

## EL TREN LIGERO DE CAMPECHE NO TAN A LA LIGERA

**José Luis Llovera Abreu**

La ciudad de San Francisco de Campeche tiene una mancha urbana de 3500 hectáreas. Es una ciudad semi compacta con un trazo concéntrico y radial en algunos sectores y, como otras urbes mexicanas, no ha sido ajena al crecimiento errático, con añadiduras esporádicas producto de asentamientos irregulares. Me refiero a los procesos de urbanización forzada muy característicos de muchas ciudades de Latinoamérica.

El Tren Maya pudo haber sido un catalizador urbano para la ciudad de Campeche; no fue así, veamos. En un principio se había planteado que cruzara la ciudad de sur hacia nororiente utilizando el trazo de la vía férrea existente y construyendo la terminal en el sitio en donde se encuentra la antigua estación de tren. Esta idea se desechó debido a presiones sociales de parte de los habitantes a los que habría que desalojar ya que estos invaden, desde hace muchos años, el derecho de vía existente. Cabe mencionar que la vía férrea en la ciudad de Campeche está en desuso desde hace casi una década.

No obstante que hubo ofrecimientos de vivienda nueva para los pobladores ubicados próximos a las vías del tren, así como propuestas diversas para ellos, como mejores casas y más grandes, las cuales estarían situadas en enclaves urbanos cercanos y con todos los servicios y en donde incluso se llegó a pensar que fueran reubicados juntos, respetando su misma proximidad vecinal para seguir conviviendo con sus mismos vecinos y amigos con quienes habían cohabitado desde hace mucho tiempo, y aunque se planteó de parte del gobierno federal la construcción de una serie de obras de infraestructura vial necesarias para hacer posible la convivencia del paso del tren por la ciudad, se terminó descalificando la propuesta y se decidió por otro trazo teniendo como ruta principal el arco periférico de la ciudad y se ubicó la nueva estación del Tren Maya en la zona determinada como borde de crecimiento urbano de la ciudad; calificado así en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Campeche.

Es importante recalcar que todo lo que inicialmente se propuso estaba plasmado en un instrumento de planeación

urbana diseñado para tal fin, que aseguraría el crecimiento urbano ordenado del polígono de 18 hectáreas intraurbanas por donde iba a transitar el Tren Maya. Hoy día la estación del Tren Maya se encuentra funcional, aunque prácticamente desvinculada y apartada de la ciudad.

Pues bien, hace apenas dos meses nos enteramos de la iniciativa, de parte del gobierno federal y del estatal, de aprovechar una parte de la vía férrea existente y de ubicar sobre ese derecho de vía un carril especial diseñado expreso para alojar un tren ligero, o más bien un sistema de transporte que respondiera a la demanda requerida por los usuarios y que sea adaptable para cumplir la doble función de conectar a la estación del Tren Maya con la ciudad y el centro histórico, así como también la de ser una alternativa más moderna para el transporte público de la ciudad. Sin duda todo pareciera tener mucha lógica y se barruntaría un futuro promisorio para la concreción de dicho proyecto, si no fuera por varios aspectos fundamentales que se omitieron en el proceso. Me refiero al escrutinio y a la consulta pública tan necesaria para la evaluación social de propuestas de esta magnitud y las cuales irremediablemente impactarían varias zonas de la ciudad.

Considero ahora un segmento de la Avenida Pedro Sáinz de Baranda, del malecón de Campeche, de nuestro espacio público más amado del cual hemos hecho el centro público de esparcimiento más importante de la ciudad y quizás del Estado de Campeche. No solamente es el mejor sitio para disfrutar de la vista del mar sino es el lugar en donde converge la población entera de la ciudad. Adultos, niños, adolescentes, turistas, corredores, ciclistas, deportistas en general y mujeres que disfrutan de sus clases de zumba y aeróbics, son parte intrínseca de la vida diaria en nuestro malecón. Parafraseando a Octavio Paz, el malecón de Campeche es el testigo irrefutable de nuestra historia como ciudad y en donde se advierten las diferentes etapas de crecimiento urbano por las varias intervenciones en donde se ha aprovechado la extensa plataforma continental, creciendo así una parte de la ciudad hacia la Bahía de Campeche. Durante estas etapas de desarrollo urbano se han forjado, a lo largo de varias décadas, diferentes paseos y bulevares en la costa de la capital, enfatizando la linealidad del frente marino hasta lograr la urbanización de un paseo acamellonado y arbolado con diferentes pistas delimitando



los usos para el peatón, para el deportista y para el paseante; incluso alojando diversos espacios o mini parques lúdicos para los niños y para el disfrute de los vésperos avistamientos de nuestras inigualables puestas de sol.

La idea de la implementación del tren ligero iba muy bien hasta que se optó por la posibilidad de usar un segmento de poco más de dos kilómetros de este querido e histórico malecón. Aquí es cuando una gran idea se topa con la circunstancialidad de la idiosincrasia local. La convivencia de un sistema de transporte de este tipo con el malecón se prevé un tema muy enrevesado y el cual atenta al sentimiento del poblador local. Con el paso del tren ligero se reduciría la superficie libre de rodamiento para los vehículos, se comprometería el estacionamiento en cordón tan preciado para esos dichosos automovilistas, quienes separan su lugar para aparcar durante horas y disfrutar de la brisa marina nocturna; se tendría que prescindir de varias palmeras y árboles, los cuales, y por la naturaleza del subsuelo, han sido capaces de adaptarse durante muchos años e incluso han resistido innumerables embates de trombas y huracanes tropicales; se volvería peligrosa una avenida en donde suelen haber concurridos cruces peatonales por quienes atraviesan a diario de un lado a otro de la acera y, quizás lo más grave, se comprometería la tan preciosa vista hacia el mar con obstáculos parciales ocasionados por los andenes y por el propio tren ligero. Igualmente, se ha advertido la posibilidad de reducir camellones y atravesar glorietas.

El malecón de Campeche es un gran nodo urbano, el cual está estructurado a través de una secuencia de hitos urbanos.

Es un eje vial a donde transversalmente convergen muchas avenidas, calles primarias y secundarias; las glorietas son una sucesión de hitos reconocibles y que funcionan como pivotes articuladores de la vialidad, muchas de estas son el hogar perpetuo de próceres que, a manera de grandes cenotafios, rinden tributo eterno a personajes inmortales de culto para Campeche y para México.

Este es un caso en donde la ciudadanía común y la sociedad de expertos y académicos deben ser escuchados, es un caso en el cual la técnica y la tecnología no deben ni pueden regir sobre la tradición, las costumbres y la civilidad local. Hay opciones viables para aproximarse al centro histórico y acercar a los turistas a nuestro corazón patrimonial amurallado. El malecón es nuestro vínculo directo con el mar, no queremos intermediarios, para los campechanos el malecón es intocable.

Campeche, Cam., 24 de mayo de 2024 

---

**José Luis Llovera Abreu** (Campeche, 1972). Arquitecto mexicano por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán. En la Universidad de Glasgow, Escocia, obtuvo su Maestría en Arquitectura en la especialidad de Conservación. Desempeñó el cargo de Director de Imagen y Desarrollo Urbano del Ayuntamiento de Campeche. Fue Director de Obras de la Coordinación Estatal de Sitios y Monumentos Históricos del Patrimonio Cultural del Gobierno del Estado de Campeche. Fue también Director General de Desarrollo Urbano y Suelo adscrito a la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio de la SEDESOL durante el periodo 2007-2013, y posteriormente Gerente de Desarrollo de Negocios en la Constructora ICA. Actualmente trabaja en el Instituto Bernardo Quintana.