

**El Tren Maya: el dominio del capital financiero del territorio  
del sureste de México  
Agustín Ávila Romero**

Una de las promesas de campaña más importantes que realizó AMLO fue la idea de separar el poder político del económico durante su gobierno. Ante el desastre neoliberal que el país sufrió durante más de 30 años que incrementó la pobreza, la informalidad, el estancamiento económico y el aumento de la delincuencia dicha propuesta apuntaba a hacer frente a la corrupción de grupos empresariales y miembros de la clase política. Y esa es la esperanza de millones de mexicanos que sufren un proceso de despojo impresionante que se ha traducido en bajos salarios, desempleo, emigración e inseguridad.

En la cuestión agraria campesinos e indígenas enfrentaron en los gobiernos neoliberales el despojo de tierras principalmente por parte de compañías mineras y empresas turísticas. Diversos conflictos socioambientales se presentaron en muchos de los estados del país y ocasionaron movilizaciones contra la minería a cielo abierto, el fracking y los enclaves turísticos de gran escala.

Respecto a la minería el grupo parlamentario de MORENA ya presentó una iniciativa para exigir a dichas compañías que consulten obligatoriamente a las comunidades indígenas para la realización de sus proyectos. La duda es ¿Por qué no se presenta la misma propuesta para las empresas turísticas que desarrollan diversos proyectos inmobiliarios por el país?

**La modernización conservadora del área maya**

De raíces ancestrales los pueblos mayas del sureste de México construyeron desde épocas remotas un proyecto civilizatorio unido a la naturaleza. Es parte de su cosmovisión y de sus conocimientos y prácticas productivas, ambientales y económicas. Con la conquista europea, el proceso de colonización comenzó el despojo agrario y territorial que durante los últimos treinta años ha adquirido una fuerza inusitada: Deforestación, monocultivos, instalación de plantas de producción de energía eólica, ganaderización, Zonas Económicas Especiales

como la de Dos Bocas y Progreso y enclaves turísticos se desarrollan por el sureste de México impactando la vida campesina e indígena y produciendo profundas transformaciones territoriales, sociales, económicas y culturales.

Uno esperaría que frente a esa dinámica capitalista que genera grandes desigualdades y profundos flujos migratorios que generan la lacerante pobreza urbana que se produce en Cancún o Playas del Carmen, se pudiera hacer frente a la misma con una estrategia social y económica que fuera capaz de mirar las potencialidades históricas y bioculturales de las comunidades indígenas a través de iniciativas descentralizadoras y de economía solidaria que construyeran el buen vivir de la región. Desafortunadamente esto no es así y se presenta la misma estrategia neoliberal de control territorial bajo el megaproyecto denominado Tren Maya.

### **El Megaproyecto Tren Maya**

Presentado como un proyecto turístico que facilitaría el traslado de turistas desde Cancún hasta Palenque. En realidad el Tren Maya es un proyecto logístico que busca generar ganancias extraordinarias al capital financiero en alianzas con el sector inmobiliario, comercial y turístico.

De más de 1500 kilómetros de longitud y con una inversión estimada de 8 mil millones de dólares de capitales públicos y privado, el mega proyecto del Tren Maya no es solamente un proyecto de construcción de una vía férrea, es una propuesta de reordenamiento territorial de la zona maya que incluye alrededor de cada una de las estaciones del tren la construcción de centros comerciales, hoteles o resorts y actividades turísticas diversas. Propone la creación de nuevos puntos de población –concentración de pueblos mayas- y procesos de remunicipalización y de ordenamiento territorial. En los hechos el territorio maya deja de estar organizado en torno a la dinámica histórica propia de las comunidades indígenas y pasa ser estructurado por nuevos vectores que centralizarán la vida económica y social.

Con pocos estudios dados a conocer –la página web solo coloca un documento de 8 paginas- el Tren Maya ha sido cuestionado fuertemente por ambientalistas,

académicos, personalidades públicas y artistas ya que se teme que su paso por Reservas de la Biosfera de la región y comunidades indígenas genere una devastación biocultural sin precedentes.

Recientemente comunidades mayas de la península presentaron un fuerte comunicado donde alzan su voz para exigir ser consultados primero antes de someter a una consulta nacional la realización del proyecto. El lunes pasado representantes de casi 50 comunidades mayas se movilizaron en la ciudad de Mérida, Yucatán, para exigir que se cumpla el Convenio 169 de la OIT que obliga al Estado Mexicano a realizar una consulta previa, libre e informada a pueblos indígenas sobre cualquier obra de infraestructura. Lo impactante frente a estas voces es la ausencia de diálogo, de consulta a los pueblos y la formulación de promesas verbales.

Las alertas ambientales han hecho que organizaciones como Greenpeace o Friends of Earth demanden la presentación de estudios de impacto ambiental, social y cultural. Algunas personas han simplificado el debate a la cuestión al derecho de vía del tren y la tala de árboles, cuando lo más importante es ubicar la importancia estratégica ecosistémica de las Reservas de la Biosfera y como proveen oxígeno, agua y favorecen el clima del hemisferio norte. No existe información que permita conocer plenamente los impactos que este megaproyecto puede provocar a la fauna, a las especies vegetales, al agua, al suelo, a la producción agrícola, al curso de arroyos y ríos y como realmente se evitará la contaminación con el uso de explosivos o sustancias químicas en su proceso de construcción. No se tiene un estudio que calcule como este megaproyecto contribuirá a la emisión de gases de efecto invernadero –cambio climático- ni durante su construcción ni operación. No se tienen estudios para saber los flujos migratorios que provocará, los impactos en las costumbres, la cultura, la gastronomía y el uso de la lengua maya. Y no se saben los grupos económicos beneficiados con los desarrollos inmobiliarios y turísticos. No se tienen estudios para ubicar si realmente beneficiará a las poblaciones locales o será como la mayor parte de los emprendimientos turísticos de la zona maya una propuesta de despojo agrario y descampenización que solo busca proveer mano de obra barata

a las empresas hoteleras y de servicios turísticos. Con esta ausencia de estudios y consultas entonces la pregunta es: ¿Por qué la prisa para consultar sobre el Tren Maya el próximo 24 y 25 de noviembre?

### **La estrategia financiera del Tren Maya**

La rapidez de la consulta y el contar con una decisión obedece a los tiempos de la especulación financiera y a la necesidad de colocar en la Bolsa Mexicana de Valores los Fideicomisos de Infraestructura y de Bienes Raíces (FIBRAS) que coadyuvarán a la realización del mega proyecto. En ese sentido llama la atención que en lugar de prestar atención primero a los dueños de las tierras y habitantes cercanos de los bienes naturales, los miembros del equipo del Tren Maya dediquen la mayor parte de su tiempo a explicar este proyecto a inversionistas nacionales e internacionales.

Rogelio Jiménez Pons -próximo director de FONATUR- ha comunicado fielmente a empresarios nacionales y extranjeros y mediante la prensa especializada en Finanzas y Economía los verdaderos sentidos del megaproyecto. En diversas entrevistas señala que uno de los objetivos principales es abaratar el traslado de carga a los empresarios hoteleros de Cancún y de zonas aledañas. Señala también la necesidad de mover combustibles, semovientes y maderas preciosas de la región. Pero en lo que mas centra su atención es en el proceso de especulación inmobiliaria que se promueve a través de las FIBRAS.

Las FIBRAS son un instrumento financiero donde dueños de bienes inmuebles colocan en esos fideicomisos la posibilidad de tener rendimientos o utilidades en función de la construcción o renta de espacios de centros comerciales, edificios, parques industriales u hoteles. En este caso se estaría observando la creación de un Fideicomiso donde se incorporarían las tierras de comunidades mayas, a los terrenos que poseen hoteleros, comerciantes y otros empresarios, para constituir un Fideicomiso de acuerdo al valor de sus propiedades y por el cual obtendrían un certificado de participación de acuerdo al comportamiento accionario de las FIBRAS dentro del mercado de valores.

El mismo Jimenez Pons ha declarado que a los campesinos e indígenas no les van a quitar todas sus tierras, "sino sólo partes" y como buen neoliberal "recibirán rentas por las superficies aportadas". Lo mismo decía Peña Nieto sobre la reforma energética y por eso creo la "servidumbre agraria" donde los campesinos reciben una renta o una utilidad por la explotación de sus recursos. Pero ¿Porque no explica claramente cómo funcionarán las FIBRAS del Tren Maya a toda la población? Ni Carlos Salinas –expresidente de México- hizo un esquema así. Y entonces surgen muchas dudas: ¿Porque hacerlo en la región maya? ¿Cuántas FIBRAS serán para todo el megaproyecto? ¿Si el valor de las FIBRAS cae en el mercado de valores que sucederá con la propiedad agraria de campesinos e indígenas? ¿Vivirán las comunidades mayas un despojo agrario neoporfirista por el capital financiero? ¿porque se cede al capital financiero la base productiva y civilizatoria maya?

Lo importante para el capital financiero es tener la certeza de que existen propiedades ejidales o comunales que están asociadas a capitales turísticos, inmobiliarios o comerciales dentro de este megaproyecto del Tren Maya. Con esos papeles ellos recurren a la inversión especulativa para que inversionistas de todo el mundo esperen buenos rendimientos por la construcción de esta obra de infraestructura. El dinero publico que se destinará a la obra de cerca de 3 mil 500 millones de dólares es la garantía que permitirá la especulación financiera y la generación de ganancias extraordinarias y por tanto de concentración de riqueza del 1% de la población: los mismos que han ganado siempre con el neoliberalismo en las últimas décadas.