Arqueólogo Miguel Covarrubias Reyna.

Desde la primera vez que escuché sobre este proyecto creí que era broma. Un tren que le da la vuelta a la península de Yucatán no podría traer más que perjuicios… Antes quiero aclarar que no soy fifí del PAN, ni tengo nada que ver con los empresarios de la oscura oposición neoliberal, ni pertenezco a alguna corrupta organización ni me pagan los gringos. De hecho, soy arqueólogo y, en teoría, me debería pagar el gobierno federal, pero no, ni eso.

Por azares del destino terminé viviendo hace casi tres décadas en esta maravillosa región. Aquí, he tenido la oportunidad de conocer a personas también maravillosas, incluyendo al Doctor Eduardo Kurjack, gran arqueólogo coautor del Atlas Arqueológico del Estado de Yucatán.

Cuando conocí su obra, no daba crédito a la cantidad de sitios arqueológicos ubicados en la entidad. Mil ciento y tantos sitios registrados, grandes y chicos. Después conocí el trabajo del Atlas Arqueológico Nacional, encabezado por el Doctor Enrique Nalda y dirigido en Yucatán por la Arqueóloga Adriana Velázquez, con el que se elevó el número de sitios a más de mil quinientos.

Para no hacer el cuento largo, a mi me tocó participar en varios proyectos con los que fue posible incorporar los resultados de diversas investigaciones, incluyendo recorridos propios, en una sola base de datos que hoy supera los 2300 registros tan sólo en Yucatán, mas otros 900 en Campeche y 600 en Quintana Roo, última entidad que por cierto resulta ser de las menos exploradas en el área Maya. Yo francamente me río cuando en las noticias se anuncia con bombo y platillo “descubrieron zona arqueológica…”, si cuando en nuestro país el territorio está plagado de vestigios que todavía muchos solamente son conocidos por las personas de las localidades.

Toda esa información tiene que ser inscrita ante el Registro Público de Monumentos y Zonas Arqueológicos, dependiente del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). Esta institución fue creada por el presidente Lázaro Cárdenas en 1939 con la misión de “proteger, investigar, conservar y difundir” los “monumentos” arqueológicos e históricos de México. El registro es la forma de iniciar la protección de los vestigios, como si se hiciera su acta de nacimiento.

Mucho ojo, se habla de “monumentos” en la ley que fue creada para proteger nuestro patrimonio arqueológico nacional. Esto causa mucha confusión porque “monumento” puede referirse a los restos de una ciudad enorme hasta los de un campamento de cazadores recolectores, que se consideran propiedad de la nación. ¿Pero qué pasa con el terreno donde se encuentran dichos

monumentos? Es obvio que se crea un conflicto de intereses. En casos excepcionales se declaran Zonas de Monumentos Arqueológicos por decreto presidencial, pero no tienen un carácter expropiatorio.

Mucha gente piensa que, si hay vestigios en su propiedad les será expropiada, por lo que se niega el paso a los arqueólogos que los estudian y a veces hasta los destruyen por miedo. Otras veces los destruyen porque no tienen idea que son restos arqueológicos, porque pueden aprovechar la piedra, para buscar tesoros o nada más porque sí.

También hay mucha gente que piensa que esa ley es injusta, retrógrada, anticuada. En realidad, el concepto de propiedad nacional de los vestigios o "monumentos" arqueológicos tiene más de un siglo en México y ha servido como modelo para otras leyes en otros países. Propiedad nacional quiere decir que es propiedad de todos. ¿Qué ventajas tiene esto? Nos da derecho a tener acceso al conocimiento del pasado, sea directo o indirecto para nosotros, es decir, de la historia de nuestro país.

Aun así, los restos materiales de nuestro pasado siguen siendo saqueados y subastados en muchas partes del mundo. El INAH, encargado de velar por ese patrimonio nacional, no tiene capacidad para cumplir cabalmente sus funciones sustantivas, en primer lugar, porque no hay suficiente dinero. En segundo lugar, porque hay corrupción y el poco dinero disponible lo manejan administradores que priorizan los aspectos administrativos. A pesar de que este instituto tiene patrimonio propio y presencia en todos los estados de la República, la toma de decisiones recae en funcionarios que muchas veces no son profesionales en la materia.

Tomemos como ejemplo, la estratosférica renta mensual que se paga por un edificio de oficinas administrativas en la ciudad de México, donde reside la actual dirección del INAH. ¡Ah! pero eso sí, no hay dinero…

En muchos casos lo anterior se traduce en una pérdida terrible de restos materiales e información sobre el pasado. Por eso, en teoría, además de las investigaciones y programas de restauración y mantenimiento, toda obra pública o privada que afecte "monumentos" debería ser supervisada por el INAH.

Para eso fueron creadas dos modalidades en el qué hacer arqueológico: el rescate y el salvamento. Cuando ya hubo un daño a los restos materiales, en el rescate los arqueólogos tratan de recuperar la mayor cantidad de materiales e información posible. El salvamento en cambio se realiza antes de que una obra afecte contextos del pasado para recabar toda la información y materiales contenidos en éstos. En los salvamentos no siempre se puede salvar todo y hay contextos que ineludiblemente tienen que ser destruidos, pero es mejor que haya una destrucción documentada por arqueólogos y no una destrucción descontrolada ¿O no? Obviamente todas esas operaciones de rescate y salvamento tienen que ser costeadas por los interesados.

En el caso del tren maya, la ley indica que es menester hacer un salvamento previo a la realización de las obras. Un trazo de 1500 Km de largo requiere de un enorme esfuerzo por parte de los arqueólogos que, en teoría, deberían ser muchos para hacer el trabajo con la mayor calidad en el menor tiempo posible, es decir, antes de que acabe el sexenio para que la autoridad en turno lo pueda inaugurar. Sin embargo, los arqueólogos tenemos la mala costumbre de comer dos o tres

veces al día, por lo que se nos tiene que pagar por nuestro trabajo y, en consecuencia, prefieren contratar a una cantidad insuficiente de especialistas.

En noviembre del 2018 acudí a una reunión informativa sobre el dichoso tren. Lo que menos pude fue informarme. Desde entonces considero que en torno a este proyecto ha habido total opacidad. ¿Por dónde va a pasar? ¿Quién hará la obra, constructoras privadas? ¿Fonatur? ¿Por qué no la Secretaría de Comunicaciones? ¿Hay algún proyecto ejecutivo? Nada. Ni una respuesta, todo se ha ido armando sobre la marcha.

Vino la pandemia, seguramente se tendría que atrasar la obra y darle prioridad a la construcción de nuevos hospitales y al equipamiento de los existentes. Cuando se anunció que entre varias obras del gobierno la del tren sería prioritaria quede estupefacto. Comenzaron protestas, amparos, desestimación total por parte del gobierno contra quien ose oponerse a la obra faraónica que ahora percibo como un capricho que partirá y finalizará en las inmediaciones del Rancho "La Chingada". Qué casualidad…

La cuestión es que el salvamento arqueológico para el tren maya comenzó hasta el 2020, tarde y en plena crisis, pero también se le dio banderazo al inicio de la obra de construcción, es decir, que los pobres arqueólogos tenían que trabajar casi con las máquinas encima. No me gustaría estar en sus zapatos. Pude leer el proyecto aprobado -al vapor- por la autoridad competente y le encontré varios "peros". En primer lugar, el trazo no estaba bien definido. Se supone que se iban a usar derechos de vía existentes, pero siempre no, incluso ya sobre la marcha se le han hecho varios cambios.

Uno de los casos que más me escandalizó, del que me enteré por un plano que obtuve de la página web del tren maya de Fonatur, fue el desvío del trazo original de la vía Mérida-Valladolid, antes de Izamal, donde se toma un nuevo trazo al sur para alcanzar la carretera Mérida-Cancún, en vez de seguir sobre las vías antiguas hacia Valladolid ¿No que solo se iban a usar derechos de vía existentes? Resulta que Izamal es una de las ciudades prehispánicas más grandes e importantes de la península y a alguien sentado en un escritorio se le ocurrió plasmar no solo el trazo referido, sino toda un área para la estación del tren y el polo de desarrollo que la acompaña, justo donde hay múltiples vestigios arqueológicos de dimensiones monumentales. ¡Qué ocurrencia!

En segundo lugar, la principal aportación del salvamento es que iba a ser posible observar la variabilidad regional de la cultura Maya. ¿En serio? No es por presumir, pero su servidor ha podido participar en varias decenas de proyectos de este tipo y conozco bien los tiempos, requerimientos y obstáculos que enfrenta un arqueólogo para lograr resultados mínimamente satisfactorios. Es obvio que se van a encontrar variaciones en las características de los contextos arqueológicos por los que atravesará el tren. ¿Y qué más?

Creo que a duras penas les dará tiempo de terminar el salvamento antes del fin de este sexenio. Tal vez hubiese sido preferible que el tren maya fuera un proyecto transexenal, para no hacer las cosas de manera tan apresurada. En fin…

Ante las muchas críticas que este proyecto ha recibido, Fonatur se ha defendido como "*gato patas pa'arriba*", emitiendo comunicados constantes y en muchos casos empleando argumentos falaces y hasta verdaderamente ridículos. Se la pasan presumiendo el trabajo de los arqueólogos -la mayor parte contratados ilegalmente por las empresas, algo parecido al *outsourcing*- que van a marchas forzadas, arguyendo que se han hallado como 16,000 "monumentos" arqueológicos.

Una ciudad maya se podía componer por miles de construcciones públicas y domésticas. Además, entre una ciudad y otra había cientos de comunidades que ocupaban un gran territorio. Las vías antiguas impactaron una cantidad indeterminada de estructuras arqueológicas y con la adecuación de este proyecto volverán a ser afectadas. "*Llueve sobre lo mojado*". Por lo tanto, 16,000 "monumentos" es una cantidad "normal" que un arqueólogo podría esperar en un trazo de esta naturaleza. Además, se debe considerar que de esos 16,000 "monumentos" la mayor parte será destruida. ¿Cuántos de esos monumentos se van a conservar? Y los que les faltan…

También se han atrevido a decir que con el tren maya la arqueología avanzará 100 años. ¿Será otra broma?

Entre las cosas que presume el Fonatur, que en verdad no se si me hace reír o llorar, es la cuestión del uso de tecnología LiDAR (*Laser imaging Detection and Ranging*) para la prospección arqueológica. Aclaro que la prospección es la primera fase de toda investigación arqueológica en campo. En palabras sencillas, la prospección se trata de saber qué hay y dónde están las evidencias arqueológicas en superficie. Incluye un amplio rango de actividades que varían desde el recorrido en superficie, sistemático o no, hasta el uso de complejas tecnologías químicas o geofísicas. El LiDAR vendría siendo la panacea de la prospección arqueológica.

Se trata de un emisor de haces de rayos láser infrarrojos que rebotan en una superficie y regresan hacia una lente receptora también infrarroja, capaz de recibir esos rayos y así medir distancias y ángulos. El resultado es una representación fidedigna de la superficie terrestre y tiene la gran ventaja de poder traspasar la capa vegetal, por lo tanto, es ideal para un lugar como la península, todavía cubierta con extensiones significativas de selva y donde por lo escaso de los suelos en este tipo de paisaje, gran parte de los restos arqueológicos no están sepultados.

El problema con esa tecnología es el costo y la complejidad del procesamiento de datos. Un aparato con buena resolución tendría que ser montado en una aeronave. Hay algunos que se pueden montar en un dron, pero no tienen tanta resolución como la que se requiere en una prospección arqueológica seria. Ojalá y en el tren maya utilicen el equipo adecuado.

Me parece muy bien que en el proyecto del tren maya se utilice esta tecnología para la prospección, pero en las redes sociales de Fonatur andan publicando que esta tecnología sirve para detectar objetos ocultos bajo el subsuelo. Rebosa la ignorancia en esa institución.

Efectivamente, existe una tecnología llamada GPR (*Ground Penetrating Radar* o radar de penetración terrestre) que no es muy efectivo en un lugar como este, donde los suelos por lo general tienen un grosor que en promedio varía de 10 a 60 cm. Hay otros métodos geofísicos más adecuados para las condiciones de la península, como la tomografía eléctrica, que sería útil para la detección de cavidades. Lo que mucha gente no sabe es que en lugares como Quintana Roo hay bastantes construcciones Mayas en las cuevas, que no se pueden detectar con ninguna de estas tecnologías.

Hay más. Fonatur emite frecuentemente notas de prensa tendenciosas y que desinforman al público. La más reciente ha sido la del hallazgo de una carretera Maya. En algunos medios informativos se hizo referencia a la calzada Maya o *sacbe* que comunica a las antiguas ciudades de Coba, Quintana Roo, con Yaxuna, Yucatán. Tiene 100 Km de largo, 8 m de ancho en promedio y altura variable. El primer recorrido de ese *sacbe* fue publicado en 1934 por el antropólogo Alfonso Villa Rojas, el trazo del tren maya ni siquiera se acerca a esta calzada.

Otra nota de prensa derivada de Fonatur acerca del hallazgo, por parte de los arqueólogos del tren maya, de la mentada carretera Maya, hace referencia al *sacbe* que une las ciudades de Izamal con Ake. Esta fue publicada en 1966 por Lawrence Roys y Edwin Shook y varios arqueólogos más como Víctor Segovia, Eduardo Kurjack, Fernando Robles, Rubén Maldonado, Beatriz Quintal, Luis Millet y quien esto escribe, han realizado estudios sobre esta misma calzada. Incluso hay un sector de unos 300 m de largo, cerca de Izamal, que se encuentra restaurado. En este caso las antiguas vías del tren de Mérida a Valladolid son más o menos paralelas a esa calzada de aproximadamente 29 Km de largo. Así las cosas.

Lo preocupante de todo esto es la forma como Fonatur pretende manipular al público y cómo el INAH lo permite. Si bien se está cumpliendo con lo que marca la ley en materia arqueológica, al realizarse este proyecto de salvamento, parece como si la institución se mostrara servil ante los caprichos del aparato gubernamental al que pertenece, a pesar de ser un órgano desconcentrado que en su competencia no debería dejarse presionar ni por órdenes del mismo presidente, si se pusiera en riesgo la integridad del patrimonio cultural de la nación. Así lo planeó el General Lázaro Cárdenas cuando creó al INAH.

Por otra parte, he leído críticas contra este proyecto donde además de muchos alegatos sobre cuestiones ambientales, se menciona que al pueblo Maya se le está robando su pasado, que se llevan los hallazgos. Esto resulta incorrecto. Si bien los restos materiales hallados en este proyecto son producto de la cultura Maya, la legislación en materia le confiere el carácter de propiedad nacional y solamente el INAH los puede resguardar, nos guste o no.

Lo anterior significa que todos los ciudadanos de este país tenemos derecho a la herencia cultural de nuestros antepasados, sean Mayas, Otomíes, Nahuas o cualquier otro pueblo originario. Propiedad nacional, recalco, es propiedad de todos.

Desde mi punto de vista, lo que en realidad nos debe preocupar es lo que sucede con el territorio, la privatización que inició desde hace décadas durante el gobierno salinista y que ya se está intensificando por el atractivo que representa el tren maya, Fonatur dice que implementará un ordenamiento territorial controlado, pero aún ni terminan su obra y ya se ofertan lotes de inversión por todos lados.

La especulación inmobiliaria está desatada. Conozco muchos casos donde se ofertan lotes residenciales donde existen importantes sitios arqueológicos en Yucatán y Quintana Roo. Incluso hay lugares donde ya se han destruido vestigios arqueológicos y las autoridades competentes no actúan y se que mis colegas en los centros INAH estatales se encuentran atados de manos porque no tienen vehículos, ni dinero para gasolina o pasajes.

Para acabarla de amolar, falta saber dónde va a quedar ubicado el nuevo aeropuerto de Tulum que conectará con este tren y si ya se contempla la realización de trabajos arqueológicos en esa locación desconocida para el público.

Me da gran tristeza ver como un gobierno que prometió un verdadero cambio se comporta en forma tan autoritaria, déspota e inconsciente. He visto argumentos en contra del tren maya de especialistas en otras materias en las que no me atrevería a opinar, pero si encuentro una importante coincidencia: esta obra colonizadora del tren maya implica una masacre en todo sentido,

perpetuando y agravando los daños que los anteriores gobiernos neoliberales, conservadores, derechistas y fifís iniciaron desde hace 50 años.