

2025-08-31

## Usuarios del Tren Maya terminan su viaje en combi por mala conexión

Autor: Redacción

Género: Nota Informativa

<https://www.mexnewz.mx/usuarios-del-tren-maya-terminan-su-viaje-en-combi-por-mala-conexion/>

Proceso realizó un viaje de Mérida a Campeche y otro de Playa del Carmen a Mérida este verano y encontró estaciones vacías y la queja de que el tren no está bien conectado con sitios de interés turístico y laboral, por lo que muchos tienen que completar el viaje recurriendo a combis y autobuses.

MÉRIDA, Yuc. (Proceso).- A veces lleno, otras casi vacío, el Tren Maya avanza entre vías empotradas en medio de una selva quebrantada sin todavía ser parte de la promesa de la 4T: unir comunidades y apuntalar destinos turísticos, como los de Quintana Roo, que ahora enfrentan lo que se señala como una de las peores crisis de ocupación hotelera en su historia.

Entre Cancún y Playa del Carmen, donde se yergue el corredor turístico más grande del país, el tren parte de manera puntual en tres horarios en este verano, temporada vacacional en la que a los hoteleros las cifras no les cuadran, pues los porcentajes de ocupación caen más cada día.

Lo anterior ocurre precisamente el fin de semana que precedió al incidente en la estación Izamal el martes 19 de agosto, que el general Óscar David Lozano Águila, director del Tren Maya, insiste que no se trata de un descarrilamiento.

Así, el silbido de la locomotora construida por la empresa parisiense Alstom suena al arribar a cada estación y también prende sus luces, pero éstas no "iluminan" a Playa del Carmen, corazón de la Riviera Maya, ni a Cancún.

Entre ambas, el tren hace un recorrido en poco menos de una hora, pero no llega a ningún sitio de interés turístico y laboral, porque tampoco hay un horario especial para trabajadores como se prometió, ni mucho menos una accesibilidad económica que permita al grueso de la población transportarse en sus vagones.

Por ejemplo, dentro del Tren Maya, una torta de la tradicional cochinita pibil, uno de los platillos más asequibles para los habitantes de la península de Yucatán por su costo, se vende a 130 pesos, casi al triple.

La cochinita pibil es el platillo gastronómico que más se consume en toda la península de Yucatán, como en Nuevo Xcán, una de las comunidades mayas de los alrededores de Cancún y la Riviera Maya, donde el gobierno federal construyó una estación, aunque en este verano ahí nadie sube ni nadie baja.

La estación en dicha comunidad pasa desapercibida y sus cinco mil 782 pobladores prefieren utilizar las combis para salir o arribar a la demarcación, puerta de entrada a la isla de Holbox, uno de los puntos de más alto interés turístico en esta entidad.

El Tren Maya, en este verano, sólo dispuso una corrida directa de Playa del Carmen a Mérida, pero en horario nocturno, imposible de utilizar dada la falta de conectividad entre la estación de la capital yucateca con el centro histórico. El recorrido, promete el tren, dura cuatro horas con 24 minutos.

Sin embargo, en el día la única opción es realizar un transbordo en Cancún en cinco horarios, con la posibilidad de hacer el viaje en hasta seis horas. Lo anterior lo pudieron comprobar los reporteros que esto escriben los días 13 y 16 y 17 de agosto último cuando subieron a este medio de transporte, que consume casi el doble de tiempo que hacen los autobuses ADO, los más demandados en la región, muy por encima en rapidez del Tren Maya.

En la estación Cancún Aeropuerto, al igual que en Playa del Carmen, debido al poco flujo de salidas de trenes por una baja demanda de boletos, las estaciones permanecen vacías varias horas al día, casi abandonadas en medio de locales comerciales que, a casi año y medio de que se habilitaron, nadie busca rentar para poner un negocio.

Son estaciones fantasma, donde entre los trabajadores de locales que sí han abierto se menciona con preocupación que pronto deben atraer clientes o sus trabajos desaparecerán.

Son las 9 de la noche del día 16 a las afueras de la estación Mérida Teya y los pasajeros, tras haber abordado el tren a las 2 de la tarde con 20 minutos en Playa del Carmen, con transbordo en Cancún, se dan cuenta de que el transporte alterno es casi inexistente.

Asoma por ahí el servicio del IE-Tram, un autobús eléctrico que sale a las 10 de la noche, con el cual los pasajeros sumarán más de ocho horas de viaje para llegar al centro histórico de Mérida.

A esto se une una llovizna, y junto al calor que no cede, Mérida parece un auténtico sauna en esta noche. Al fin el IE Tram inicia su marcha y tras minutos eternos se llega al centro histórico de una ciudad que ya duerme, contrario a los destinos turísticos de Quintana Roo, donde la actividad se extiende hasta la madrugada.

El Tren Maya sale puntual nuevamente a las 9:18 de la mañana de Mérida rumbo a Playa del Carmen, no sin antes hacer una parada en la estación Chichén Itzá y luego el transbordo en Cancún.

Pasa por la estación Izamal, unas 50 horas antes del percance que se insiste no fue un descarrilamiento, el tercero de un hecho similar que ha ocurrido en el Tren Maya: en marzo de 2024, en la estación de Tixkokob, y en enero de este año en Limones, con unos furgones de balasto que se salieron de las vías.

El percance hace recordar que cuando el tren circulaba por ese tramo se escuchaban tronidos que, a decir del personal, suelen ser normales por el cambio de vía.

En la estación Chichén Itzá, al descender, no se ven indicios de esas millón 502 mil 319 personas que han subido al Tren Maya desde su operación, presumido el pasado 15 de agosto por la presidenta Claudia Sheinbaum en su visita a Chetumal.

La estación está desierta. Su lejanía con el sitio arqueológico de Chichén Itzá, el más visitado de México con más de dos millones 200 mil personas que recibió el año pasado, de acuerdo con el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), hace difícil su uso, lamentan los trabajadores del tren.

La estación Chichén Itzá luce aún en obra negra, con paredes apenas con repello, bancas del área de espera aún sin desempacar, torniquetes de boletaje recién llegados y una tiendita donde apenas venden lo necesario: recuerdos, Coca Cola y sopas instantáneas, alejada de la riqueza cultural y gastronómica que tiene para ofrecer la comunidad maya de esta parte del país.

Un trabajador, a gritos, llama a los pasajeros que continúan su marcha a Cancún. No existe zona de descenso, pues aún se está construyendo, y en grupos, a través de un elevador, baja el poco pasaje que busca subir al coche ferroviario que, en esta ocasión, viene retrasado.

Poco después de las 1:30 de la tarde, en plena temporada vacacional de verano, el tren inicia su marcha con los tronidos de las vías.

Una trabajadora del Tren Maya pregunta por las personas que harán el transbordo en Cancún para seguir a Playa del Carmen. Son pocos. Un hombre alcanza a la trabajadora que, mediante un mensaje por WhatsApp, avisa a Cancún que tienen que esperar a pasajeros, de lo contrario, el tren saldrá sin ellos a bordo.

El Tren Maya rumbo a Playa del Carmen atraviesa tramos de selva donde comienza a surgir nuevamente la vegetación a más de tres años del desmonte señalado de "atroz" por los ambientalistas de Sélvame del Tren.

Aunque tiene pocas salidas con pasajeros, hasta ahora el gobierno federal ha invertido 470 mil 428 millones de pesos, reportado por Proceso en junio último, casi 100 veces el presupuesto que ejerce el municipio de Playa del Carmen en un año.

Toni Chaves, presidente de la Asociación de Hoteles de la Riviera Maya, reconoce que por ahora el proyecto no ha madurado como se esperaba y confía en que los militares realicen una promoción adecuada para conseguir las metas.

"Es un tema que lo llevan los militares, ellos están haciendo ciertas promociones cada vez, pero también es complicado que al primer año un tren sea un éxito", reconoce Toni.

En el norte de Quintana Roo, donde se ubica el tramo 4 y 5 del Tren Maya, este último el más polémico por la devastación de la selva señalada por ambientalistas, existen más de 125 mil cuartos de hotel, el corredor turístico más grande del país: Cancún-Riviera Maya.

No obstante, en las últimas semanas la ocupación ha estado por debajo del 59% y se prevé que continúe bajando en las siguientes semanas, a pesar de la obra de inversión millonaria del Tren Maya.

"Tenemos que sacarle provecho, no sólo criticarlo (al tren), sino ver de qué manera podemos aprovechar para que eso turísticamente ayude a que se muevan por el estado y conozcan otras regiones", remata Toni Chaves.

El primer descarrilamiento del Tren Maya reconocido de manera oficial ocurrió en marzo de 2024, cuando el cuarto vagón del Tren Maya se salió de la vía al entrar a la estación del municipio de Tixkokob. No hubo heridos. Otro percance sucedió el 19 de agosto último, en Izamal, Yucatán.

Estos incidentes se suman a algunos robos que se han podido conocer, pero que tampoco han impedido su marcha, funcional y accesible para algunos viajeros, costosa y complicada en horarios para otros.

El miércoles 13 de agosto, durante un recorrido efectuado por Proceso entre la estación Teya en Mérida y la de San Francisco, en Campeche, un oficial de la Guardia Nacional que vigila dentro del Tren Maya, relató estar feliz de ser asignado a la estación de Teya, mientras, entre cada arribo del tren, ayudaba con amabilidad a las personas a bajar sus maletas.

Recordó que durante la construcción del Tramo 5 en Quintana Roo constantemente recibían reportes de robo de material.

"Iban grupos de personas armadas que si encontraban mallas las cortaban o si no, igual se metían, amenazaban a los trabajadores y se llevaban los materiales. La pura piedra a veces", relató. A la pregunta de si eran grupos del crimen organizado, el joven guardia respondió que sí, y señaló que en Yucatán no hay problemas así.

Las palabras del oficial de la Guardia Nacional enmarcan una de las pocas situaciones que lograron salir a la luz pública, como la del 29 de enero de 2025, cuando un tren de carga que transportaba material para las obras del Tren Maya descarriló entre las estaciones de Limones y Bacalar en Quintana Roo.

La Secretaría de la Defensa Nacional (Sedeña) descartó que fuera un intento de robo, aunque hubo versiones que señalaban lo contrario.

Algunas de las personas que viajan en el tren lo hacen pensando en los paisajes espectaculares, rutas como la de Mérida hacia San Francisco, Campeche, no ofrece otra vista más que árboles, algunos de pie y otros talados, autos, asfalto y una malla que impide el paso de los animales de la región a las vías.

Ése fue el caso de una pasajera de poco más de 50 años, que comentó que la primera vez que utilizó el Tren Maya lo hizo con la idea de que vería vestigios mayas.

La mujer se encontraba parada en la fila para pasar a los andenes y lanzando besos a su nieto para despedirse, la maleta de rueditas en una mano, el bolso cruzado y un cobertor de peluche debajo del brazo.

Eran poco más de las 11:30 de la mañana; la mujer abordaría el tren de las 12:19 del día con destino hacia Escárcega (Campeche), de donde es originaria.

Ese día la estación, ubicada a 14.7 kilómetros de Mérida (unos 50 minutos en auto), aparentaba encontrarse parcialmente llena.

Pero más allá de una tienda donde se venden recuerdos del tren, se podía escuchar el eco de los pasillos vacíos y los locales cerrados. La única presencia era la de una mujer policía que contestaba los buenos días de los turistas, de los distraídos que iban a explorar toda la estación.

A diario hay tres corridas con destino a San Francisco, Campeche, con horarios de 10:55 y 12:19 del día, además de una última salida a las 19:29 de la noche. El recorrido pasa por cinco estaciones: Umán, Maxcanú, Calkiní, Hecelchakán y Tenabo.

El viaje a Escárcega que tomaría la pasajera coincide en los dos horarios matutinos con el tren que partió de la estación de Teya en Yucatán y que llega hasta Chiapas.

La mujer llegaría a su casa en un tiempo aproximado de 4 horas y media, cansada, desvelada y, tal como dijo en sus propias palabras, "gastada del bolsillo", mencionó entre bostezos.

Contó que para poder llegar a la estación del Tren Maya pagó 150 pesos a un vehículo de la aplicación Uber. Aunque en el caso de Mérida hay otras opciones para trasladarse al lugar, ninguna se ajustaba a sus horarios.

Una de esas opciones es el ya conocido IE-TRAM, inaugurado el 15 de diciembre de 2023 por el exgobernador de Yucatán, el panista Mauricio Vila Dosal, junto con el entonces presidente Andrés Manuel López Obrador.

Se puso en marcha como parte de la reestructuración del sistema de transporte del estado. Debido a que conectaría con el Tren Maya, de los 2 mil 800 millones que costó el proyecto, el 23% lo aportó el gobierno federal, el 16% la iniciativa privada y el otro 60% el gobierno estatal.

El costo del boleto del IE-TRAM es de 45 pesos para turistas y 14 pesos para personas locales con tarjeta general del Va y Ven, que es el sistema de transporte público. Las personas con descuento de estudiantes y adultos mayores pagan 5 pesos. El problema es el tiempo de espera, la primera salida es a las 5:30 de la mañana y la última a las 20:05 de la noche partiendo de Paseo 60.

En el sitio web de la Agencia de Transporte de Yucatán refiere que el tiempo que tarda es de 35 minutos hasta la estación del Tren Maya, pero para abordarlo hay que esperar dos horas. La mujer que se dirigía a Escárcega tenía clara esta situación, por lo que eligió pagar el triple en Uber para poder llegar a la estación.

Viaja a visitar a su hija y su nieto, quienes recién se mudaron a Mérida.

Decidió usar el Tren Maya porque, aunque es más complicado trasladarse a la estación, aseguró que el precio del boleto es más barato y va más rápido que un autobús. Pagó 461.50 pesos en clase turista especial, usando la credencial para votar.

En realidad, la diferencia entre un boleto de ADO es apenas de 8.50 pesos en el costo regular y de 186.5 en la

tarifa más elevada. Uno de los inconvenientes, confesó, es que al llegar a Escárcega debe conseguir un taxi o un mototaxi para ir a su casa.

En cambio, para una joven estudiante, que cursa el cuarto semestre de la carrera de Biología en la Universidad Autónoma de Campeche (UAC), las cosas son un poco más fáciles.

Originaria del Estado de México (Edomex), decidió mudarse al sur del país para poder cumplir sus sueños. El Tren Maya no había sido una opción para ella, hasta que adoptó a un perrito. En la temporada de vacaciones viaja para visitar a su familia y de regreso llega al Aeropuerto de Mérida, en donde debe tomar un taxi para ir a la estación del Tren Maya de Teya y de ahí a San Francisco, Campeche.

No le gusta tanto, pero no tiene más opciones, puesto que en el autobús del ADO con destino a Campeche le advirtieron que para subir debe anestesiarse a su mascota. En cambio, en el Tren Maya sólo debe firmar una carta responsiva para hacerse cargo en caso de que su mascota cause algún daño a la infraestructura.

Invierte más tiempo en transportarse desde el aeropuerto, pero su perrito va seguro.

Al llegar a la estación del Tren Maya en San Francisco Campeche puede abordar el Tren Ligerero, que comenzó a operar en julio.

La cuota es de 18 pesos en efectivo o con tarjeta, y tiene descuento del 50% para estudiantes y adultos mayores. El problema es que este transporte está coordinado con los horarios del Tren Maya, así que si una persona se demora en ir al baño o en salir del tren, tiene que esperar hasta dos horas para la próxima salida.

La puesta en marcha del Tren Ligerero tardó 15 meses y la inversión fue de 4 mil 200 millones de pesos. Las 14 paradas a lo largo de su trayecto son funcionales para la mayoría de la población, que reprochó que el gobierno de Layda Sansores hiciera una obra de transporte pensado únicamente en la movilidad de los pasajeros del Tren Maya, no en la ciudadanía de Campeche.

Proceso