






Tren Maya como nueva infraestructura de articulación de los capitales agroindustriales y turísticos inmobiliarios en la península


El trazo del “Tren Maya” retoma la lógica espacial de los ejes troncales incluídos en el proyecto “México 2030”, el proyecto de articulación del territorio nacional a partir de autopistas de cuota que impulsó la administración de Felipe Calderón. La principal diferencia entre ambos proyectos es el tránsito hacia una red ferroviaria que permite disminuir aún más los costos de traslado de mercancías.

Proyectos de articulación territorial en la península de Yucatán

Proyecto 2030

-  Puebla-Progreso
-  Peninsular de Yucatan
-  Red carretera
-  Carreteras modernizadas
-  En construcción

Proyecto Tren Maya

-  Trazo propuesto



Mapa 2. Genera impactos socioambientales

Para adecuar las vías existentes a este proyecto de articulación territorial, el Tren Maya generará ajustes en zonas donde no existe derecho de vía para el transporte de mercancías donde existe mayor riesgo de expropiación, particularmente en las periferias de ciudades como Mérida, Tulúm, Felipe Carrillo Puerto, Bacalar y Campeche, pero también en el trayecto de 100 km entre Izamal y Valladolid y en los 16 km que conducen de la carretera hacia la zona de Calakmul.

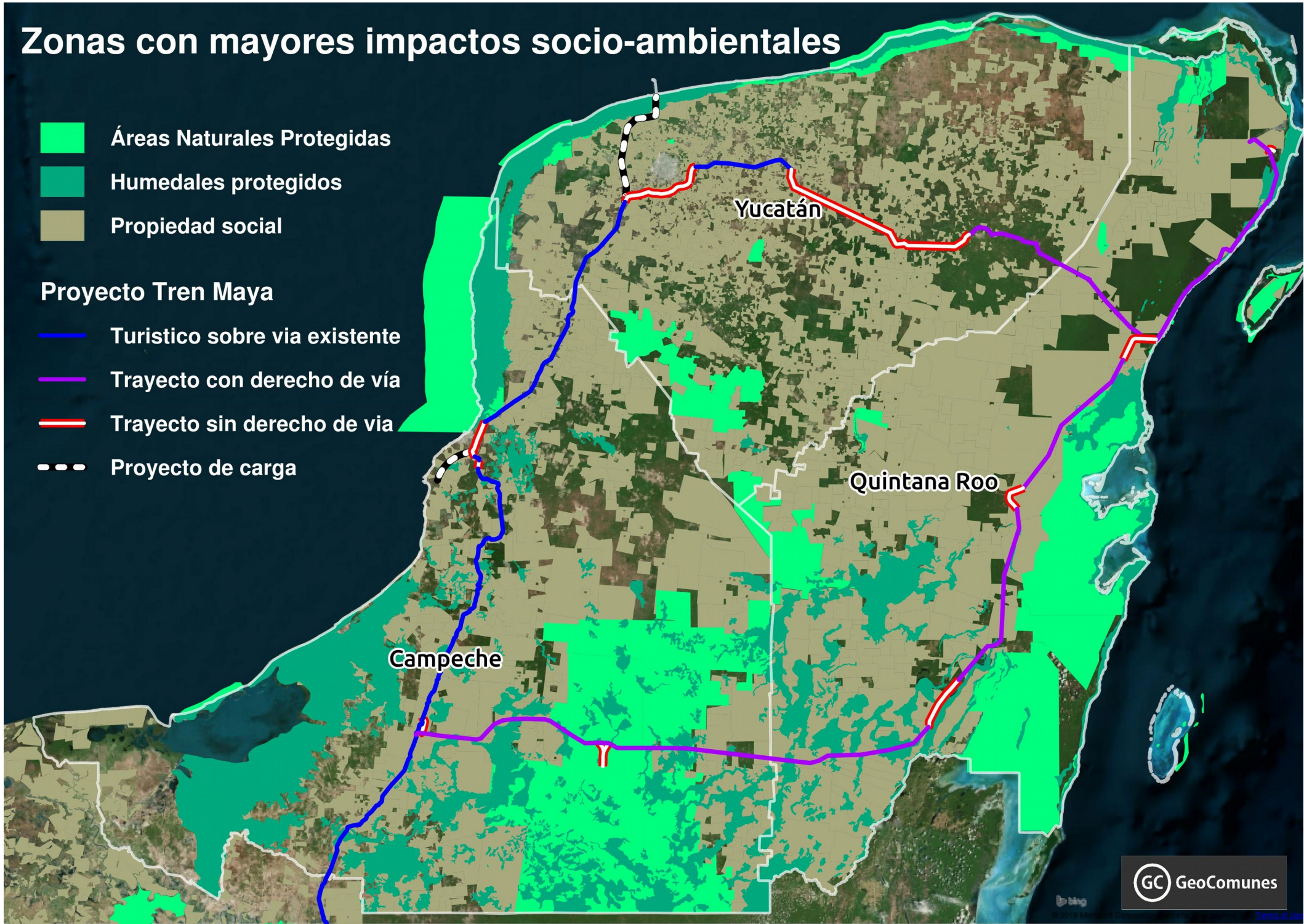
En el resto del trazo, el proyecto del Tren Maya atraviesa zonas de la península de Yucatán que se caracterizan por la concentración de riqueza cultural y ambiental que combinan núcleos ejidales de comunidades mayas, zonas de humedales y reservas naturales.

Zonas con mayores impactos socio-ambientales

- Áreas Naturales Protegidas
- Humedales protegidos
- Propiedad social

Proyecto Tren Maya

- Turístico sobre vía existente
- Trayecto con derecho de vía
- Trayecto sin derecho de vía
- Proyecto de carga



Mapa 3. Afectación al patrimonio histórico y cultural

Desde la perspectiva del patrimonio histórico y cultural de la península de Yucatán, la ubicación de la gran cantidad de sitios arqueológicos registrados por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) permite distinguir zonas con mayores concentraciones, como en el estado de Yucatán. Sin embargo, la menor cantidad relativa de sitios registrados en Campeche y Yucatán señala que se trata de zonas con menor cantidad de investigaciones. La experiencia acumulada con los proyectos de trazado de carreteras, permite concluir que es muy probable que los trabajos del Tren Maya saquen a la luz una cantidad importante de nuevos descubrimientos arqueológicos.

Total de sitios arqueológicos registrados por el INAH en la península de Yucatán: 3,657 sitios

Total de sitios ubicados a menos de 6km de las vías del proyecto del Tren Maya: 826

Total de sitios ubicados a menos de 10km de las vías del proyecto del Tren Maya: 1,288

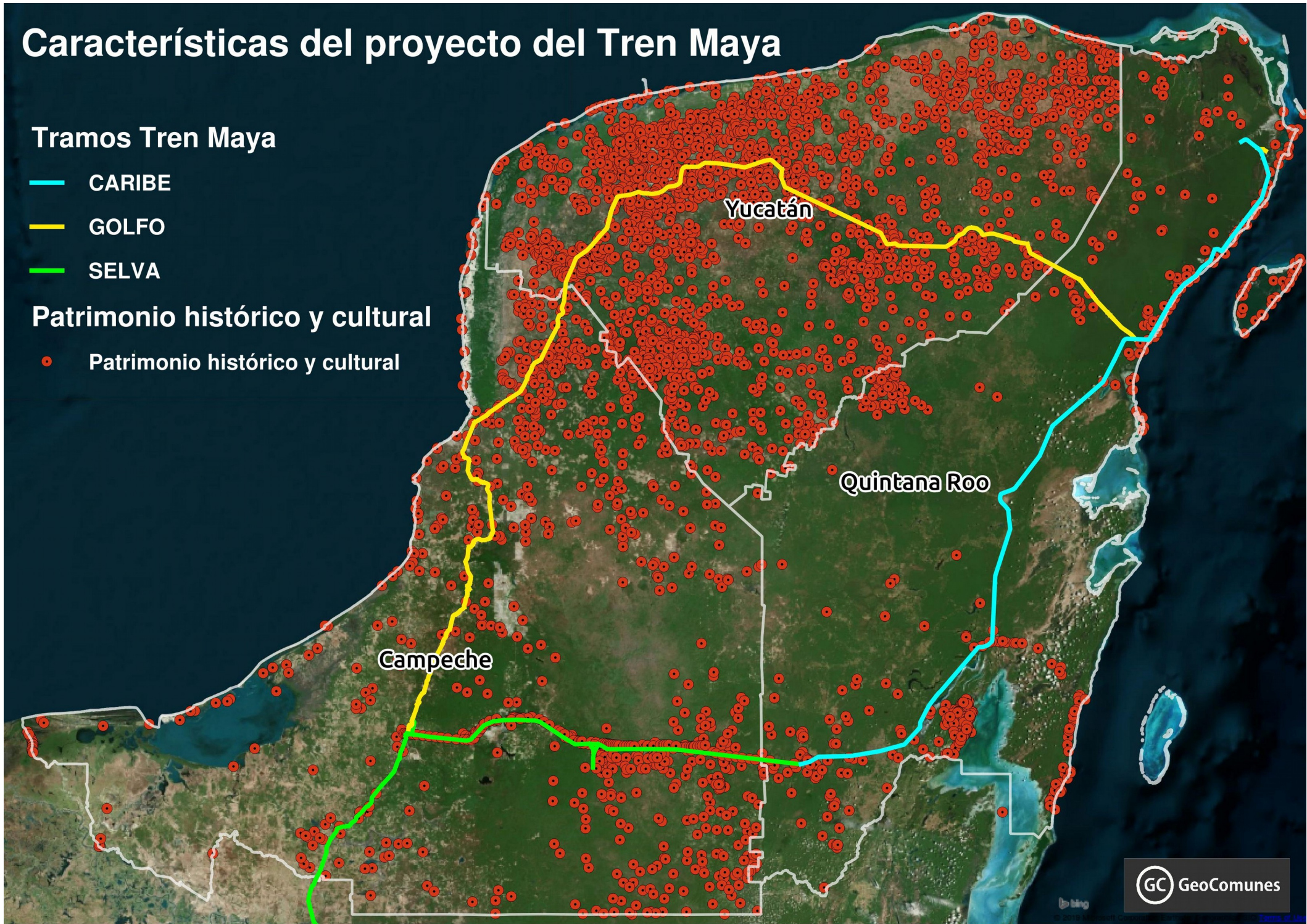
Características del proyecto del Tren Maya

Tramos Tren Maya

- CARIBE
- GOLFO
- SELVA

Patrimonio histórico y cultural

- Patrimonio histórico y cultural



Mapa 4: Estaciones del Tren como nodos de articulación y expansión de los capitales agroindustriales, inmobiliarios, turísticos y financieros

A lo largo de las vías de tren se pretenden instalar estaciones y mal llamados polos de desarrollos (no hay claridad aún sobre el número, por el momento se han anunciado alrededor de 20) que se financiará bajo esquemas de Fideicomiso de Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRA). Este esquema financiero complejo y engañoso pretende integrar a los dueños de la tierra como “socios” de esos polos de desarrollo. Con este discurso, las expropiaciones de tierras son enmascaradas como áreas de desarrollo que permitirían que los ejidatarios se convirtieran en socios capitalistas de los proyectos de despojo. Junto a los corredores de expropiación impulsados por las estaciones del Tren Maya, también podrían incluirse algunos proyectos de reordenamiento territorial anunciados en las imágenes de las estaciones que difundió el gobierno actual, mismas que, hasta ahora, constituyen la principal fuente de información sobre el trayecto del Tren Maya.

Tramos y estaciones Tren Maya

Estaciones previstas

- Tren Maya
- Tren de carga

Tramos Tren Maya

- Selva
- Caribe
- Golfo
- Otras vías tren de carga
- Límite estatal



Cuadro de tipo de estaciones

Según su localización, cada polo de desarrollo tendrá una vocación distinta, aunque aún no existe información clara y oficial al respecto. Como se observa en el cuadro, algunas se especializarán en parques agroindustriales como es el caso de Escarcéga y Chetumal para fomentar el modelo agroindustrial exportador que existe en la región. En otras se pretende crear o fomentar subcentros urbanos destinados a fomentar la expansión del tsunami turístico inmobiliario existente en zonas como Mérida, Cancún o Playa del Carmen hacia nuevos territorios. Las afectaciones socioambientales de esos polos de “desarrollos” serán mucho mayores a las generadas por las propias obras de construcción de las vías del tren, pues implican especulación y privatización de tierras (dentro y en los alrededores de los polos de desarrollo), remodelación de vegetación y tala de selva que se pretende compensar con áreas verdes, altos consumos de agua para abastecer centros turísticos y actividades (agro)industriales, mercantilización de la cultura maya y de los sitios arqueológicos, etc.

-

	Estado	Estación	Tipo	Empresa(s)	Area	
					Total	Ejido
1	Chiapas	Palenque	Subcentro urbano	Ecología y Acción Urbana	200	
2	Tabasco	Tenosique	Subcentro urbano	AZ Diseño Integral		
3		Balancán (Triunfo)	Solo estación			
4	Campeche	Escárcega	Parque agroindustrial			
5		Calakmul	Comunidades autónomas			
6		Xpujil	Por definir			
7		Campeche	Por definir		1,251	309
8		Maxcanú	Por definir			
9	Yucatán	Mérida	Solo estación		10,738	8,548
#		Izamal	Por definir		853	376
#		Pisté (Chichen Itzá)	Por definir		254	241
#		Valladolid	Por definir		677	138
#	Q. Roo	Cobá	Subcentro urbano			
#		Cancún (aeropuerto)	Solo estación	ASUR		
#		Cancún (centro)	Solo estación			
#		Puerto Morelos	Subcentro urbano			
#		Playa del Carmen	Solo estación			
#		Tulum	Subcentro urbano			
#		Felipe Carrillo Puerto	Subcentro urbano		401	385
#		Bacalar	Subcentro urbano			
#	Chetumal	Parque agroindustrial				
Otros Proyectos asociados						
	Yucatán	Estación Puerto Progreso				
	Q. Roo	Reubicación vivienda y subestación eléctrica en Playa del Carmen			98	98
	Q. Roo	Derecho de via invadido Playa del Carmen			102	102
	Q. Roo	Red de movilidad complementaria al Tren Maya (8 proyectos): ampliación carretera Tulum-Bacalar, red transporte urbanas, línea turística, reconstrucción carreteras hacia zonas arqueológicas				

Mapa 5: Articulación para la reducción de costos de traslado: el tren de carga

- El Tren Maya en realidad está compuesto por tres trenes: un tren turístico, un tren de pasajeros y uno de carga. Sus promotores están de acuerdo que será el tren de carga el que financiará a los dos primeros. El principal negocio del Tren Maya es la reducción de costos de traslado de mercancías hacia los principales centros industriales y puertos de altura de la península. En el caso de la articulación entre la soya y la producción de carne porcícola el Tren Maya permitirá efficientizar la cadena de producción entre las zonas de cultivo, los centros de transformación y los puntos de exportación.

El Tren Maya y la articulación agroindustrial

Granjas

- Avícolas
- Porcinas

Sorgo

- Ejidat productoras
- Municipio con mayor producción

Caña

- Ejidat productoras
- Municipio con mayor producción

Palma de aceite

- Parcelas productoras
- Municipio con mayor producción

Soya

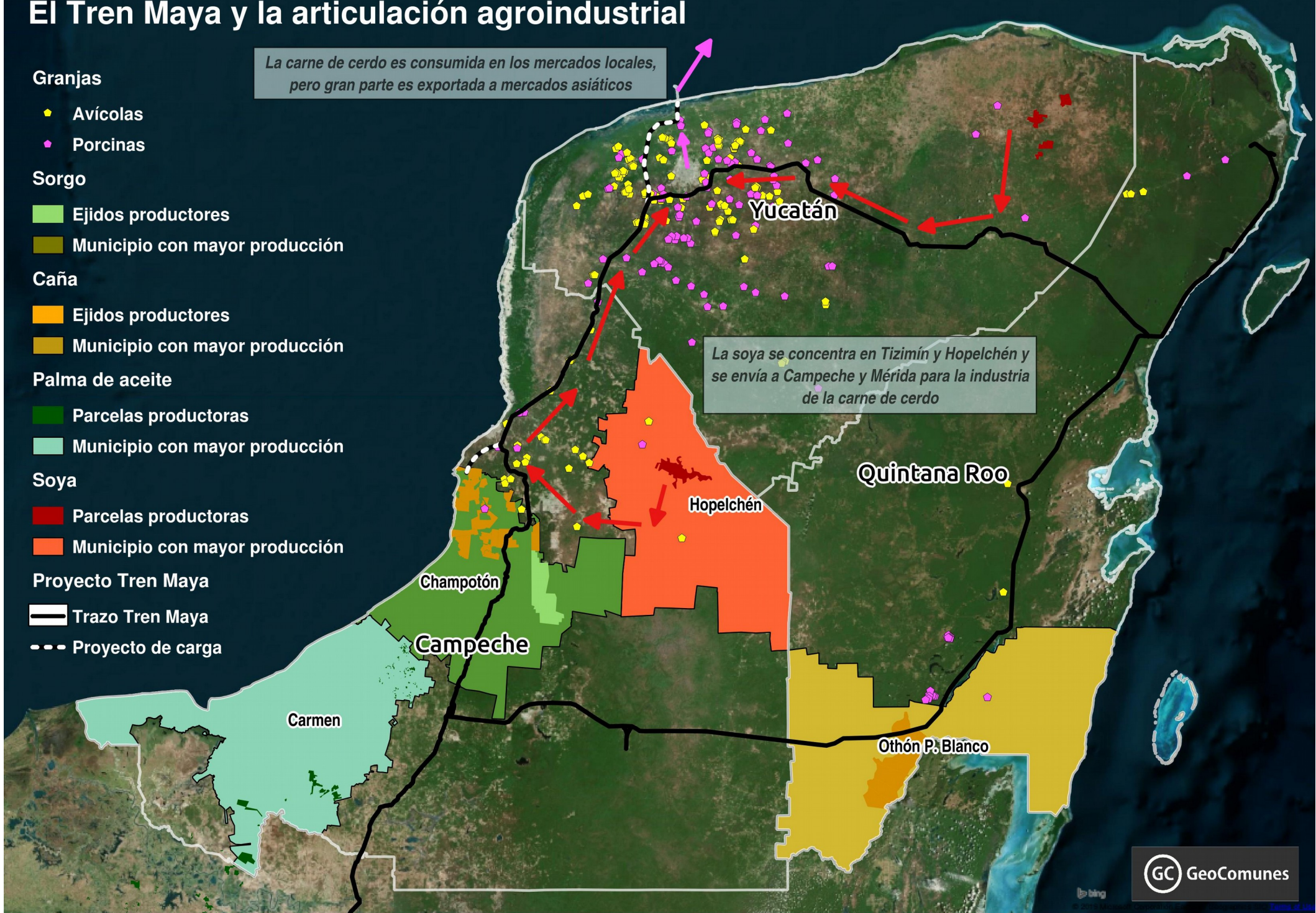
- Parcelas productoras
- Municipio con mayor producción

Proyecto Tren Maya

- Trazo Tren Maya
- - - Proyecto de carga

La carne de cerdo es consumida en los mercados locales, pero gran parte es exportada a mercados asiáticos

La soya se concentra en Tizimín y Hopelchén y se envía a Campeche y Mérida para la industria de la carne de cerdo



Mapa 6: Relación Tren Maya y expansión turística

- Después de su expansión desde Cancún hacia la Riviera Maya (Playa del Carmen, Tulum), y la destrucción de ámbitos naturales y formas de vida tradicional, el capital turístico-inmobiliario está buscando nuevos territorios para re-acomodarse (frente a la saturación del litoral caribeño y a la problemática del sargazo) y seguir con su expansión y consumo de recursos. El proyecto del Tren Maya busca fomentar esta expansión hacia nuevos territorios y recursos naturales y culturales (zonas de selva, cenotes, sitios arqueológicos) que funcionarán como nuevos polos de atracción como lo fueron en periodos anteriores las playas de Quintana Roo o sitios arqueológicos como Chichén Itzá. Tal parece que el capital turístico busca diversificarse de un modelo de “Sol y Playa” hacia un modelo de “Sol y Selva” y el Tren Maya responde a esas necesidades de expansión y diversificación del capital turístico.

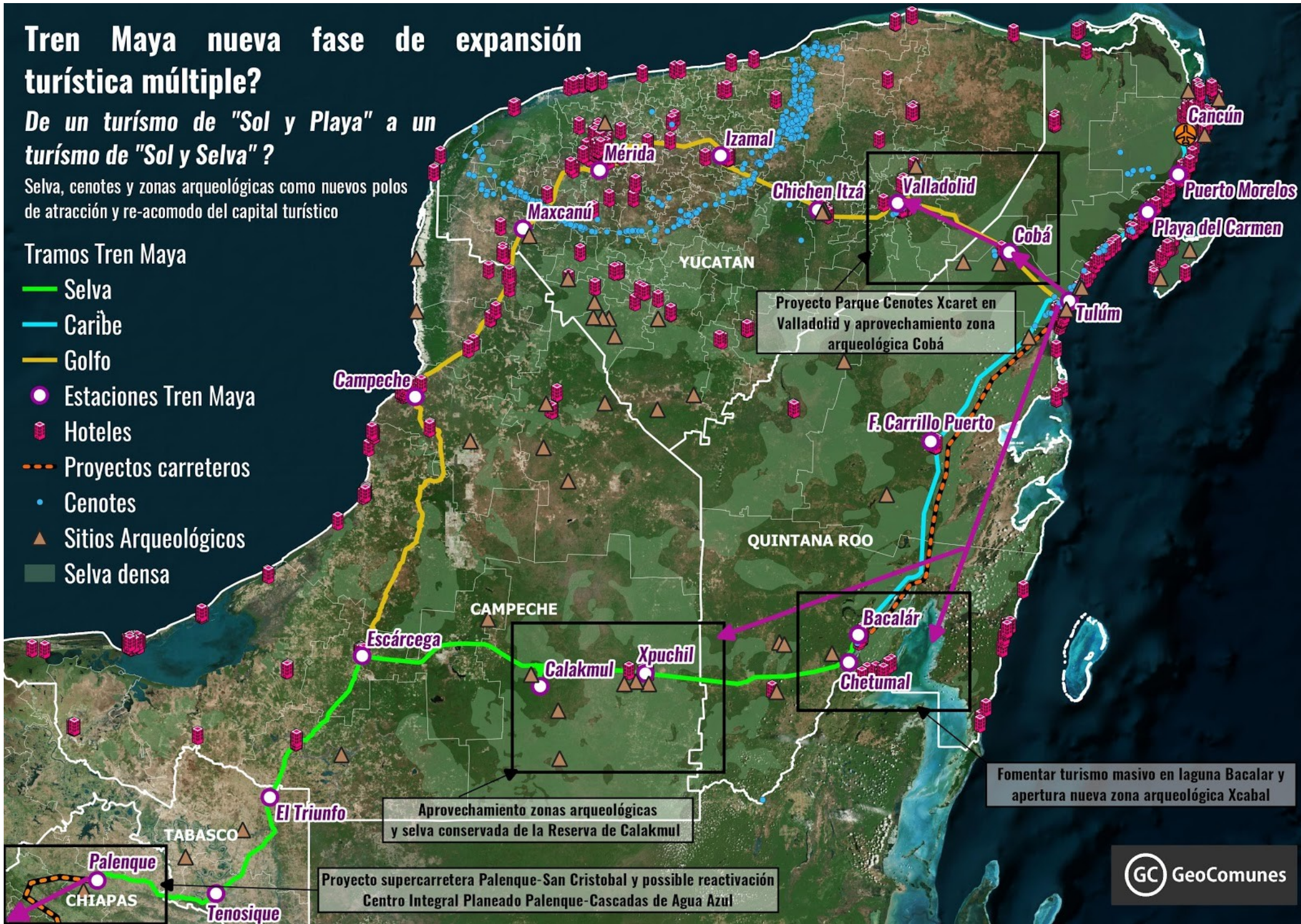
Tren Maya nueva fase de expansión turística múltiple?

De un turismo de "Sol y Playa" a un turismo de "Sol y Selva"?

Selva, cenotes y zonas arqueológicas como nuevos polos de atracción y re-acomodo del capital turístico

Tramos Tren Maya

- Selva
- Caribe
- Golfo
- Estaciones Tren Maya
- Hoteles
- Proyectos carreteros
- Cenotes
- Sitios Arqueológicos
- Selva densa



Mapa 7. Relación Tren Maya y especulación y privatización de la tierra

Los polos de desarrollos asociados a las estaciones del Tren Maya están provocando una especulación y riesgo de privatización de la tierra alrededor de las zonas anunciadas, tal como ocurrió anteriormente con el anuncio de las Zonas Económicas Especiales. Este mapa de Mérida muestra claramente como las tierras de propiedad social se privatizaron (dominio pleno) alrededor de la ZEE anunciada en Puerto Progreso. No importa si los proyectos anunciados se realizan o no, la especulación y privatización de la tierra opera para dar entrada a los capitales inmobiliarios, turísticos o industriales. Esta privatización de la tierra y expansión urbana podría ahora fomentarse en la zona sur de la ciudad de Mérida donde se pretende instalar el polo de “desarrollo” vinculado con la estación del Tren Maya y el proyecto de re-ubicación del aeropuerto de la ciudad.

Magaproyectos y privatización de la tierra en la zona metropolitana de Mérida

Tenencia de la tierra

- Límite núcleos agrarios
- Tierra de uso común
- Tierra parcelada de usufruto
- Zonas asentamientos humanos ejidos
- Parcelas privatizadas (dominio pleno)

Tsunami inmobiliario

- Urbanización en 1985
- Expansión urbana de 1985 a 2018
- Fraccionamiento
- Campo de golf
- Proyecto Zona Económica Especial
- Polo de "desarrollo" Tren maya

Infraestructura de transporte

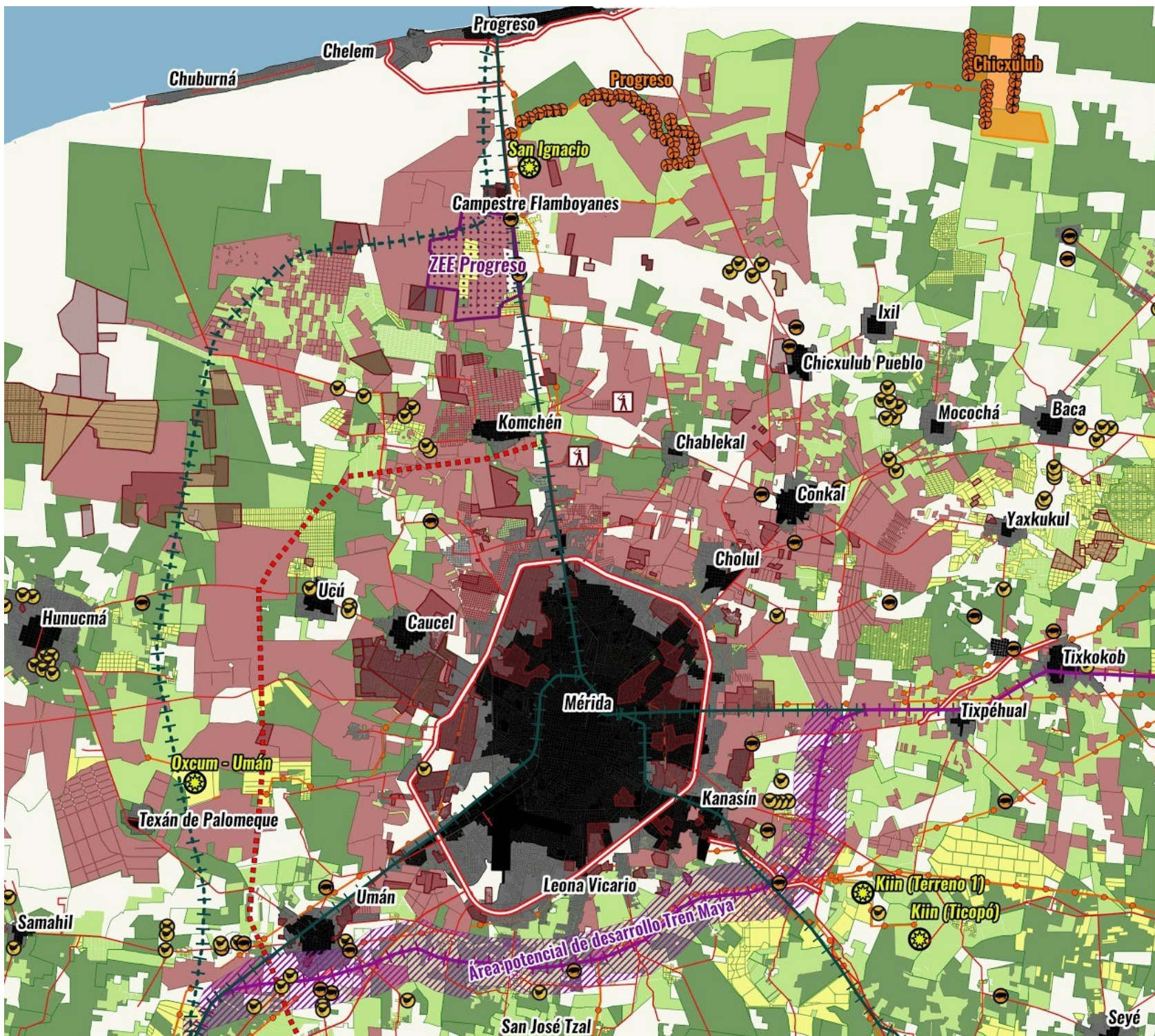
- Libramiento
- Carretera secundaria
- Proyecto anillo vial
- Proyecto Tren Maya
- Tren de carga en operación
- Tren de carga en proyecto

Proyectos eléctricos

- Parques eólicos
- Aerogeneradores
- Parques solares
- Líneas transmisión eléctrica

Agronegocio

- Granjas avícolas
- Granjas porcinas



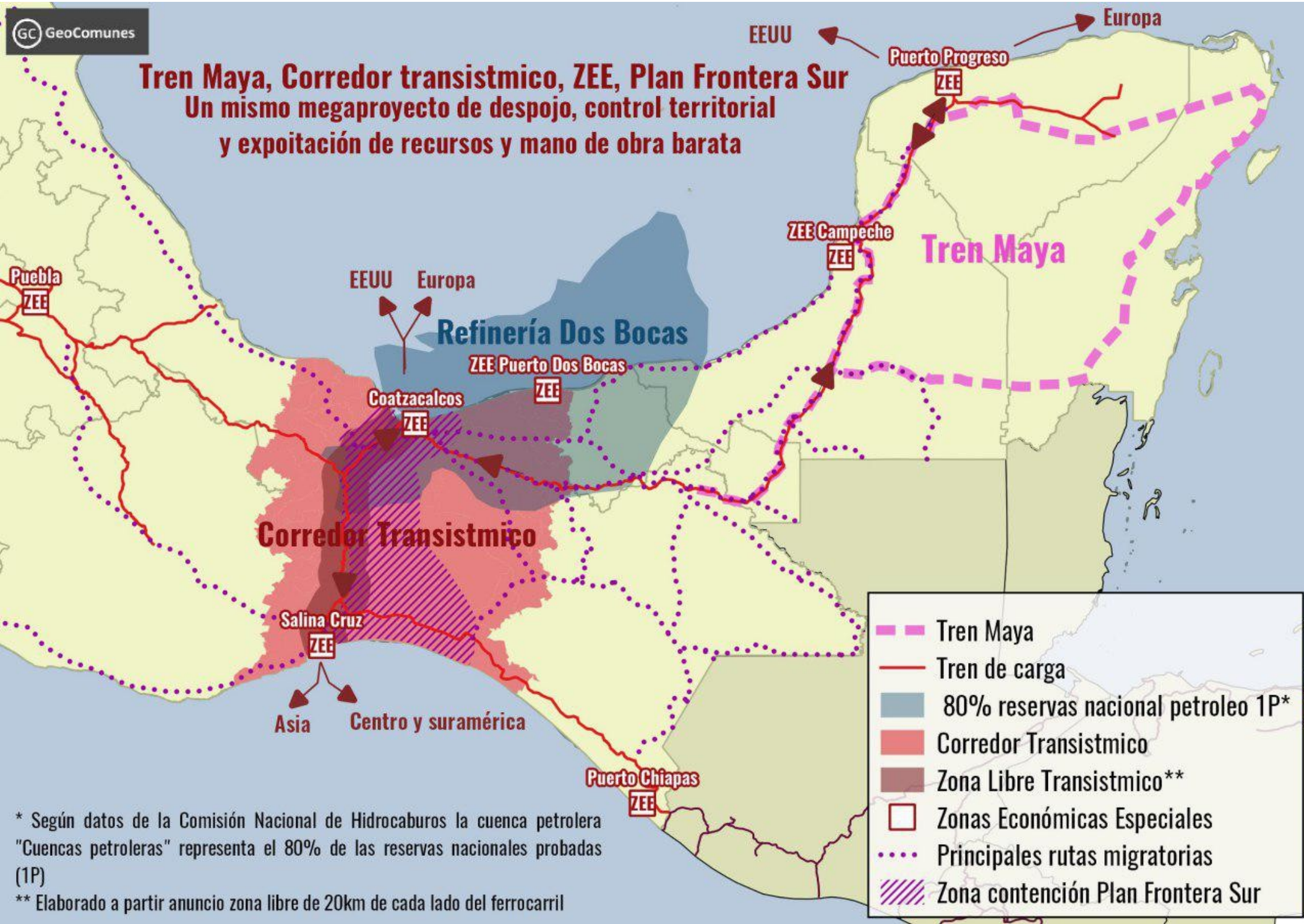
Mapa 8. Relación Tren Maya y otros proyectos del Sureste

Los mapas anteriores permiten concluir la necesidad de analizar el proyecto de Tren Maya de manera integrada al conjunto de proyectos y sectores del capital con los cuales se relaciona. En este sentido es interesante analizarlo desde la perspectiva de un solo megaproyecto que se planea para el “desarrollo” del sureste de México. El Tren Maya tiene una estrecha relación con otros dos de los principales proyectos de este sexenio: la refinería Dos Bocas en Tabasco y el Programa para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec (corredor transístmico). Esos tres proyectos buscan funcionar de manera articulada para permitir la extracción y mercantilización de recursos como el petróleo (84 % de reservas probadas de petróleo al nivel nacional están en ubicadas en esta zona), los minerales, el agua, la tierra, la biodiversidad etc.; su tránsito (tren de carga del Tren Maya + Tren Transístmico); y su exportación hacia los mercados asiáticos, estadounidense o europeos. Además estos proyectos representan claramente una estrategia para el reforzamiento del control migratorio que exige el gobierno de Trump al gobierno mexicano. La zona libre declarada para el proyecto del transístmico, en la cual se instalarán parques industriales del modelo maquilador, coincide perfectamente con la zona de contención definida en el Programa Frontera Sur para el control migratorio. La idea es aprovechar esta mano de obra muy barata que representa la población migrante y la población mexicana del sureste para explotarlos en esos parques maquiladores, en la construcción de los polos de “desarrollo” asociados al Tren o mediante la infraestructura turística prevista a partir del mismo modelo de explotación laboral de las zonas hoteleras de Quintana Roo.

Los pueblos ponen sus bienes comunes (tierra, agua, cultura) y su fuerza de trabajo, los empresarios ponen su dinero y los de siempre se quedan con la riqueza: ese es el modelo de desarrollo que se plantea para el sureste mexicano.

Tren Maya, Corredor transistmico, ZEE, Plan Frontera Sur

Un mismo megaproyecto de despojo, control territorial y explotación de recursos y mano de obra barata



* Según datos de la Comisión Nacional de Hidrocarburos la cuenca petrolera "Cuencas petroleras" representa el 80% de las reservas nacionales probadas (1P)

** Elaborado a partir anuncio zona libre de 20km de cada lado del ferrocarril