrece condiciones amigables para habitarla debido a que el agua es un recurso escaso, en especial de noviembre a abril (Gil y Fernández, 2000). Además, la declaratoria de área natural protegida limitó las actividades productivas e implicó un nuevo desplazamiento para aquellas comunidades asentadas en el área que se determinó como zona núcleo, en la cual están prohibidas las actividades productivas de acuerdo con la normatividad.

La RBC, localizada al sureste del estado de Campeche, en el municipio de Calakmul, limita al este con el estado de Quintana Roo y al sur con la República de Guatemala. Comprende una extensión total de 7.231 km<sup>2</sup>; cuenta con dos zonas núcleo, que en su conjunto comprenden



**Imagen 2: Ubicación de la Reserva de la Biosfera de Calakmul y estaciones previstas del Tren Maya. Fuente: GeoComunes, INEGI, CONANP**

un área total de 2.480 km<sup>2</sup> y una zona de amortiguamiento de 4.751 km<sup>2</sup> (Conanp, 2010).

En la zona de amortiguamiento se producen sobre todo maíz, frijol, chile y calabaza para el mercado local. Existen otras actividades económicas de menor escala como la apicultura o la artesanía. También se han implementado programas de pagos por servicios ambientales. A estas actividades económicas, se suma el turismo de bajo impacto (unos cuarenta mil visitantes al año), asociado a la enorme riqueza arqueológica y biocultural de la zona, lo que genera algunos ingresos para los pobladores que brindan servicios de alimentación, alojamiento o guía a los visitantes. Esta actividad no representa un gran riesgo para la RBC ya que las visitas se ven limitadas por el difícil acceso y la escasa infraestructura hotelera.

### «¿Para qué queremos tren si no tenemos agua?»

De acuerdo con fuentes oficiales, el Tren Maya podría llevar tres millones de turistas a Calakmul cada año (Martínez, 2019). Esta constituye una de las principales señales de alarma para el Cripx, ya que tal afluencia requerirá de servicios sanita-

rios, alimentación e infraestructura urbana, y generará una enorme cantidad de desechos sólidos y aguas residuales. El primer problema sería la escasa disponibilidad de agua en la zona, lo que obligaría a obtenerla de regiones aledañas y dejaría a sus pobladores en una posición muy vulnerable. Además, las formas de vida de las comunidades locales se verían desplazadas por la alta demanda de servicios turísticos. Diversos estudios han alertado también sobre el gran riesgo de fragmentar la dinámica del ecosistema y provocar su degradación y la pérdida de especies (Cruz, 2019).

Los habitantes de Calakmul dependen de las lluvias. Preocupa que estos ciclos se vean alterados, ya que la reducción de la cubierta vegetal debido a la expansión hotelera y urbana ocasionaría la disminución de la precipitación anual. De igual manera, se reduciría la capacidad de los ecosistemas forestales de capturar el dióxido de carbono atmosférico (Conacyt, 2019).

Todas las actividades de las comunidades mayas, choles, chontales y tzotziles configuran relaciones históricamente articuladas entre el territorio y la sociedad con una evidente dependencia metabólica entre la cultura, el medioambiente, sus



**Imagen 3: Fotografía aérea realizada al finalizar el foro-taller «Encuentro del Buen Vivir», organizado por el Cripx en Xpujil, Campeche, los días 23 y 24 de febrero 2019. Autores: Robin Canul y Cuauhtémoc Moreno.**

modos de vida y la estructura social. Pero el aumento exponencial de visitantes que pretende el megaproyecto rebasará con creces la capacidad de carga del ecosistema, que es una de las últimas reservas de diversidad biológica del continente americano.

Por otra parte, México tiene una experiencia traumática con el turismo de masas debido a la urbanización desordenada, el despojo de tierras, la sobreexplotación de recursos naturales, la terciarización y precarización de empleos locales, así como la creciente vinculación de los enclaves turísticos con las actividades del crimen organizado: tráfico y consumo de drogas, explotación sexual de mujeres e infantes, extorsión, violencia por la disputa de territorios de bandas criminales, etcétera.

La industria turística promueve, además, la mercantilización de memorias, saberes y expresiones artísticas de los pueblos indígenas, lo cual tiene consecuencias inestimables en la erosión cultural y la enajenación de las dimensiones más íntimas y sustantivas de las culturas. Como ha señalado Giovanna Gasparello (2019), en términos sociales y culturales, la incorporación del patrimonio cultural y natural al mercado del turismo de masas representa una agresiva forma de despojo, que es la característica inmanente de la industria turística.

### **Derechos indígenas: de la simulación a la resistencia**

Desde el anuncio del Tren Maya, el Cripix ha expresado en diversos foros su preocupación por sus posibles impactos sociales y ambientales en la región. En noviembre de 2018 firmó, junto con más de ciento treinta comunidades, organizaciones civiles y académicos, una carta abierta al entonces presidente electo Andrés Manuel López Obrador en la que se pedía una reconsideración del megaproyecto. Un año más tarde, participó activamente en la «consulta indígena» realizada por el Gobierno federal, durante la cual se denunció de manera sistemática la falta de información veraz, oportuna, culturalmente ade-

cuada y de buena fe a lo largo del proceso, así como prácticas de manipulación, intimidación y amenazas a sus detractores. El 19 de diciembre de 2019, la oficina del Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Derechos Humanos en México llamó la atención sobre el proceso de consulta del Tren Maya por no haber cumplido con todos los estándares internacionales para garantizar el consentimiento previo, libre e informado de las comunidades consultadas.

Ante este panorama, indígenas mayas, tzotziles, tzeltales y choles integrantes del Cripix presentaron el 6 de enero de 2020 una demanda de juicio de amparo ante el Juzgado 1.º en el estado de Campeche (Cruz Rueda, 2020). Mediante esta acción, dejan en evidencia que el megaproyecto Tren Maya se está imponiendo en su territorio con las mismas prácticas empleadas por los Gobiernos neoliberales: información falsa o sesgada sobre los impactos socioambientales, ofrecimiento de servicios públicos y programas sociales a condición de que la población apruebe el proyecto, menosprecio a las iniciativas impulsadas por las propias comunidades en ejercicio de su autonomía. El proceso de defensa del territorio emprendido por el Cripix se inserta claramente en la noción de «ecologismo de los pobres» propuesta por Joan Martínez-Alier (2009) y forma parte del movimiento global por la justicia ambiental, al tratarse de un proceso popular de resistencia frente a un proyecto que amenaza las fuentes de sustento, las formas de vida, la relación con la naturaleza y la cultura.

Al mismo tiempo, la reacción del Gobierno federal frente a esta resistencia ha sido de total descalificación: se los acusa de «no ser indígenas», de «no ser de la región», de recibir financiamiento de agencias internacionales para «golpear» al Tren Maya. Además, se ha violado la suspensión provisional de las obras concedida por el juzgado de amparo y se han hecho públicos los nombres de algunos miembros del Cripix, con lo que se los expone a ser víctimas de violencia en el segundo país de América Latina con más asesinatos de ambientalistas. ■

## Referencias

- Bachelot, B., 2020. «Libre determinación y megaproyectos: el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (Cripix) frente al Tren Maya». *Nuestra Praxis*, 7, pp. 105-127.
- Ceceña, A. E., y J. Veiga, 2019. «Tren Maya. Avances de investigación». *Observatorio Latinoamericano de Geopolítica*, UNAM. Disponible en: <http://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2019-12/OLAG-2019-TrenMaya-Avancesdeinvestigacio%C3%81n.pdf>, consultado el 26 de febrero de 2020.
- Conacyt, 2019. *Territorios mayas en el paso del tren: situación actual y riesgos previsibles*. Disponible en: <http://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2020-03/RESUMEN-EJECUTIVO-GCTTM-ok.pdf>, consultado el 12 de enero de 2020.
- Conanp, 2010. *Estimación y actualización a 2009 de la tasa de transformación del hábitat de las áreas naturales protegidas Sinap I y Sinap II del FANP. Reserva de la Biosfera Calakmul*. Disponible en: [https://simec.conanp.gob.mx/TTH/Calakmul/Calakmul\\_TTH\\_2000\\_2010.pdf](https://simec.conanp.gob.mx/TTH/Calakmul/Calakmul_TTH_2000_2010.pdf), consultado el 5 de octubre de 2020.
- Cruz, A., 2019. «Científicos expresan “no rotundo” a que el Tren Maya toque la selva de Calakmul». *Cronica.com.mx* (11 de diciembre). Disponible en: [https://www.cronica.com.mx/notas-cientificos\\_expresan\\_no\\_rotundo\\_a\\_que\\_el\\_tren\\_maya\\_toque\\_la\\_selva\\_de\\_calakmul-1140060-2019](https://www.cronica.com.mx/notas-cientificos_expresan_no_rotundo_a_que_el_tren_maya_toque_la_selva_de_calakmul-1140060-2019), consultado el 12 de diciembre de 2019.
- Cruz Rueda, E., 2020. «Pueblos indígenas de México contra el Tren Maya». *Debates indígenas* (1 de abril). Disponible en: <https://debatesindigenas.org/notas/34-pueblos-contra-el-tren-maya.html>, consultado el 15 de mayo de 2020.
- Damián, F., 2020. «En 2023, Tren Maya moverá 5,5 millones de toneladas de carga agroalimentaria». *Milenio* (9 de julio). Disponible en: <https://www.milenio.com/politica/tren-maya-movera-5-5-millones-toneladas-carga-agroalimentaria>, consultado el 9 de julio de 2020.
- Gasparello, G., V. Núñez Rodríguez, E. Acosta Márquez *et al.*, 2019. *Impactos sociales y territoriales del Tren Maya. Miradas multidisciplinares*. INAH, UAM-X, Altépetl A. C. Disponible en: <https://desinformemonos.org/contradicciones-violaciones-y-vulneraciones-del-tren-maya-a-los-pueblos-indigenas/>, consultado el 29 de noviembre de 2019.
- GeoComunes, 2019. *Tren Maya como nueva infraestructura de articulación de los capitales agroindustriales y turísticos inmobiliarios en la península*. Disponible en: [http://geocomunes.org/Analisis\\_PDF/TrenMaya\\_AnalisisCartografico\\_Geocomunes.pdf](http://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya_AnalisisCartografico_Geocomunes.pdf), consultado el 4 de julio de 2019.
- GeoComunes, 2020. *Análisis general del proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*. Disponible en: [http://geocomunes.org/Analisis\\_PDF/GeoComunes\\_Trans%C3%ADstmico\\_22Abril2020.pdf](http://geocomunes.org/Analisis_PDF/GeoComunes_Trans%C3%ADstmico_22Abril2020.pdf), consultado el 14 de febrero de 2020.
- Gil, G., y J. Fernández, 2000. «Apropiación de espacio y colonización en la reserva de la biosfera en Calakmul, Campeche, México». *Revista Mexicana del Caribe*, 5 (10), pp. 212-232.
- Martínez, E., 2019. «Tren Maya detonará 3 millones de turistas al año». *Heraldo de México* (10 de febrero). Disponible en: <https://heraldodemexico.com.mx/suplementos/2019/2/10/tren-maya-detonara-millones-de-turistas-al-ano-pdf-76845.html>, consultado el 10 de febrero de 2019.
- Martínez-Alier, J., 2009. *El ecologismo de los pobres. Conflictos ambientales y lenguajes de valoración*. Barcelona, Icaria (tercera edición).
- Núñez, V., 2020. «¿Fibra Tren Maya?». *La Jornada* (23 de febrero). Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2020/02/23/opinion/012a2pol>, consultado el 23 de febrero de 2020.
- Semarnat, 2018. *La Reserva de la Biosfera Calakmul*. Disponible en: <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/la-reserva-de-la-biosfera-calakmul>, consultado el 6 de octubre de 2020.