



LOURDES MORALES CANALES

Pesadilla maya

Aun año de haber entrado en funciones, el Tren Maya dejó de ser la utopía que modificaría las condiciones de rezago en el sureste mexicano, para convertirse en la pesadilla de un negocio carcomido por intereses particulares.

En su primera fase de vida, la construcción del Tren Maya estuvo a cargo del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur). Sin estudios de impacto ambiental, con la resistencia de distintas organizaciones sociales por la falta de planeación y con una consulta a los pueblos indígenas que no cumplió con los criterios establecidos por la Organización de las Naciones Unidas, la obra arrasó con 6 mil 018 hectáreas de selva en su cruce por cinco estados del país. Del 2022 a la fecha, la Auditoría Superior de la Federación realizó al menos tres auditorías y más de doce informes específicos que registraron pagos irregulares por más de 2 mil 592 millones

de pesos; violaciones a la normatividad ambiental, adquisición irregular de derecho de vías por funcionarios, improvisación y opacidad, entre otras. De enero a septiembre de este año, el Tren Maya no despertó el entusiasmo proyectado y operó con pérdidas superiores a los 2 mil 600 millones de pesos. Los subsidios y los recursos derivados del impuesto cobrado a los turistas y no residentes permitieron subsanar el déficit.

Con todo, las proyecciones continuaron. En agosto de este año, la totalidad de derechos y obligaciones del Tren Maya pasó a manos de la Sedena ahora responsable de la gestión de múltiples obras a través del Grupo Aeroportuario, Ferrovial, de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca-Maya-Méjico. En 2026 se destinarán 30 mil millones de pesos para su operación y ampliación para el transporte de combustible y otros servicios de carga.

Según el informe de la Misión Civil de observación sobre impactos y afectaciones del proyecto Tren Maya en los estados de Quintana Roo y Campeche (tramos 5, 6 y 7), la pre-

La especulación inmobiliaria ha generado despojo de tierras y territorios.

sencia de las fuerzas armadas en su nuevo rol empresarial ha detonado nuevos problemas que se suman a los ya mencionados. Testimonios y documentación recolectada por la Misión dan fe de la existencia de vejaciones, abuso de poder, ecocidio y extralimitación de funciones por parte de elementos castrenses en terrenos e instituciones comunitarias que solían vivir a ritmo campechano. El aumento de economías criminales con tráfico de drogas, armas y personas ha encontrado terreno fértil para su expansión. Con ello, la exacerbación de las violencias gana terreno. Su manifestación ya no se limita a las zonas turísticas de Quintana Roo y Campeche sino que se ha extendido a otras localidades más pequeñas como Bacalar y Felipe Carrillo Puerto. Las afectaciones ambientales con cenotes perforados, contaminación de agua y desplazamiento de fauna van más allá de las

vías y las tráves puesto que los pueblos originarios conviven con la dinámica y desarrollo de otras obras como bodegas, estaciones, áreas de mantenimiento, áreas de extracción de materiales y construcción de complejos turísticos. Ejemplo de ello es el proyecto Puerta del Mar, que proyecta construir un muelle, una playa artificial, estacionamientos, patios de maniobra, locales comerciales y una granja de paneles solares dentro de la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an la cual, a finales de los ochenta, fue declarada patrimonio de la humanidad por la Unesco. La especulación inmobiliaria ha generado despojo de tierras y territorios principalmente las que son de propiedad social. Las mafias agrarias, coludidas con autoridades y empresarios están detrás de la depredación de lo que en otro momento se consideró espacio público. A pesar de estos problemas, el informe registra que varias organizaciones sociales, colectivos y agrupaciones ciudadanas buscan dialogar, transparentar la información y evitar este modelo de ocupación impuesto. Luchan por evitar que la pesadilla eche raíz y sea el nuevo presente. ●

Investigadora de México Evalúa