

## ¿Qué tan 'maya' es el tren propuesto por la 4T en México?

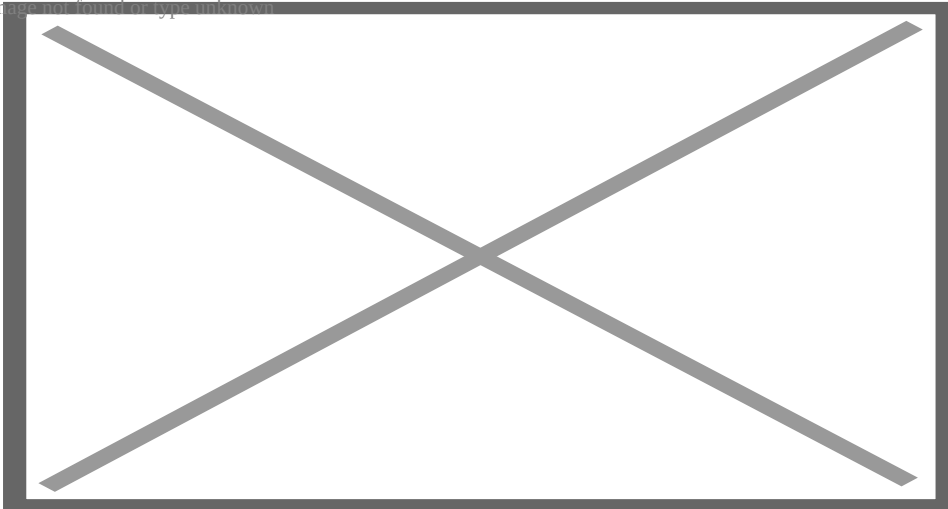
Por: Raul Olmedo. IBEROAMÉRICA SOCIAL. 05/02/2020

*La iniciativa del actual gobierno federal para construir un Tren interestatal en la Península de Yucatán bajo la idea de 'llevar bienestar y desarrollo a la región' responde de manera incipiente a la lógica de creación-destrucción que la Modernidad ha implementado durante siglos para sustentar el capitalismo.*

Los megaproyectos han sido históricamente emanados desde la Industria Privada; son pocas las iniciativas que surgen desde el Estado Mexicano, por lo que la idea de construir un tren que comunique la Península de Yucatán debe considerar ciertos aspectos ambientales, sociales, culturales y económicos que le den sentido y no conviertan este potencial enclave en otro de los megaproyectos fallidos en América Latina (Domínguez, 2015).

Bajo este contexto, en esta ocasión se identifican de manera general los elementos que deben ser analizados más allá del propio enclave económico y desarrollo social con los que se sustenta tanto sus promotores como en sus opositores.

Image not found or type unknown



### El sur decimonónico mexicano

Hablar de megaproyectos en América Latina requiere delimitar las Naciones, y sus respectivos territorios, a partir de sus condiciones históricas de desarrollo y

crecimiento, las cuales no deben ser usadas de manera indiscriminada ya que cada una responde a diferentes aristas de un mismo hecho. Así, el desarrollo responde a una mejora en el ámbito cualitativo, mientras que el crecimiento alude a cuestiones cuantitativas (Meadows, 1972).

El desarrollo social y el crecimiento económico ha sido irregular en las regiones de México; mientras existe un norte tecnológicamente desarrollado para la producción primaria y secundaria, el centro se caracteriza por ser un enclave del sector terciario, donde confluye no solo la concentración del poder político, sino todo lo relacionado a políticas públicas, proyectos y decisiones de desarrollo<sup>1</sup>; finalmente, se encuentra el sur mexicano que se enfoca al sector primario para abastecer el mercado nacional, con problemas de tecnificación, agrarios y con todavía retos de organización y corporativismo clásicos del siglo XX.

Esta última región es la que ha sufrido los estragos de la Modernidad, ya que al ser la región que cuenta con mayor población de Pueblos Originarios ha disputado la resistencia al sometimiento centralista, occidental y colonial que se ha vivido desde La Colonia. Su forma de inserción ante las lógicas globales, por un lado, como a los procesos de intervención y aparente desarrollo regional del Estado, por otro, ha hecho que esta zona se caracterice por una pujante y creciente industria turística que genera ingresos económicos, pero que a la vez se fundamenta en procesos de mercantilización cultural (Olmedo, 2018) que socaban la identidad local ante el capitalismo global.

La Península de Yucatán (conformada por los estados de Campeche, Quintana Roo y Yucatán) se ha caracterizado por ser un enclave cultural para los integrantes del Pueblo Originario Maya, donde persisten lenguas, prácticas culturales, formas de gobierno y cosmovisiones particulares de ser/estar en sociedad. En este territorio también se llevó a cabo la Guerra de Castas (1847-1901), la más larga disputa territorial y colonial entre criollos y Pueblos Originarios en el México independiente, que terminó durante el Porfiriato. Esta región, por ende, se articula mediante la complejidad de actores, la adversidad de la Modernidad y los procesos disruptivos en la vida cotidiana por parte del capitalismo.

## **Un megaproyecto, múltiples visiones: el tren maya**

La iniciativa del actual gobierno federal para construir un Tren interestatal en la Península de Yucatán bajo la idea de 'llevar bienestar y desarrollo a la región' responde de manera incipiente a la lógica de creación-destrucción que la Modernidad ha implementado durante siglos para sustentar el capitalismo. Estas relaciones encarnan la lógica infinita de la búsqueda de la utopía bajo el capitalismo,

lo que ha destruido no solo los principios de la Modernidad (Berman, 2011) sino que ha socavado la realidad en sí misma.

El discurso político paternalista de la actual administración articula una relación horizontal entre los habitantes potencialmente beneficiados por el proyecto y el crecimiento económico a partir del turismo, no obstante, más allá de esa lógica de aparente redistribución se deben considerar elementos prácticos que corren de manera paralela a este proyecto que más temprano que temprano atraerá inversión privada nacional y extranjera para insertar ciclos de acumulación.

La también denominada Cuarta Transformación deberá cuidar que este proyecto se materialice en lo que se quiere a partir de considerar un trabajo de desarrollo regional endógeno (Olmedo, 2015) que permita construir redes sociales de acción con la finalidad de generar resultados que esta región requiere para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

### **Empoderamiento social a partir del territorio: el recurso de la experiencia**

Uno de los factores que desde esta visión general se deben considerar y analizar para su evaluación y fortalecimiento es el colocar a los habitantes de las zonas potencialmente beneficiadas por el tren como el eje directriz. El objetivo principal entonces no debe ser el conectar a los tres estados para un mejor flujo turístico, sino que los habitantes de esas zonas puedan verse beneficiados por el derrame económico que dicho flujo turístico puede generar.

Lo anterior implica un proceso de empoderamiento y resignificación del papel de esas personas; ellas no deben resignarse a empleos indirectos, temporales y de bajo salario como es la venta de comida bajo la economía informal o trabajo dentro de los enclaves turísticos de origen extranjero, sino como detonadores del cambio a partir de su condición cultural en el mundo de la vida.

El tren maya debe ser visto por la gente como una oportunidad para que emane el capital social latente en las localidades y no como otra forma precaria para ganarse la vida en un mundo que premia el capital.

### **La economía colaborativa: inversión paralela del Estado**

El empoderamiento de la gente debe realizarse de manera paralela con procesos de capacitación financiera y económica, así como de programas de financiamiento estatal para que las poblaciones decidan de qué manera quieren insertarse en las consecuencias directas (hoteles, restaurantes, servicios turísticos, transporte) e

indirectos (eventos culturales, producción de artesanías, agroturismo) que los sitúen como potenciales detonadores de relaciones sociales de producción horizontales y en iguales condiciones a las inversiones privadas.

El primer reto al que se enfrentan las comunidades es la organización para un bien común, que si bien existen lógicas de acción colectiva por beneficio común, lo cierto es que este tipo de vínculos se ven deteriorados por el constante proceso de individualización (Lipovetsky, 1990) que somete al colectivo ante los deseos individuales, los cuales se orientan bajo la ganancia y el proceso individual. De allí la necesidad de establecer procesos que detonen el capital social inmerso en las comunidades, por un lado, y la posibilidad de decidir de qué forma quieren insertarse en este nuevo proceso.

A lo anterior hay que sumar el reto de inversión que implica un proyecto que se inserte de manera indirecta al tren maya (hoteles, restaurantes, servicios turísticos, transportes, entre otros), por lo que no basta la simple colaboración, sino permitir que estos colectivos jurídica y legalmente constituidos (asociaciones civiles, cooperativas, unidades de producción rural, por ejemplo) del también llamado tercer sector pueda participar con proyectos viables económica, social y ambientalmente para mejorar la calidad de vida de las personas involucradas.

## **Transparencia y rendición de cuentas**

Este quizá sea el mayor reto para para la administración federal actual, ya que el desgaste en la confianza de la sociedad sobre los gobiernos neoliberales vuelve este ámbito el que más atención debe ser atendido por aquellos que 'realmente' quieren mejorar el país. De allí que sea necesario el establecer cuerpos normativos donde se establezcan reglas comunes, sanciones eficientes y procesos de evaluación que permitan corregir los errores durante el proceso no sólo de construcción, sino de operación.

En estos procesos de transparencia tienen que atender los problemas sobre la compra o renta de terrenos para el megaproyecto como maneras estratégicas de incorporación de la población para dar atención a la participación de aquellos que poseen la tierra. La rendición de cuentas atiende dos condiciones: la primera tiene que ver con los informes, los datos y todos aquellos aspectos evaluados por quienes realizan el proyecto; la segunda es aquella que se materializa en la vida de las personas beneficiadas. Por más datos que se posean sobre las bondades del proyecto, éste no servirá si no se acepta por parte de la población potencialmente afectada.

## A manera de conclusión

El megaproyecto del Tren maya comienza a generar procesos de conflicto entre la sociedad civil y el Estado Mexicano, esto no es más que resultado de procesos coercitivos y de poca transparencia para llevar a bien una oportunidad para potenciar el desarrollo regional en las diferentes zonas de México en el siglo XXI.

La posibilidad de conseguir un eficaz proceso de intervención y mejora en las condiciones de vida de la población potencialmente afectada tendrá problemas de acuerdo con las lógicas privadas y capitalistas que dejen en la misma posición a la población de esas localidades, es decir, con trabajos precarios, sin prestaciones laborales, sin tierras para la producción agrícola y con serios problemas ambientales que contribuirán de forma negativa a la crisis socioambiental que enfrenta la sociedad global del siglo XXI.

La Cuarta Transformación deberá conseguir un equilibrio entre la sociedad civil y la Industria Privada mediante cuerpos normativos que coadyuven a la rendición de cuentas y a la transparencia en los procesos concomitantes que se desarrollen con el Tren Maya; solo en ese momento, esta administración será juzgada por la historia como un ejemplo de que todo puede cambiar para bien.

## Bibliografía

Berman, M. (2011). *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. México: Siglo XXI.

Domínguez, J. C. (2015). *Megaproyectos fallidos en Latinoamérica*. México: Instituto Mora.

Lipovetsky, G. (1990). *El imperio de lo efímero*. Barcelona: Anagrama.

Meadows, D., & al, e. (1972). *Los límites del crecimiento* (Primera ed.). México: FCE.

Olmedo Neri, R. A. (2015). El desarrollo regional endógeno. En Varios, *Ágora Latinoamericana* (págs. 19-24). Bogotá: AUALCPI.

Olmedo Neri, R. A. (2018). *La sociedad de consumo: mercantilización de la cultura rural mexicana (2000-2015)*. México: UNAM: Tesis Licenciatura.

## Notas

1. Esto es caracterizado desde el centralismo que ha empleado México desde el siglo XX. De allí que muchas de las iniciativas tengan un fundamento urbano, lo que deja de lado visiones y contextos diversos a esta mirada.

[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ](#)

Fotografía: iberoamericasocial

## Fecha de creación

2020/02/06