

Escala Crítica/Columna diaria

*El Tren Maya, en el debate como elemento integrador y de desarrollo *En Europa decidieron usarlo para conectar a las zonas más marginadas

*Tabasco, la necesidad de la planeación urbana y ocupación territorial

Víctor M. Sámano Labastida

SIN DUDA que uno de los proyectos más polémicos del presidente Andrés Manuel López Obrador es el denominado Tren Maya. De hecho, prácticamente todas las iniciativas de AMLO son motivo de debate público. Algunas por razones prácticas, otras por posiciones ideológicas y de intereses. El megaproyecto del ferrocarril, que el mandatario federal vendrá a supervisar en estos días tiene como objetivo interconectar por vía férrea los estados de Quintana Roo, Yucatán, Campeche, Chiapas y Tabasco.

Pero no se queda ahí, el trazado del Tren Maya se complementa con la ruta del Corredor Transístmico que irá de los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz, a Salina Cruz, Oaxaca. De esta manera, todo el sur-sureste quedaría integrado a la red nacional que del centro hacia el norte cuenta con carreteras y transportes más avanzados.

La conceptualización de este proyecto nos remite a la experiencia histórica de la importancia que tuvo para nuestro país la extensa trama de lo que fue la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). Aunque el transporte ferroviario se desarrolló en la República desde mediados de 1800, fue con Porfirio Díaz cuando se le da mayor impulso. En 1908 se constituyó FNM y en 1994, ya con Carlos Salinas de Gortari en el poder comenzó la privatización y desarticulación de una de las herramientas más importantes para la integración y el desarrollo nacional.

Por supuesto que esta privatización tiene defensores y detractores. Como le decía en una colaboración anterior, el argumento más utilizado es el mito de que el Estado es por definición un “mal administrador”. No es así.

NOS LLEVÓ EL TREN

COMO lo mencionó en algunas ocasiones, el ahora presidente López Obrador tuvo en mente la importancia histórica de los ferrocarriles no sólo para el desarrollo mexicano sino en muchos países; destacadamente, Estados Unidos. Desde que en 1801 el Parlamento inglés autorizó el

primer transporte de ferrocarril movido por caballos, se abrió un extraordinario horizonte a la transportación. Este invento acompañó a la llamada Revolución Industrial. Todavía en Europa, los trenes son fundamentales para la movilidad terrestre.

Aunque en el proyecto de López Obrador lo sucedido en México a finales de 1800 y principio de 1900, sobre todo la primera mitad del Siglo XX, resulta determinante para volver la vista a los trenes de carga y de pasajeros, en alguna ocasión me comentaban la importancia que tuvo también en su decisión la experiencia española, con Felipe González.

El que fuera presidente del Gobierno de España y secretario general del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), decidió a finales de los años ochenta poner en marcha un proyecto que también fue muy criticado: construir una red ferroviaria para el para el tren de alta velocidad, conocido como AVE. Mientras un sector de la iniciativa privada presionaba para que se le diera preferencia al norte desarrollado, Felipe González decidió que este transporte ferroviario uniera al sur: el tren fue construido para la ruta Sevilla-Madrid.

Lo dicen los biógrafos del líder español y lo reconocen sus críticos: AVE, el tren de alta velocidad, se convirtió en motor de la modernización. Por lo menos en esos tiempos, cuando España salía a duras penas de la negra noche de la dictadura.

¿En la mente de López Obrador contaba también la experiencia española? Me atrevo a pensar que sí, porque varias de las ideas del actual Presidente están marcadas por aquel modelo, aunque adaptado a nuestras circunstancias. Y con innumerables obstáculos.

La integración del sur-sureste mexicano al centro-norte un poco más desarrollado (aunque desarrollado de manera desigual), no solo es una idea justa, sino también pragmática: el creciente subdesarrollo es caldo de cultivo para la inestabilidad.

Habrá oportunidad de revisar los pros y contras, las oposiciones y los apoyos al Tren Maya, pero no quería dejar de mencionar el concepto de integración en un país tan disperso y tan diverso.

Recojo una idea de Felipe González que, más allá de los debates ideológicos, debemos tener presente:

La labor del político es mirar al futuro al tiempo que sortear las minas de su actualidad. “El ciudadano no tiene la obligación de pensar en diez años vista, pero el gobernante sí tiene la obligación de, cuando da un paso, pensar cuáles son los diez pasos siguientes...” (Europa Press, abril 2017)

EL ORDEN PRODUCTIVO

TABASCO necesita un verdadero programa estatal de ordenamiento territorial y desarrollo

urbano. A decir de los especialistas, este tipo de programas tiene que partir de un concepto integral, que incluya también otras necesidades y obligaciones de autoridades y gobernados, como la educación, los servicios. En el caos todo resulta más costoso e improductivo.

El gobernador Adán Augusto López encabezó una sesión del Consejo estatal de ordenamiento territorial y desarrollo urbano; al acto acudió el subsecretario federal de la SEDATU, David Ricardo Cervantes Peredo. En esta oportunidad el mandatario llamó a desterrar la corrupción y el desorden en la urbanización. Aseguró que su administración está comprometida con un “crecimiento armónico y ordenado” en los 17 municipios.

Ahora que tenemos a la vista la promesa de un nuevo auge petrolero, y de millonarias inversiones en infraestructura, seguramente Tabasco será polo de atracción para nuevas poblaciones. Debemos estar preparados para presiones demográficas y de servicios.

En la sesión del citado Consejo, el jefe del jurídico Guillermo del Rivero presentó el proyecto de Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para Tabasco. Mucho por hacer en una entidad donde ha privado la especulación inmobiliaria, como nos refirió un destacado planificador y economista. (vmsamano@hotmail.com)