

KIMBILÁ Y EL TREN

Scott S. Robinson

El nuevo tren provoca un impacto en el futuro de Kimbilá (Mapa A). El derecho de vía utilizado por las líneas de alta tensión de la Comisión Federal de Electricidad que atraviesa el espacio de la comunidad y ejido de Kimbilá se transformó en la doble vía del proyecto mal llamado Tren Maya (TM). Se amplía la superficie intervenida. El nuevo contexto regional que representa esta inversión pública -- un megaproyecto regional (Mapa B), a la vez ofrece oportunidades y riesgos. Por ello, la vigencia de un Protocolo del Comité de Pobladores de Kimbilá, dará lugar a un mayor escrutinio de proyectos y recursos externos, públicos y privados con impactos territoriales. Habrá un nuevo escenario de negociaciones entre distintas instancias del poder y la comunidad debe tener herramientas que protejan sus derechos colectivos.

FONATUR Tren Maya S. A. De C.V no tomó en cuenta a los pueblos mayas cercanos al trazo de su proyecto, porque en el fondo el tren constituye un subsidio público al capital privado invertido en el turismo peninsular. Fue un acto de negligencia mayor el diseño de un servicio ferroviario de pasajeros enfocado al turismo internacional que ignora las necesidades de los pueblos atravesados o cercanos y así afectados por la nueva vía. No hay estaciones construidas en estos pueblos para la etapa inicial del TM como tampoco hay planes concretos, al parecer, para diseñar vagones mixtos de pasajeros, por ejemplo, según las necesidades de pasajeros quienes usan bicicletas y motos menores que podrán circular en Mérida o en cualquier destino en la planicie peninsular. Contemplar cómo el tren podrá facilitar el acceso a servicios escasos para pueblos con pocos recursos no ha sido una prioridad. Y poseer una estación propia es una oportunidad y un riesgo de despojo al mismo tiempo.

Entre los riesgos es oportuno recordar los accidentes que suelen suceder en los cruceros con caminos menores, además de la posibilidad de obligar a los usuarios a añadir largas vueltas a su tránsito tradicional entre pueblos y milpas. Donde sí hay estaciones, el riesgo de la especulación inmobiliaria en terrenos ejidales adquiridos por fuereños a precios de risa es un hecho observable en la región. Algo insólito, como un descarrilamiento de un convoy de carros tanque llenos de combustibles junto a un pueblo, constituye un riesgo en las operaciones ferroviarias que la propaganda jamás menciona. El negocio mayor del TM es el transporte de combustibles, hacia el segundo aeropuerto del país, Cancún, para alimentar al creciente parque vehicular en toda la península.

El Protocolo induce cuestionamientos de las decisiones del Cabildo Municipal generados en la cabecera, Izamal, ya sea por la ciudadanía organizada o por los que asumen el cargo de comisarios municipales en Kimbilá y otros pueblos; permite mayor

participación en las decisiones a futuro que afectan a los pueblos del municipio. El hecho es un riesgo a los intereses de los influyentes en la cabecera, porque el tren afectará a todos los grupos de poder tradicionales al interior del municipio. Al tiempo, es probable que surjan desacuerdos y las respectivas negociaciones que los mismos desacuerdos logren engendrar en el nuevo espacio de diálogos creado por el Protocolo. Por su posición geográfica sobre la transitada ruta entre Izamal y Mérida, el proyecto ferroviario cambia la importancia estratégica de Kimbilá y Citilcum, poblados ubicados a 11 kilómetros al poniente de Izamal, más cerca de Mérida. Sin duda, el Protocolo crea un antecedente significativo en el estado de Yucatán, entre los vecinos y en el país.

Por otro lado, la decisión de ubicar la estación del TM junto a la cabecera del pequeño pueblo y municipio de Sudzal, ubicada a 8 kilómetros al sur de Izamal, provoca la reflexión: Si el TM llega a operar un servicio de trenes de pasajeros utilizando vagones con espacios designados para bicicletas y motocicletas pequeñas – no sólo un servicio para el turismo – se puede entender la probable renuencia de ciudadanos en Izamal para costear un viaje en sentido contrario, al sureste, hacia la nueva estación de Sudzal, para subir a un tren de costo accesible con rumbo al poniente, hacia Mérida, eje metropolitano de la península. Se entiende la lógica de la decisión de FONATUR de ubicar la obligada estación para el mercado turístico de Izamal: el turismo internacional llega del oriente, desde Cancún y la Riviera Maya. Pero los mismos ciudadanos y comerciantes de Izamal, además de Kimbilá y Citilcum, exhiben un patrón histórico de movilidad hacia Mérida con una alta frecuencia que puede provocar una solicitud de una estación más cercana a Mérida, donde la nueva vía pasa entre Kimbilá y Citilcum, agencias del municipio de Izamal. Ambos pueblos no fueron tomados en cuenta al diseñar la ubicación de estaciones del nuevo servicio ferroviario (Mapa B), sin duda, la decisión afectará a la actual dinámica interna del municipio.

En el escenario regional de mayor escala, el servicio de pasajeros del TM tendrá mucha resonancia con el patrón de viajes en tren que hubo durante casi cien años en la región. La estación tradicional del tren en Izamal es hoy un respetado símbolo de aquella época no lejana. Desde 1890, creció una red ferroviaria al interior del estado de Yucatán y hacia Campeche que lubricó un denso movimiento de personas y productos a escala regional. Inclusive no es descabellado imaginar que el poder del pulpo de los auto transportistas tuvo que ver con su discontinuación y cierre a mediados de los años 90, víctima de las obsesiones neoliberales. El renovado servicio del TM no sólo recrea, de hecho, una ruta histórica hacia y desde Mérida, entre Campeche e Izamal, pero también obliga a todos los centros urbanos con derecho de acceso al nuevo tren de planear cómo emplearlo en beneficio de sus ciudadanos, reconociendo los riesgos que conlleva el proyecto. La inmensa mayoría de estos centros urbanos son cabeceras municipales, pero no es el caso para Kimbilá y Citilcum cuya ciudadanía merece ser consultada. El nuevo Protocolo permite acciones aparte de las prioridades del Cabildo municipal en Izamal y abre un nuevo capítulo para la vida interna de Kimbilá.