

Revista Iberoamericana de Derecho, Cultura y Ambiente



Edición N° 3. Junio 2023

ARGUMENTOS A FAVOR Y EN CONTRA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MAYA

Deyanira Trinidad Álvarez Villajuana¹

Quienes hayan tenido la oportunidad de vivir en Yucatán o viajar a este estado de la república, uno de los estados contemplados en la ruta del Tren Maya, se habrán dado cuenta de la gran biodiversidad con la que cuenta, además de la calidez en el trato de las personas y su impulso constante en pro del respeto a las tradiciones y comunidad indígena maya con sus usos y costumbres, existiendo Jueces y Juezas indígenas contribuyendo a la impartición de justicia. Para Cunill, C. (2018:1), la historiografía en época reciente, se ha enfocado en analizar la estructura política maya vigente en el Yucatán del siglo XVI, con especial énfasis en los principales cargos de gobierno, cómo han continuado los linajes gobernantes (casta del poder), así como en la organización de las entidades administrativas. Ello, con la finalidad de profundizar en la comprensión del pensamiento político maya que en la actualidad es parte de la cultura. De acuerdo con uno de los primeros vocabularios coloniales, el *Calepino de Motul*, pueden identificarse las palabras *can* y *than*, “la plática”, “la palabra”, como nociones fundamentales en el pensamiento maya.

Al inicio de la época colonial en Yucatán, la idea de “palabra concertada” fue

¹ Licenciada, Maestra y Perito en Psicología con registro en el Poder Judicial en México (UADY/ENSY). Doctorante en Ciencias de la Educación (Universidad Anáhuac), estudiante de la Licenciatura en Derecho (UNAM). Egresada de Robótica Avanzada y Programación (ARACT/DEVF).

central dentro de la visión maya del buen gobierno. El binomio *can/than*, en su sentido de discusión, plática, intercambio, palabra y discurso, constituye el fundamento del pensamiento maya a lo largo del siglo XVI. Dichas voces aparecen, tanto para designar la institución a través de la cual los *batabes* gobernaban sus pueblos, el *nuch/mul can/than*, además de que es el nombre que se daba a las decisiones que surgían tras esos encuentros, el *xot/xul can/than*.

En la comunidad maya, se entendía como “decisión justa”, la que surgía de la concertación entre varios actores, después de confrontarse varias voces y opiniones, siendo aquella que se elegía cuando “se cortaba” o “se terminaba” la plática. Así como se compartían palabras, también se intercambiaban regalos y se consumían alimentos en estas reuniones, como símbolos de los vínculos interpersonales que unían a los participantes con un objetivo en común. El acceso a las reuniones, estaba restringido a un número mínimo de oficiales, plenamente identificados, siendo los principales los dos o tres *ah canob* y los *ah chun thanob*. La presencia de la raíz *can/tan*, en estas palabras, señala que el principal punto en común entre esos oficiales era la acción de hablar en las juntas frente el *batab*. El ser una persona preminente dentro de la concepción maya de lo político, se vincula de forma directa con la maestría de la “palabra” y del “discurso”, al arte de saber hablar con claridad y elocuencia (Cunill, C. 2018:1).

Considerando el contexto anterior, desde la perspectiva del derecho ambiental y transgeneracional, surge un asunto medular: el impacto de la construcción del Tren Maya en determinadas zonas del sureste del país, en especial, de Yucatán. Existen diversos argumentos a favor y en contra, así como contradicciones y recursos presentados al respecto, por la ciudadanía organizada, incluidos miembros destacados de la comunidad indígena maya, académicos, activistas, entre otros. Los argumentos a favor más frecuentes enfatizan en que existirá una interconexión urbana por medio de sistemas de transporte ferroviarios masivos, que serán más eficientes y menos contaminantes que otras formas; un tren planificado de manera adecuada, facilitará la transformación de una gran cantidad de personas y mercancía, reduciéndose los costos de operación; los trenes presentan baja siniestralidad, además de que contribuyen a disminuir la congestión del tránsito en las vías tradicionales, siendo medios de transporte por lo general, seguros; el Tren Maya podría contribuir a liberar el potencial del desarrollo económico del sureste mexicano, en especial de Yucatán, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Chiapas, lográndose la desconcentración turística de zonas como Cancún, generándose el fortalecimiento del sector hotelero, y aumentándose la visita a

otros atractivos en la región, como la zona arqueológica de Calakmul (Díaz, D. 2022).

Los argumentos en contra, defienden el hecho de que el Tren Maya y toda la construcción ferroviaria que implica, incluye la deforestación de 2,500 hectáreas de selvas húmedas y secas; conflictos sociales por tenencia de la tierra ya que el 53% del trazo del Tren Maya está por encima de terrenos ejidales; impactos en áreas naturales protegidas; pérdida de hábitat, fragmentación, atropellamiento y bloqueos de paso de fauna; en materia de contaminación ambiental por ruido, esta se elevaría, y de manera particular, afectaría la orientación de los murciélagos, ocasionando un desequilibrio en el eco-sistema con impacto en el contexto de las personas que por cientos de años han habitado junto con sus familias en la cercanía de la construcción. Así mismo, la zona arqueológica de Calakmul, no cuenta con un servicio de recolección de residuos, por lo cual, el incremento de visitantes, de 40,000 que se tienen en la actualidad de forma anual, a los 3 millones que se esperan con el Tren Maya, rebasaría la capacidad humana para cuidar el eco-sistema, poniéndose en riesgo a toda la población (Centro Mexicano de Derecho Ambiental A.C. CEMDA). Lo anterior, aunado al incremento de la probabilidad de transmitir o adquirir algún tipo de virus, al ser una gran cantidad de personas reunidas y no todas con la conciencia de la importancia de mantener las debidas medidas de protección por su salud y la de los demás.

Debido a lo anterior, la construcción del Tren Maya genera múltiples dudas en cuanto a su sostenibilidad, tanto en círculos académicos como ciudadanos diversos. Otros puntos relevantes de acuerdo con Díaz, D. (2022), son que su construcción atravesará 15 áreas naturales protegidas de forma nacional e internacional. Dichas áreas protegidas se generaron con la finalidad de que se conserven los paisajes, la biodiversidad y los procesos ecológicos esenciales, garantizando así, la supervivencia de alrededor de 40 especies en peligro de extinción, y el tren maya irrumpirá a través de ellas. En cuanto al impacto económico, la inversión para la construcción del Tren Maya y todo lo que conlleva, es de aproximadamente 150 mil millones de pesos, mismos que en la actualidad se torna más urgente invertir en, por ejemplo, salud y educación. En materia de impacto social y étnico, existe mucha resistencia civil y de la comunidad indígena maya, quienes consideran que se obtendrían más perjuicios que beneficios con la construcción del mencionado tren, afectando su estilo de vida pacífico, llevado de forma ancestral, con sus usos y costumbres bien definidos. Son al menos 82 comunidades indígenas las que se verían afectadas por el Tren Maya, cuyas voces es preciso escuchar, en especial, las de las niñas, niños y adolescentes. En conclusión,

aunque el tema es extenso, se intentó generar una síntesis útil para que cualquier lector pueda sopesar los argumentos a favor y en contra, formando su propio criterio y por qué no, alentarle a que busque unirse a grupos para obtener más información acerca de este y otros temas relevantes de Derecho Ambiental y Transgeneracional.

Referencias

Centro Mexicano de Derecho Ambiental A.C. (CEMDA). Consultado el 1 de enero de 2023 de: <https://www.cemda.org.mx/acerca-del-cemda/>

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM). Artículos 4, 25, 26, 27, 73, 115 y 124. Consultada el 5 de agosto de 2022 en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

Cunill, C. (2018). La pensée politique maya au Yucatán du X^ele siècle: réflexions sur can et than, “conversation” et “parole”. Estudios de Cultura Maya en México. Volumen 52. Université du Maine, Francia. P.1.

Díaz, D. (2022). El Tren Maya: Sí, pero no. Maestría en Gerencia Ambiental y Doctorado en Proyectos de Ingeniería. Consultado el 5 de agosto de 2022 en: <https://vitalis.net/mexico/tren-maya-si-pero-no/>