

Maya America: Journal of Essays, Commentary, and Analysis

Volume 4
Issue 2 *Tourism in the Lands of the Maya*

Article 17

12-5-2022

Análisis discursivo del Tren Maya: fragmentación territorial de una promesa desarrollista

Ivet Reyes Maturano

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.kennesaw.edu/mayaamerica>



Part of the [Ethnic Studies Commons](#), [Indigenous Studies Commons](#), and the [Latina/o Studies Commons](#)

Recommended Citation

Reyes Maturano, Ivet (2022) "Análisis discursivo del Tren Maya: fragmentación territorial de una promesa desarrollista," *Maya America: Journal of Essays, Commentary, and Analysis*: Vol. 4: Iss. 2, Article 17.

DOI: 10.32727/26.2023.8

Available at: <https://digitalcommons.kennesaw.edu/mayaamerica/vol4/iss2/17>

This Discussion is brought to you for free and open access by DigitalCommons@Kennesaw State University. It has been accepted for inclusion in *Maya America: Journal of Essays, Commentary, and Analysis* by an authorized editor of DigitalCommons@Kennesaw State University. For more information, please contact digitalcommons@kennesaw.edu.

COMMENTARY

Análisis discursivo del Tren Maya: fragmentación territorial de una promesa desarrollista

Ivet Reyes Maturano

Colectivo Articulación Yucatán

1. Introducción

La Península de Yucatán, al sur de la República Mexicana vive una profunda transformación derivada de la implementación de proyectos de gran infraestructura tanto públicos como privados. Tal es el caso del proyecto denominado Tren Maya (TM) y megaproyectos energéticos. Si bien existen varios estudios referentes a los posibles efectos socioambientales relativos al carácter material de estos megaproyectos, en este breve trabajo me pregunto cómo la dimensión discursiva, no material, del proyecto TM sustenta su despliegue y afecta la reconfiguración territorial. Específicamente, describo cómo los análisis técnicos de estos proyectos recurren a la fragmentación del territorio y de los proyectos mismos como condición necesaria para sostener una evocación de un futuro mejor o promesa desarrollista. Subrayo finalmente la necesidad de analizar estos proyectos en su dimensión discursiva y sinérgicamente para entender sus efectos territoriales. Buena parte del material de análisis parte de la experiencia trabajo como parte del colectivo Articulación Yucatán.¹

2. La promesa poética de un Tren

Reducir este magno proyecto de desarrollo, aún en esta fase inicial, a la construcción y operación de un tren es erróneo (Fonatur, Tren Maya pág. 2 cap.II, 36)

A finales de 2018, poco antes de asumir la presidencia de México, Andrés Manuel López Obrador anunciaba entre sus principales proyectos sexenales al denominado Tren Maya (TM) describiéndolo como un “tren turístico y cultural detonador de desarrollo en la región sureste del país.” Desde su anuncio y aún antes de empezar su construcción, el proyecto TM ha generado reconfiguraciones sociales y políticas. Tal y como lo plantea Larkin (2018) y Torres Wong (2001), los proyectos de gran infraestructura —como es el caso del TM— deben ser entendidos no solo en su parte material, sino también en su rol de crear significados y evocaciones que conllevan a una reconfiguración social constituyendo o reconstituyendo relaciones de poder.

En efecto, como se puede leer en el epígrafe al inicio de esta sección, el TM se plantea en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, como un proyecto que no puede reducirse a su

¹ Agradezco de manera particular a Jazmín Sánchez, Ariana Escalante, Rodrigo Patiño y Alfonso Munguía (q.e.p.d.) del colectivo Articulación Yucatán (<https://articulacionyucatan.wordpress.com>) así como a Bernardo Camaal Itzá y a José Natividad Ic Xec por su ayuda en la revisión conceptual y ortográfica del monte maya.

infraestructura, sino “orientado a incrementar la derrama económica en la Península de Yucatán (...) un detonador socioeconómico de gran importancia en el sureste mexicano.” Como tal, el proyecto TM enmarca al territorio desde la mirada turística (Urry 2002); es decir, enfocan aquellos aspectos que evocan la promesa de generar experiencias para el consumo de visitantes –cuyo número se planea que aumente--. Así, las agencias gubernamentales encargadas de implementar el TM, lo definen como un proyecto de conexión “de una extensa oferta de atractivos turísticos: playas de agua cristalina, zonas arqueológicas, algunas de ellas declaradas Patrimonio de la Humanidad, cenotes, ríos subterráneos, Pueblos Mágicos, destinos culturales, entre otros” (Fonatur 2022).

Desde la mirada turística, el proyecto TM deja fuera aspectos territoriales tales como su complejidad ecosistémica, así como su vínculo con sistemas productivos y culturales de las diversas poblaciones originarias y locales vivas. Por ejemplo, omite o minimiza la relevancia de la selva baja y bosque secundario,² y prescinde mencionar la relación de sistemas productivos tradicionales como el sistema apícola o el milpero con la existencia y persistencia de la selva -- conocida a nivel local como monte--³ (Caamal Itza 2007, Teran y Rasmussen 2009, Ortiz Yam 2013). Tampoco se refiere la alta vulnerabilidad de ese territorio ante actividades antropogénicas⁴ como sucede con las áreas de manglares, las dunas costeras, o la porosa geografía kárstica del sistema geohidrológico conocido como “anillo de cenotes.”

El proyecto TM excluye la complejidad territorial y su vulnerabilidad no solo para enmarcar la mirada turística sino también para poder construirse como promesa estética (Larkin 2018). Una promesa no se refiere a un hecho material ni presente; por el contrario, se refiere a una ausencia, a una expectativa postergada, proyectada a futuro y que no necesariamente corresponde al plano de lo racional (Larkin op. Cit). Por supuesto el referente sigue siendo la parte material del TM, pero solo como condición a futuro y que ofrece ser “detonador socioeconómico”. Y si bien la promesa poética no depende de una condición material inmediata, sí recurre necesariamente al despliegue de representaciones y prácticas técnicas, o de producción de conocimiento (Escobar 2012) que lo validen. En el caso del proyecto TM, además del amplio despliegue mediático gubernamental, se recurre al trabajo de asesores como es el caso ONU-Habitat⁵ que enmarca la promesa poética del proyecto TM como un asunto meramente técnico y medible que, como tal, supone puede ser entendido y explicado solo por expertos.

Esta gran promesa, sin embargo, necesariamente se va fragmentando también en sus partes técnicas como sucede en su estudio de impacto ambiental (EIA). Si bien teórica y legalmente, las

² El mismo presidente López Obrador ha referido en sus conferencias de prensa que no existe selva en esa región. Sin embargo, esta misma aseveración se repite en la voz de diferentes oficiales de gobierno federal y estatal, así como en los estudios de impacto ambiental en los cuales se minimiza la relevancia de la selva secundaria tanto para las poblaciones locales como su relevancia a nivel global en la captura de dióxido de carbono, tal y como se ha comprobado científicamente (ver Chazdon, R.L., et al. 2016).

³ El término maya es k'áax, que se traduce al español como monte o selva.

⁴ Tan solo en el estado de Yucatán, un 42% de la población se identifica como indígena y la mayoría como Maya. Ver: Principales resultados por localidad (ITER). Tabulados del Cuestionario Básico (entidad federativa 31 Yucatán) <<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>>.

⁵ El 9 de junio se dio a conocer que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) otorgó a ONU-Habitat 5.5 millones de dólares para recibir su apoyo técnico para la implementación del TM.

EIA deben servir para dar cuenta de los efectos significativos y potenciales que generaría su construcción, así como la forma de evitarlos o atenuarlos en caso de que sean negativos, los estudios referentes al proyecto TM se presentan fragmentados en diferentes trazos o tramos, revisando además tan solo el proyecto de construcción de la vía ferroviaria, omitiendo incluso estudios referentes a las estimaciones de generación de empleo —que, aunque se conoce que fueron elaborados por ONU-Habitat no se presentan en la EIA ni se han hecho públicos—o de proyección demanda, los cuales han sido clasificados como información reservada por FONATUR (Tourliere, 2020).

A pesar de que una descripción parcial del proyecto TM en sus estudios de impacto es estéril para entender su materialidad y prever sus efectos, y aunque tal fragmentación parece ser contradictoria a su validez técnica, e incluso a la descripción original del proyecto de ser más que la pura construcción y operación de un tren, es precisamente esa descripción fragmentada lo que permite a tal proyecto mantener(se) como promesa poética al poder moldearse y perpetuar la evocación de un futuro mejor.

Al mismo tiempo, es necesario apuntar que la promesa poética sustentada desde descripciones fragmentadas no es exclusiva del TM sino constante de otros desarrollos de gran infraestructura --turísticos, inmobiliarios, industriales, agroindustriales y energéticos— que se encuentran en diferentes momentos de implementación en la misma región y, sin embargo, descartan también mirar la convergencia de sus efectos sinérgicos (Reyes Maturano 2017; Geocomunes 2019, Ceceña 2021). Tan solo en la región que abarcan los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo existen un total de 41 megaproyectos de energía renovable en diferentes etapas de construcción: 23 eólicos (3 operando), 19 solares (2 operando).⁶

A pesar de la superabundancia de proyectos de gran infraestructura—incluyendo los de energía renovable—, el enfoque de la mirada turística del proyecto TM ignora las modificaciones al paisaje por estos proyectos. Por otro lado, el TM tampoco ha establecido con claridad cuál será la fuente de energía que lo abastezca; ni cómo la implementación de ese proyecto modificará la demanda energética y el acceso a la misma.⁷

Mientras tanto, la implementación de los diversos proyectos en la Península de Yucatán ha tenido diversas repercusiones, incluyendo procesos de defensa territorial, judiciales -- como es el caso de las demandas judiciales y protestas que han llevado a cabo la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Muuch Xiimball y la organización Indignación A.C.—y conflictos territoriales (Sánchez Arceo y Reyes Maturano 2019, Articulación Yucatán y equipo EJAtlas 2020) que, sin embargo, suelen ser reducidos y enmarcados, nuevamente, como problemas técnicos.

⁶ Estos proyectos, en su totalidad, comprenden la instalación de más 200 aerogeneradores (de más de 50 toneladas y hasta 270 metros de altura cada uno), alrededor de 2 millones de paneles solares, más infraestructura adicional requerida --ej. líneas de transmisión, subestaciones-- (Sánchez y Reyes 2018, Articulación Yucatán y Geocomunes 2019)

⁷ Es necesario recordar que los proyectos de energía renovable tienen su antecedente en la Reforma Energética aprobada en diciembre de 2013, la cual propuso acelerar la transición energética desde la inversión privada y la generación de energía eléctrica “limpia” desde la creación de un mercado eléctrico mayorista, es decir, enfocada a los grandes consumidores y no necesariamente a los consumidores domésticos, ni a las pequeñas y medianas empresas.

3. Reflexiones finales

En este trabajo, he buscado reinsertar el proyecto denominado Tren Maya en su dimensión discursiva (Escobar 2012, Larkin 2018 Torres Wong 2021) para dar cuenta de cómo este proyecto reduce un modo de mirar el territorio y recurre también a marcos técnicos que necesariamente fragmentan la visión del territorio y del proyecto mismo para mantener íntegra la promesa poética que le da impulso. Una vez establecido este marco de análisis discursivo, se subraya la necesidad de analizar las relaciones sinérgicas de diferentes proyectos y sus efectos territoriales tal y como algunos análisis participativos empiezan a dilucidar (ver: Ceceña 2021, Escalante Kantún et al 2022), así como de entender los conflictos en torno a megaproyectos desde su potencial crítico.

Referencias:

- Articulación Yucatán. Opiniones técnicas respecto a la Evaluación de Impacto Ambiental Regional del Proyecto “Parque Eólico Vientos del Caribe”. Disponible en línea: <https://www.facebook.com/Articulacionyucatan/photos/pcb.4012105379088151/4012104095754946>
- Articulación Yucatán y GeoComunes. “Expansión de proyectos de energía renovable de gran escala en la península de Yucatán.” Geovisualizador Península de Yucatán, mayo 2019. En línea: http://geocomunes.org/Analisis_PDF/EnergiaRenovableYucatan.pdf
- Caamal Itza, Bernardo “Del monte vivimos y de él es lo que somos:” Memoria de foro organizado por CONAFOR (no impreso); Peto, Yucatán, México 28 de agosto de 2007.
- Ceceña, Ana Esther. El Tren Maya y el rompecabezas del Sureste, Camino al Andar. 8 de octubre de 2021. En línea: https://www.caminoalandar.org/post/el-tren-maya-y-el-rompecabezas-del-sureste?utm_source=pocket_mylist&fbclid=IwAR0U6R05tdMoAsQW4kHCKD-RIcphooYrJQ6NUZP312uWZ7AgGSwtV3DRtIg
- Chazdon, R.L, et al. “Carbon Sequestration Potential of Second-Growth Forest Regeneration in the Latin American Tropics.” *Science Advances*, vol. 2, no. 5, 2016. DOI: [10.1126/sciadv.1501639](https://doi.org/10.1126/sciadv.1501639)
- Escalante Kantún, Ariana, Jazmín Sánchez Arceo, Ivet Reyes Maturano y Rodrigo Patiño Díaz ¿Transición energética para Latinoamérica? La defensa del territorio ante los espejismos de megaproyectos globales. *Diálogos Caribe* n.º 2: Espejismos y desafíos de las transiciones. Bogotá, Colombia, febrero de 2022: 41-46
- Escobar, Arturo. *Encountering Development: The Making and Unmaking of the Third World*. Princeton University Press, 2012.
- *Pluriversal Politics: The Real and the Possible*. Duke University Press, 2020.
- Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. Manifestación de Impacto Regional del Proyecto “Tren Maya Fase 1”, con clave: 04CA2020V0009
- Fonatur, “El Tren Maya nos Une” <https://www.trenmaya.gob.mx/> Consultado el 15 de octubre de 2022.
- Larkin, Brian. *Promising Forms: The Political Aesthetics of Infrastructure* en Anand, Nikhil, et al., editors. *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press, 2018: 176-202

- Ortiz Yam Inés. De milperos a henequeneros en Yucatán, 1870-1937, El Colegio De México, Centro De Estudios Históricos, 2013.
- Reyes Maturano, Ivet. “Paradoxes of an Energy Transition Model.” *Errant Journal* 2, Spring/Summer 2021: 109-122.
- Reyes Maturano, Ivet, Emilio de los Ríos y Rodrigo Patiño. “La Reforma Energética en México: entre la explotación petrolera y el aprovechamiento sostenible de los recursos renovables.”, Priego-Brito, E.M.; Loyola-Díaz, R. (editores) *Nuevo modelo energético y cambio climático en México*. México: Cámara de Diputados, LXIII Legislatura: Miguel Ángel Porrúa, 2018: 365-387
- Sánchez Arceo, Jazmín e Ivet Reyes Maturano. La descarrilada transición energética en Yucatán. *La Jornada Maya*, 25 de febrero de 2019.
- Sin Embargo, Redacción. “Tribunal retira suspensiones al Tren Maya, y tramos 1, 2 y 3 seguirán su construcción” 30 de marzo de 2022, en línea: <https://www.sinembargo.mx/30-03-2022/4153499>
- Terán, Silvia y Christian Rasmussen. *La milpa de los mayas. La agricultura de los mayas prehispánicos y actuales en el noroeste de Yucatán*. UNAM, Universidad de Oriente, 2009.
- Torres Wong, Marcela. *Infraestructura y conflictividad socio-ambiental en América Latina*. Diplomado Internacional, FLACSO-México, 2021.
- Tourliere, Mathieu. “Fonatur reserva por cinco años estudios clave sobre el Tren Maya.” *Proceso*, 11 de marzo de 2020, publicación en línea: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2020/3/11/fonatur-reserva-por-cinco-anos-estudios-clave-sobre-el-tren-maya-239757.html>
- Urry, John. *The Tourist Gaze*. 2nd ed., Sage Publications, 2002.