

El destino de los animales después del tren

por **Katia Rejón**

Aunque aparentemente inspirado en el jaguar, el Tren Maya ha puesto en peligro a este felino, al que incluso se le catalogó como “nocivo”. Esto es un reflejo de la actual amenaza en la que se encuentra la fauna de la península de Yucatán a causa de proyectos inmobiliarios y urbanísticos que han arrasado, sin piedad, con su hábitat.

Correteamos gallinas de los traspasios familiares. Sabíamos el color exacto de un pavo de monte. Atravesamos la selva y las ruinas en viajes escolares o de camino a casa esperando ver de menos un venado. Nos tendímos en la arena del golfo junto a las pulgas de mar, afinamos la mirada hasta ver los minúsculos *wechitos*.¹ Aprendimos la palabra *cenote* tan pronto como *luz, agua, animal*. Éramos salvajes, es decir, libres, o al menos más libres que ahora, y no lo sabíamos.

En la península de Yucatán vivimos poco más de cinco millones de humanos junto con otros cientos de mamíferos y tres mil especies de insectos. En este cielo vuelan y anidan 543 tipos de aves, en este suelo rocoso se arrastran 118 especies de reptiles, y en las cuevas duermen sesenta murciélagos distintos. Aunque dependamos las unas de las otras, ahora vivimos incómodas. Nuestra casa común cada vez se hace más chica, gris y parece la de alguien más. Como si hubiéramos invadido un territorio y no al revés. O peor aún, nos invadimos mutuamente. Así se cuelan serpientes en las casas

y los venados beben el agua de las piscinas de los ricos o se pasean por la Quinta Avenida de Playa del Carmen.

La deforestación y la contaminación de los mantes acuíferos comenzó hace muchos años, pero el tren (no voy a llamarlo maya) lo ha acelerado todo. Desde afuera de la península, el tren se ve como un transporte con rieles, pero desde adentro es una plaga que constantemente se sale de su trazo. El problema ni siquiera es el tren en sí mismo, sino su vinculación estratégica con el turismo masivo y la agroindustria, con todo lo que traen consigo: la expansión inmobiliaria, las minas, la turistificación de zonas protegidas, la extracción de suelo marino para infraestructura, el despojo de tierras comunales, la formación de zonas de sacrificio.

En los últimos cinco años, solo en el estado de Yucatán se han autorizado al menos seis minas de material pétreo para insumos del tren. Una de ellas está dentro de la comunidad maya de Xcucul Sur, en Umán.² Las casas, cuarteadas por las detonaciones de dinamita, fueron el refugio temporal e involuntario de las tuzas, venados y conejos que sobrevivieron a las máquinas que destrozaron veinte años de vegetación.

El tantas veces vitoreado desarrollo, como todas las impo-siciones coloniales, llegó con el pretexto de “salvarnos” del territorio silvestre que las élites y las autoridades de todos los colores ven como una amenaza a lo civilizado. Lo civilizado llenó de excremento humano el cenote X’lacah de Dzibilchaltún –a donde íbamos a nadar en la prepa– porque empresarios yucatecos construyeron un club de golf atrás de las ruinas. El progreso extinguió a los *wechitos* y atra-jo, a cambio, humanos armados que caminan fieros sobre la arena de las playas del Caribe. Sin bozal, con la ley del más fuerte a su favor.

Una de las personas que más ha documentado la deves-tación del tren en la selva y su impacto en la vida de los animales es un joven de veinticuatro años de Quintana Roo llamado Miguel Guillermo. Supo del tren cuando regresaba de documentar otra lucha en Cozumel, donde empresarios quisieron instalar un muelle de cruceros que acabaría con el arrecife. En 2023 evidenció en sus videos cómo los pasos de fauna construidos no correspondían con los mostrados en la publicidad del gobierno federal, y difundió imágenes de los pilotes de cemento que perforan la casa de especies en peligro de extinción como la dama blanca.

A Miguel, como a tantos, lo acusaron de estar en contra del humano que gobernaba el país.³ Miguel cuyo primer

1 Insecto de suelos arenosos también llamado “hormiga león”, aunque realmente es un depredador de las hormigas.

2 Umán es uno de los municipios del sur de la zona metropolitana de Yucatán, descrita como una “zona de sacrificio” por especialistas y activistas, debido a la creciente concentración de industrias contaminantes que marginan a la población local, mientras ofrecen trabajo obrero en condiciones precarias. La producción de estas industrias se vincula directamente con los vagones de carga del tren.

3 Si bien la crítica al proyecto ha sido instrumentalizada por algunos opositores políticos, en realidad el tren no es una idea original de Morena pues

recuerdo con los animales es estar rodeado de cien cocodrilos a los siete años. Miguel cuya vida después de la escuela era bucear, manejar bici por la selva, buscar aves. Miguel que logró que sus amigos no tuvieran miedo a las mantarrayas. Miguel que ha visto un manatí a los ojos. Miguel cuya lucha no es motivada por el odio hacia un partido político, sino por el amor infinito al territorio.

Me pregunto si las personas que planearon el desarrollo de la península atravesarían el manglar pantanoso en época de lluvia solo para cuidar tortugas bebés, sin recibir un peso a cambio, como hace un exmilitar que conocí en el Caribe mexicano. No puedes entender la oposición al tren si no entiendes la relación que tienen muchas personas de la península con lo vivo. Digo *vivo* y no *naturaleza*, porque en maya no existe palabra que separe a los humanos del ecosistema. La más cercana es *kuxtal* que significa “vida” y denota lo mismo a un ocelote, una abuela o una mata de papaya. José Natividad Ic Xec, periodista y profesor de maya, dice que también puede ser *sijnal* del verbo *sij* que significa “nacer” y *náal*, el sitio habitado, porque naturaleza es todo lo que nació, todo lo que fue dado.

No puedo hablar de la península sin hablar de su vida frondosa y húmeda, como no puedo hablar de los megaproyectos sin hablar de muerte.

Los cambios en la selva están llevando a los animales a morir en las zonas urbanizadas. A partir de la llegada del tren incrementaron los atropellos de mono araña, erizos, osos hormigueros, cabezas de viejo, tigrillos y jaguares en las carreteras. Por ejemplo, la Puerta al Mar, uno de los proyectos hermanos del tren, convirtió un sak bej –camino maya antiguo– en una carretera que atraviesa la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an. Los habitantes dicen que las autoridades retiran los animales atropellados casi inmediatamente, pues saben que sus cuerpos son evidencia de los impactos que tiene el proyecto. No lograron quitar, sin embargo, los sapos, cuando las lluvias proliferaron la especie y sus cuerpos húmedos quedaron regados en la nueva carretera. Por esa zona también viajan serpientes, ocelotes, tejones, aves migratorias, ratones, y otras especies protegidas como el tapir, el pecarí de labios blancos y el jaguar.

En México se estima que hay cerca de cinco mil jaguares, más de la mitad viven en la península de Yucatán. Aunque especialistas coinciden en que el monitoreo de jaguares es engañoso, pues son tan territoriales que uno solo puede caminar cuarenta kilómetros al día y dejar rastros en lugares distintos.

ya había sido considerada por el PRI y el PAN. Además, dentro del territorio los mismos partidos opositores arroparon y facilitaron la llegada del tren. La crítica de otros, me incluyo, es hacia el modelo de expansión extractivista que comparten este gobierno, los anteriores y posiblemente los que vendrán después.

Las amenazas principales del jaguar son el atropellamiento, el tráfico ilegal, la deforestación que ha acabado con el 60% de su hábitat en México, el conflicto con la ganadería y los megaproyectos. Es verdad, el tren por sí mismo no ha atropellado a ningún jaguar hasta ahora, pero favorece todas las causas de su muerte. Incluso el tráfico ilegal, porque se relaciona directamente con el turismo: en las playas se venden los colmillos de jaguar como trofeo a mil 800 pesos y su piel se oferta en las tiendas como artesanía. Una mayor conectividad y la llegada de más turistas extranjeros propicia las condiciones del mercado negro –de esta y otras especies– que no se está atendiendo.⁴

El trabajo de conservación forestal y mitigación del cambio climático de los ecosistemas donde vive el jaguar está valorado como un servicio que alcanza entre 1.5 y 4 billones de dólares al año.⁵ Esto va más allá de si el jaguar nos parece sagrado, cuando los depredadores desaparezcan iniciará una cadena de desestabilización que indudablemente va a afectar a las comunidades humanas. Para quienes les importa el dinero y no la vida: un jaguar vivo es más valioso que uno muerto, así como la selva y el manglar como barreras naturales de los huracanes son más efectivos y económicos que cualquier programa de restauración tras una catástrofe.

Si hay algo antinatural en este mundo es tenerle tanto miedo, desconocimiento y desprecio al ecosistema al que pertenecemos. El tren inspiró su diseño en el jaguar, pero al mismo tiempo lo catalogó como fauna nociva.⁶ ¿Qué se puede esperar de un proyecto que se autonombra maya y al mismo tiempo acabó con el *k'áax*, es decir, el monte, que es visto como el hogar en la cultura maya?

No hay un solo destino para todos los animales de la península. Algunos vivirán su vida como la conocen, en los márgenes del despojo. Otros se adaptarán, como los coatis que limosnean comida a los turistas porque tienen más cerca un *all inclusive* que la selva, y que perderán sus características silvestres, la posibilidad de vivir de la tierra. Unos más morirán por las consecuencias directas e indirectas de los cambios violentos en su territorio. Exactamente como los humanos. ~

KATIA REJÓN (Campeche, 1993) es periodista. Ha publicado un libro de crónicas sobre Yucatán: *Tierra de sol* (Capulín Taller Editorial, 2024).

4 Documentado en el estudio “Diagnóstico del tráfico ilegal del jaguar en la península de Yucatán” (2022) del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) y la Asociación Mexicana de Mastozoología A.C. (AMMAC).

5 Del informe “Conectando puntos: El impacto socioeconómico de los hábitats del jaguar en Latinoamérica” (2024) de la WWF.

6 En diciembre de 2024, se hizo público el contrato del gobierno federal con la empresa Susoma Soluciones Ambientales, donde jaguares, tapires y venados cerca del tren fueron catalogados como “fauna nociva” y el plan para ahuyentálos incluyó trampas, niebla, feromonas, ruidos, pirotecnia y dardos tranquilizantes.