

ESPECIAL

DARÁN MARCHA A TREN MAYA CON OBRA INCONCLUSA

Texto: **ADRIANA VARILLAS Y MANUEL ESPINO**

**TREN MAYA
LA OBRA**



Sin terminar las estaciones y con incumplimientos en los acuerdos firmados con la población, el presidente Andrés Manuel López Obrador inaugurará mañana su megaproyecto ferroviario. En un recorrido hecho por EL UNIVERSAL, se constató que hay vías inconclusas y señalética faltante. En las estaciones y vías se carece de infraestructura peatonal, ciclista y de accesos, así como de instalaciones y escaleras eléctricas. **| A4 Y A5 |**



Pobladores y activistas señalan que el presidente López Obrador sólo inaugurará las vías, porque estaciones, como la de Calkini, todavía no están terminadas.

“Lo que van a inaugurar realmente son las vías”



Con estaciones sin terminar e incumplimiento de los acuerdos con la población, el Presidente hará el recorrido inicial del Tren Maya

**ADRIANA VARILLAS
Y MANUEL ESPINO**

Corresponsal y enviado

—nacion@eluniversal.com.mx

Sin terminar las estaciones y con incumplimientos en los acuerdos firmados con parte de la población en las zonas donde se desarrolla el megaproyecto Tren Maya, el presidente Andrés Manuel López Obrador inaugurará el viernes una parte de los mil 554 kilómetros de vía férrea, obra que en su totalidad conectará a los estados de Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán mediante siete tramos.

El primer tren partirá de la estación San Francisco de Campeche a la de Cancún-Aeropuerto, en Quintana Roo, en un recorrido mayor a 500 kilómetros dentro de los Tramos 2, 3 y 4 del proyecto.

En el camino los primeros pasajeros del convoy se toparán con un paisaje de trabajos a marchas forzadas en estaciones, paraderos y accesos a las mismas.

“Lo que van a inaugurar realmente son las vías, nada más”, expresa tajante Pedro Uc Be, integrante de la Asamblea Maya de Defensores del Territorio Muuch Xiinbal.

El viernes la única parada del llamado *Caballo de Fuego* será en Mérida, Yucatán, pues el pasado 13 de diciembre López Obrador informó que acompañará al gobernador, Mauricio Vila Dosal, en la inauguración del IE-TRAM, un moderno sistema de autobuses eléctricos impulsado por el gobierno estatal.

Estos autobuses conectarán al parque de La Plancha —construido en los patios de la antigua Estación Central de Ferrocarriles de la ciudad— con varias localidades yucatecas, pero también con la estación Teya-Mérida.

En tanto, en 19 hectáreas de las 23 que ocupa La Plancha se edificó un parque, cuyo diseño incluye un lago artificial, la exhibición de ferrocarriles antiguos, andadores, una pista para corredores, un anfiteatro, cine al aire libre, área gastronómica y un *skate park*.

Si bien se trata de un parque público, personal de vigilancia advirtió que está considerado como “zona federal”, por lo que para tomar fotos y videos con equipo profesional debe solicitarse autorización al Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V., que es la empresa estatal que administra algunos

aeropuertos en México bajo el control de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), lo que abarca otro tipo de obras.

Con excepción de la parada en Mérida, el trayecto de este viernes será prácticamente sin escalas debido a que las estaciones no están al 100%, aun cuando la vía férrea está habilitada y en funcionamiento.

Desde hace más de una semana el Tren Maya viene realizando viajes de prueba sobre la vía férrea, durante las noches y madrugadas, de acuerdo con testimonios de los trabajadores que lo han visto pasar.

Obras sobre la marcha

Durante un recorrido realizado por EL UNIVERSAL en días previos a la inauguración se observó que los trabajos en las vías y estaciones en los tramos 2, 3 y 4 continúan día y noche, bajo la vigilancia de elementos de la Guardia Nacional (GN) y con la intervención de las empresas Grupo Carso e ICA, contratadas inicialmente por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), mediante un proceso de licitación que inició en 2020.

Sin embargo, el control del proyecto fue tomado por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), a partir del 31 de agosto de 2023, a fin de garantizar su “buena administración” y evitar que, en el futuro, la obra sea cedida a particulares, en palabras de López Obrador.

Los avances en las 14 estaciones, paraderos y obras complementarias que forman la ruta visitada son diferenciados; se constató la existencia de vías de acceso inconclusas, señalética faltante y acabados sin terminar, que se irán completando sobre la marcha “porque lo que queremos es hacer camino al andar”. declaró semanas atrás el Jefe del Ejecutivo, al reconocer que la obra no operará en su totalidad.

En las estaciones y vías se carece todavía de infraestructura peatonal, ciclista y de accesos, así como de instalaciones y escaleras eléctricas.

Aunque la ruta tiene el tendido de vías, falta completar la instalación de las catenarias para energizar los trenes, los cuales iniciarán operaciones a diesel con una velocidad de

120 kilómetros por hora, que se irá incrementando en una segunda etapa de operación.

En las zonas visibles del trazo, a las que se tuvo acceso, no se pudo confirmar la existencia de pasos de fauna. Los que parecen serlo tampoco están concluidos, como se constató en parte de la vía férrea localizada en la zona entre Chocholá y Copomá, en la carretera Mérida-Campeche.

Allí se aprecia una estructura metálica, como parte de un probable paso de fauna que cruza la vía por debajo y permitiría que los animales silvestres sigan bebiendo de una aguada localizada a unos metros del tendido ferroviario.

Los problemas para transitar no sólo afectan a la fauna silvestre, también a la gente. En el mismo Tramo 3 del Tren Maya, que va de Calkiní, Campeche, a Izamal, Yucatán y viceversa, Diego Jesús Pech Vázquez relató su experiencia.

Él es uno de los habitantes de la localidad yucateca de Kanasin, que diariamente cruzan por la estación Teya-Mérida para trasladarse de su casa al rancho donde trabaja.

A medida que avanzan las obras, expresó, le es más difícil pasar con bicicleta por ahí porque debe atravesar las vías del tren ante la falta de un puente peatonal o ciclovia que evite poner en riesgo su vida.

Hace seis meses Diego y otros habitantes pidieron “que nos dejaran un paso, pero dijeron que no”, se quejó.

“Entre 15 y 20 personas pasan por ahí todos los días para ir a trabajar aquí en Walmart, Bodega Yucatán; por aquí se pasa en bicicleta, pero ahorita está peligroso”, señala.

Pech Vázquez explica que desde

las seis de la mañana pasan por la estación y a veces los guardias no les permiten cruzar y los desvían hacia un puente vehicular de la autopista Mérida-Cancún, donde atraviesan los vehículos a alta velocidad.

“Pasamos por aquí como seis veces nosotros y hay gente en horarios nocturnos, y ya les dijimos que pongan el puente peatonal, pero no [hacen caso]. Quién sabe qué van a hacer porque ya les dijimos”.

Entrevistado por separado, Pedro Uc Be, integrante de la Asamblea Maya de Defensores del Territorio Muuch Xiinbal, considera que el arranque “a medias” del Tren Maya tiene que ver más con “egos políticos” que con resolver los problemas y necesidades de las comunidades mayas afectadas por el megaproyecto.

“Se decidió al margen de lo que nosotros como pueblos indígenas queremos y pedimos.

“Sin embargo, al día de hoy lo que se está inaugurando, aunque sea a medias, es este tipo de situaciones que a nosotros no nos llega como un beneficio, sino que es un trabajo que se hace para otros intereses, no para las comunidades indígenas (...) Esto es la inauguración a medias de grandes egos”, afirmó.

Uc Be, escritor, poeta y defensor maya del derecho a la tierra y el territorio, pertenece a una red de pobladores indígenas organizados que, asegura, no reciben financiamiento y han interpuesto distintos amparos en contra de la obra.

Los actos reclamados fueron que se carecía de un proyecto ejecutivo definido, de estudios y manifesta-



ción de impacto ambiental (MIA) para evaluar el proyecto como un todo y no fraccionado; la ausencia de una consulta indígena que cumpliera con los estándares de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) —previa, libre e informada— contra los daños al patrimonio arqueológico y la violación al derecho a un medio ambiente sano.

Aunque lograron al menos tres suspensiones definitivas, los resultados les han sido adversos porque la ruta del tren “no ha sido jurídica, sino política”, con mucha presión sobre el Poder Judicial.

Propaganda oficial y programas sociales para convencer

Admite que frente a la construcción y operación del Tren Maya hay dos visiones contrapuestas: de quienes lo ven como “el desarrollo esperado” y para quienes es sinónimo de destrucción, despojo de tierras —a través de expropiaciones— y desplazamiento de los mayas.

Con la expropiación de las tierras —por la buena o bajo amenaza— las comunidades se quedaron sin terrenos para trabajar y han tenido que emigrar. “Y pues ya no tienen tierra para trabajar y se tienen que ir a buscar a dónde emplearse”, sostuvo.

El activista admite que, a diferencia de lo ocurrido en Quintana Roo, en donde la oposición al megaproyecto bautizado por indígenas y organizaciones civiles como el “Tren Militar”, ha sido más férrea, en Yucatán la gente fue rápidamente cooptada mediante los programas

sociales del gobierno federal y los empresarios, con la promesa de inversiones y empleos.

“Se repite lo que vivimos hace 500 años: vemos espejitos y brincamos”, lamentó Uc Be, al manifestar que en Yucatán fue “más fácil” corromper, porque la gente está “más acostumbrada a recibir limosnas”.

También atribuyó la aceptación del tren al constante “bombardeo” de propaganda oficialista con promesas sobre los beneficios del megaproyecto federal.

El medio, dijo, fue la “mañanera” y gente visitando casa por casa, “como hacen los Testigos de Jehová”, para convencer de las bondades, pero provocando “muchísima desinformación”, al ocultar los impactos ambientales y sociales, no sólo del ferrocarril, sino de sus obras asociadas.

Para Uc Be, la “curiosidad” por subirse al tren durará poco, pero los impactos permanecerán afectando la vida de las comunidades y a la propia población urbana.

Con las vías llegó el crimen organizado

En su opinión, las consecuencias son visibles desde ahora. Junto a las vías del tren, asegura, llegaron a los pueblos indígenas y comunidades rurales el crimen organizado y el narcomenudeo, además de la inédita presencia de militares que, en conjunto, trastocan la tranquilidad de la región.

Añadió que en la zona maya, entre los límites de Yucatán y Quintana Roo, han aumentado la desaparición de mujeres y de niñas y niños; ahora se abandonan cuerpos embolsados en la vía pública o en caminos de terracería.

“Es gente del *Cártel Jalisco* y de otros cárteles que están llegando. Eso en Cancún era relativamente común, pero en la zona maya, que es el sur de Yucatán, pegado a Quintana Roo, como Bacalar, Felipe Carrillo Puerto, toda esa zona, no se había escuchado y ahora está muy fuerte la presencia del crimen organizado”, afirma.

Otra situación que trajo consigo el Tren Maya fue la operación de un caudal de inmobiliarias ofertando terrenos para vivienda, fraccionamientos y hoteles, lo que aumenta la presión sobre los recursos naturales y servicios en la entidad. ●



En la localidad de Kanasín, Yucatán, los habitantes han demandado un puente sobre el Tramo 3 de la vía, pero les dijeron que no.



PEDRO UC BE

Integrante de la Asamblea Maya
de Defensores del Territorio
Muuch Xilnbal

“[El proyecto] se decidió
al margen de lo que
nosotros como pueblos
indígenas queremos y
pedimos (...) no nos llega
como un beneficio”

“Es gente del *Cártel Jalisco*
y de otros cárteles que
están llegando. Eso en
Cancún era relativamente
común, pero en la zona
maya no se había
escuchado y ahora está
muy fuerte la presencia
del crimen organizado”







Las obras continúan a marchas forzadas para la inauguración.

FOTOS: VALENTE ROSAS, EL UNIVERSAL



Un convoy espera en Campeche para iniciar pruebas hacia Cancún.

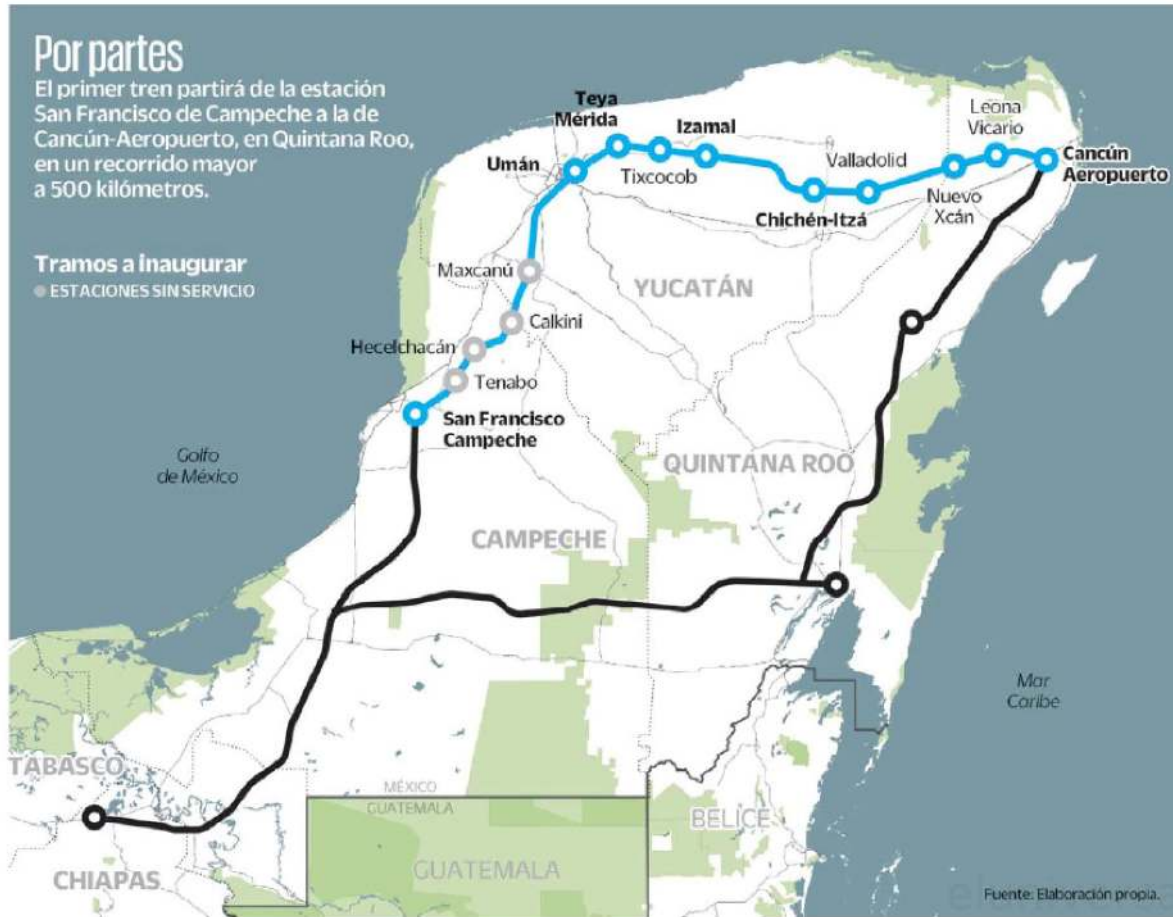


Trabajadores colocan infraestructura para concluir las estaciones.



Traslado del último tren de los seis que operarán en la etapa inaugural de la obra insignia del presidente Andrés Manuel López Obrador.





1,154
KILÓMETROS
es la extensión total del tren, que conectará a Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán.

500
KILÓMETROS
es la longitud de lo que este viernes inaugurará el presidente Andrés Manuel López Obrador.

7
TRAMOS
comprenderá en su totalidad el proyecto del Tren Maya a lo largo de la península de Yucatán.



Maxcanú es una de las estaciones del Tramo 3 que registra más de 90% de avance en su construcción.

