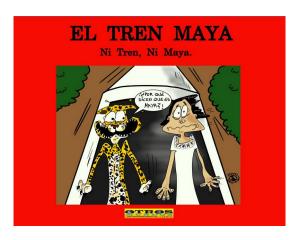
# EL TREN MAYA

Ni Tren, Ni Maya.









### **CRÉDITOS**

Investigación y Redacción: Nieves Capote,

Otros Mundos A.C.

Ilustraciones y diseño: Nieves Capote,

Otros Mundos A.C.

**Julio 2021** 

www.otrosmundoschiapas.org





La información que contiene este material es la recabada hasta Marzo de 2021.

# INTRODUCCIÓN

El Tren Maya se anuncia en Diciembre de 2018. Está dentro del Plan Nacional de Desarrollo (2019-2024) del Gobierno de Andrés Manuel López Obrador, se presenta como el principal proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo sostenible en la región Sur-Sureste de México y del sexenio.

Este Plan Nacional se compone por el Tren Maya, las Comunidades Sustentables "Sembrando Vida", el Corredor Multimodal Interoceánico, la Zona Libre de la Frontera Norte, programas de Infraestructura Carretera y el Aeropuerto "Felipe Ángeles" en Santa Lucía.

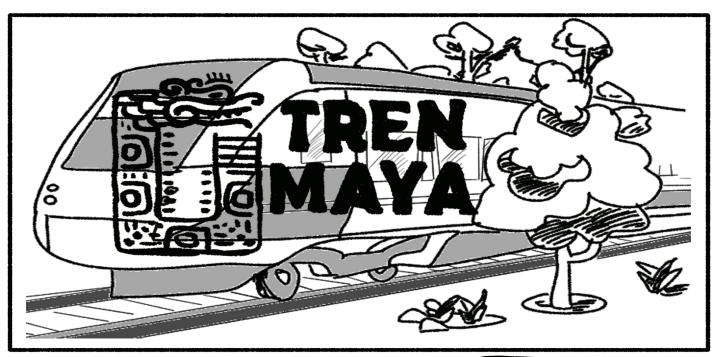
Lleno de polémicas, entre quienes defienden este proyecto y quienes lo cuestionan, incluidas comunidades indígenas y campesinas de las poblaciones por dónde pasará, el Tren Maya NO ES SÓLO UN TREN, es mucho más que eso. Es parte de todo un proyecto que tiene una visión ideológica de lo que es el Re-Ordenamiento Territorial del Sur-Sureste.

En este material abordamos el Proyecto, de qué está compuesto y sus posibles impactos, dando voz a muchos sectores que reflexionan, analizan y aportan cuestionamientos a tener en cuenta.

# **INDICE**

```
INTRODUCCIÓN pag 5
INDICE pag 6
UNA MIRADA GLOBAL pag 7
     UNA MIRADA GLOBAL pag 8
     ¿QUÉ HAY EN EL TERRITORIO? pag13
EL PROYECTO TREN MAYA_pag 15
     La Manifestación del Impacto Ambiental, MIA pag17
     LA CONSULTA pag19
EL TREN pag22
     Tren y Polos de desarrollo 22
     ¡QUIEN SE QUEDA CON EL TREN?__pag 23
     ;Y EL DINERO? pag 26
IMPACTOS pag 28
     DE LAS VIAS Y EL TREN pag29
          Expropiaciones y Desplazamiento de Población pag 29
          Destrucción de Ecosistemas pag 30
          Impacto de la velocidad y el Ruido pag31
          Fauna y Personas pag 32
     DE LOS POLOS DE DESARROLLO pag 33
          Agua_Pag34
          Sitios Arqueológicos 36
          Turismo 37
          Agroindustria pag 39
FUENTES pag 43
```

# UNA MIRADA GLOBAL





El Tren Maya se enmarca en un Modelo mucho más amplio, y en una visión de lo que sería el desarrollo y ordenamiento territorial para el **Sur-Sureste** del país (Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz, Yucatán) dentro del cual, el Tren, es parte del transporte.

Y es que el Tren Maya es parte de un viejo sueño Neoliberal: el discurso oficial habla de desarrollo socieconómico, ordenamiento territorial, interconexión, comercio, turismo..



MUNDO MAYA

incluía a Belice y Guatemala.

hizo ya un planteamiento sobre este territorio con el llamado "Proyecto Mundo Maya": la creación de una gran zona de desarrollo turístico en el sureste del país, ofertando a los inversionistas una enorme zona con playas, propiedades, tierras, zonas arqueológicas, y riquezas naturales y minerales. Una gran zona de comunicación por carreteras, puertos, aeropuertos, trenes, que interconectaría y crearía la infraestructura necesaria para el

turismo de masas por la región Maya, que

Carlos Salinas de Gortari a principios de 1990

Ernesto Zedillo lanzó en 1996 el "Programa Integral de Desarrollo Económico" para el Istmo de Tehuantepec : mismos planteamientos de utilizar para el mercado las oportunidades de una zona geográficamente estratégica para el comercio, integrar bienes y servicios, proyectos de infraestructura (carreteras, puertos, tren interoceánico), parques industriales en torno a petroquímica, maquiladoras, pesca, minería, agroindustria, explotación forestal, energía eólica, turismo, creación de polos de desarrollo, etc. Se planteó como la creación de la alternativa al Canal de Panamá, como el corredor de comercio entre océanos más importante de América.



El gobierno de **Vicente Fox** mezcla todos los anteriores proyectos y lanza en marzo de **2001** el **"Plan Puebla-Panamá (PPP)"**: para Puebla, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo, Guerrero, Oaxaca y Chiapas y gobiernos de Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Costa Rica y Panamá. El Plan Puebla Panamá se planteó como una extensión de esta visión del territorio para facilitar el acceso, extracción, uso y transporte para las corporaciones. Ampliaba el espacio comercial, no sólo entre el océano pacífico y el atlántico, o la región Sur Sureste, o la región Maya. El PPP ponía el trozo del geográfico comercial para Estados Unidos... y el acceso a las materias Primas.

De nuevo este Megaproyecto incluía un Corredor de Infraestructuras (carreteras, trenes, puertos, aeropuertos), el Corredor de Energía (Red Regional de Fibra Óptica, Red de Interconexión Eléctrica, Hidrocarburos, Termoeléctricas, Gaseoductos, construcción de Represas), el Corredor Biológico Mesoamericano, Agronegocios (agroindustria, plantaciones forestales), Corredor de Turismo, Creación de Clusters o Polos de Desarrollo, Sumideros de Carbono, Corredores Industriales (maquiladoras)...También se plantea como un modelo de contención y control migratorio.



Entonces le sigue **Felipe Calderón** y continúa con el PPP pero lo rebautiza como "Proyecto Mesoamérica" en junio de 2008: este provecto es la continuación del PPP, pero suma a Colombia y con este impulso pretende concluir la Red de Carreteras, las conexiones y el transporte de trenes para de Corredor de Turismo, terminar la interconexión eléctrica y el impulso a las represas en la región, red de fibra óptica, fortalece las plantaciones y el uso Biocombustibles, acuerdos para control migratorio y fortalecimiento de la Estrategia de Seguridad en la región (Plan Mérida-Plan Colombia), impulso al Corredor Biológico Mesoamericano, polos de desarrollo, etc. El Proyecto Mesoamérica tiene como novedoso que mete a todos estos proyectos en el Mercado de Carbono, consiguiendo un doble negocio con los Certificados de Reducción de Emisiones y potencia la "imagen" de economía verde.2



Completa la lista de Megaproyectos que ponen a la región al servicio de los grandes Capitales con Enrique Peña Nieto y sus "Zonas Económicas Especiales (ZEE)", en abril de 2016 : el Corredor industrial Interoceánico del Itsmo de Tehuantepec figura como una de las primeras ZEE propuestas, también el puerto de Lázaro Cárdenas y Puerto Chiapas.

Las ZEE tienen como característica especial convertirse en una Zona con excepciones fiscales y aduaneras: tendrán un régimen aduanero especial; mayores facilidades para comerciar, invertir e instalarse en la Zona; tendrán la infraestructura y la logística necesaria; financiamientos especiales; grupos de población que aporten mano de obra; las empresas tendrán otro marco regulatorio distinto al resto del país, etc. El objetivo es ofrecer un "entorno de negocios excepcional para atraer la inversiones", para esto se les ofrece un país dentro del país, donde las corporaciones estarán en un tipo de 10 paraíso fiscal y libertad para sus empresas.3



Todos estos Programas y Proyectos durante estas décadas tuvieron innumerables protestas, críticas y generaron resistencia en las poblaciones locales como en diferentes sectores, debido a lo que suponían de destrucción de la biodiversidad, afectación de territorios, extracción de riquezas y materias primas, privatización de bienes comunes, destrucción de la cultura y formas de vida de comunidades indígenas y campesinas, acaparamiento de agua, desplazamiento y expulsión de población, contaminación, violencia, militarización, etc.

Y estamos en el tiempo de Andrés Manuel López Obrador con el "Plan Nacional de Desarrollo" (2019-2024) retoma prácticamente todos los aspectos, planteamiento, visión de los proyectos anteriores, teniendo como íconos el Proyecto del Tren Maya, retoma el megaproyecto del Corredor Multimodal Interoceánico, la Zona Libre de la Frontera Norte (características de las ZEE), el Tren Maya y el Aeropuerto "Felipe Ángeles" en Santa Lucía, entre otros.





El **Tren Maya** se plantea como el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio, para los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

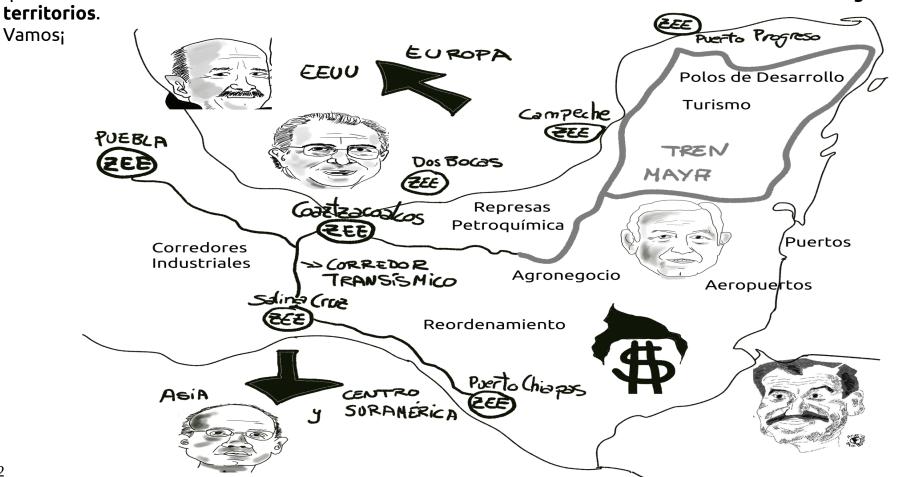
Aunque se ha proporcionado poca información desde un inicio sobre temas concretos de la implementación del proyecto, el Proyecto del Tren Maya recupera y continúa los proyectos anteriores y aporta para su logro la construcción de un **Tren** y también de los conocidos **Polos de Desarrollo**, planteados en décadas anteriores.

11

El objetivo es "reordenar a la península e incentivar el desarrollo en regiones no integradas a los circuitos turísticos y económicos", "consolidar la región maya como un corredor de desarrollo en el que florezca la industria agraria y energética; se impulse el desarrollo tecnológico; se multipliquen los centros de trabajo; y se integren los puertos y los destinos turísticos" (Fonatur, 2019). Para esto se crearán centros urbanos o polos de desarrollo.

El Tren Maya es así, parte de un viejo sueño Neoliberal: conectar, poner, territorios y pueblos bajo en control del capital. Podríamos decir que el Tren Maya es un cachito del Proyecto Mesoamérica ( antes Plan Puebla Panamá) y que junto con el Corredor Interoceánico del Itsmo, no podemos mirarlo sólo como un tema regional, sino como un eslabón de la integración comercial al capital transnacional.

Veremos cómo el llamado Trena Maya aunque sí tiene sus afectaciones, es sólo el transporte de un proyecto mayor y más destructivo para la región: el concepto de desarrollo, los proyectos de este desarrollo, en manos de quien queda eses desarrollo. También veremos cómo el tan nombrado "Reordenamiento Territorial" sí significa afectar



## ¿QUÉ HAY EN EL TERRITORIO?

La Región Sur Sureste tiene una gran abundancia de "recursos" (mares, ríos, hidrocarburos, minerales, productos agrícolas y ganaderos), también tiene una gran riqueza histórica y cultural.

La región tiene el 84% de las reservas probadas de petróleo a nivel nacional.

Concentra más del 70% de la biodiversidad de América Septentrional.

La región recibe al 37% de los turistas del país al año.

La región cuenta con 23 centrales principales de generación eléctrica, 11% del nacional.

Las actividades preponderantes en la región son el comercio, servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles, industria manufacturera y construcción, las cuales abarcan casi dos terceras partes del producto regional. Hay producción ganadera y agrícola, principalmente frutas tropicales, café, ganadería bovina, entre otros.

YCKATÁN

CAMPECHE

Su extensión de litorales representa el 38% del total nacional. La región, alberga 19 de los 50 ríos principales de México, cuenta con seis regiones hidrológicoadministrativas.

En la región habita la mayor parte de la población indígena del país (68%).

Tiene una ubicación geográfica estratégica, por ejemplo el Tren Transísmico cruzaría del Océano Atlántico al Pacífico el 10 horas (cuando el canal actual de paso, el Canal de Panamá, lo hace en una semana).

OPXACA

GUERRERO

La región concentra las mayores proporciones de población en condiciones de pobreza, escaso acceso a servicios de salud, vivienda e infraestructura, así como bajos ingresos y niveles de escolaridad. Siete de las nueve entidades de la región se ubican dentro de las diez con mayor rezago social a nivel nacional.

Cuenta con un total de 17 puertos para cruceros.La conectividad aérea de la región está integrada por 25 aeropuertos.

TABASCO

CHIATAS

En los municipios por donde pasa el Tren Maya hay 541,915 habitantes, el 33% es población indígena. En esos cinco estados habitan los pueblos indígenas Aketeko, Ixil, Kaqchikel, Jakalteco, K'iche, Mam, Maya, Q'anjob'al, Q'eqchi, Chuj (en Quintana Roo); Ch'ol, Chuj, Awakateco, Ixil, Kaqchiquel, Jakaltec, K'iche, Mam, Q'anjob'al, Q'eqchi, Akateko (en Campeche); Maya (en Yucatán); Akateko, Chuj, Ch'ol, Jakalteco, K'iche, Lancandón, Mam, Mocho (qato'k), Q'anjob'al, Teko, Tojolabal, Tseltal, Tsotsil, Zoque (en Chiapas); Ayapaneco, Chontal de Tabasco, Ch'ol, Nahua, Tseltal, Zoque (en Tabasco).5

El Tren pasa por 8 Áreas Naturales Protegidas: Área de Protección Cañón del Usumacinta, Tabasco Reserva de la Biosfera de Calakmul, Campeche Reserva de la Biosfera Los Petenes, Campeche Área de Protección Yum Balam, Quintana Roo Área de Protección Manglares de Nichupté, Quintana Roo Reserva de la Biosfera Sian Ka'an, Quintana Roo Área de Protección Uaymil, Quintana Roo.6

Tiene importantes corredores biológicos que conectan fauna y flora importante para la biodiversidad de la región y de Centroamérica.

Las principales actividades económicas son las primarias y las terciarias: ganadería y el cultivo de palma de aceite, los cultivos agroindustriales de caña de azúcar, sorgo, soya y palma de aceite, así como la prestación de servicios y la agricultura de temporal. 8

En la Región habita el 10.3% de la población del territorio nacional.7

Chiapas es el Estado con mayor índice de probreza (76.4%).7

Cada año recibe 17 millones de turistas, principalmente en Quintana Roo.<sup>7</sup>

Más de la mitad de la Tierra está en propiedad social.

La zona alberga 23 Áreas Naturales Protegidas, 7 Regiones Terrestres Prioritarias, 11 Regiones Hidrológicas Prioritarias y 10 Áreas de Importancia para la Conservación de Aves. 9

50 Zonas Arqueológicas abiertas al público, y cerca de 7000 sitios arqueológicos registrados.

Tiene las dos terceras partes del agua renovable del país.

# EL PROYECTO TREN MAYA

Según el gobierno el Tren Maya "es un proyecto orientado a incrementar la derrama económica del turismo en la Península de Yucatán, crear empleos, impulsar el desarrollo sostenible, proteger el medio ambiente de la zona y propiciar el ordenamiento territorial de la región." 10

El Proyecto está a cargo del Fondo Nacional de Fomento al Turismo FONATUR. Tiene dos programas principales: **El** 

Tren y los Polos de Desarrollo.

El Tren Maya será para turismo y para transporte de carga. Tendrá un recorrido de 1,525 kilómetros, pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán.

El 39.2% de la vías son vías existentes, el otro 60.5% de las vías necesarias se construirán sobre permisos de vía ya existentes por estar paralelas a carreteras o líneas de transmisión eléctrica y partes de nueva construcción.



Se construirá en 7 Tramos, tendrá 19 Estaciones y un número no definitivo de paraderos. El costo del proyecto será de más de 150 mil millones de pesos, de los cuales el 90% será financiamiento privado y el 10% público. 12 Sin embargo el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) indicó que el costo del Tren Maya podría ser 10 veces mayor, esto es unos 479,920 millones de pesos y un billón 599,767 millones de pesos, debido a que la experiencia internacional señala que los proyectos ferroviaros "suelen" subir un 45% en del costo inicial. 13

Por lo pronto, FONATUR ya anunció en agosto de 2020, un aumento del costo por 25 mil millones de pesos, debido a que parte de los tramos 3,4,5 y 6, serán con trenes eléctricos y son de doble vía. 14 El proyecto calcula que el 70% de la rentabilidad del Tren Maya será por el transporte de carga. En Diciembre de 2020 se autoriza el inicio de la construcción de los cuatro primeros tramos. El proyecto pretende estar terminado para 2023.

El Proyecto menciona los **Polos de Desarrollo** que luego cambiaron de nombre a Comunidades Sustentables, sin embargo no da gran información de qué se tratan.

A través de la historia y de los anteriores Proyectos que ya se han intentado instaurar en México y en diferentes partes del mundo sabemos qué son. Profundizaremos en esto más adelante, por lo pronto el Tren Maya los menciona como parte fundamental del famoso tren.

El Proyecto global del Tren Maya menciona la construcción de Estaciones a lo largo de la ruta del Tren. Estas Estaciones no son simples centrales de trenes, se planea crear todo un polo de desarrollo en torno a cada Estación, 19 Polos de Desarrollo hasta ahora: cada una tendrá hoteles, restaurantes, locales comerciales, otros centros de transporte, centros sanitarios, etc. Todo lo que significa crear un centro turístico y viviendas para las personas que trabajen en todos los servicios turísticos, de tren y de comercio y producción de mercancías.



Se entiende también que el Tren como transporte de carga, se relaciona con proyectos de producción del agronegocio, materias primas, industria etc que hay en la zona y que se incrementará con la creación de nuevas ciudades y el aumento de población y de turistas.

Si bien los Polos de Desarrollo o Comunidades Sustentables son parte del Proyecto Tren Maya, no hay información sobre estos. Por el contrario, lo que se haya estudiado o planteado sobre ellos no se ha querido compartir. FONATUR encargó a Steer Davies & Gleave estudios obre la oferta y la demanda en torno al Tren Maya, que incluyó una "estimación del comportamiento futuro" de los turistas, la "demanda que puede ser captada por el Tren Maya" o la "demanda potencial generada por los Polos de Desarrollo", así como la demanda potencial de carga. El contrato, otorgado de manera directa a Steer Davies & Gleave Mexico por 23 millones de pesos en marzo de 2019. Sin embargo FONATUR decidió no hacer públicos estos estudios durante 5 años.15

La Manifestación de Impacto Ambiental, MIA.

La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente señala que cualquier obra de planeación nacional de desarrollo necesita la Autorización de Impacto Ambiental, que garantice el ordenamiento ecológico para poder ejecutarse.

Sin embargo **las obras del Tren Maya iniciaron** con la construcción de los primeros Cuatro Tramos **sin tener la Aprobación de Impacto Ambiental** y antes de que Fonatur ingresara la Manifestación de Impacto Ambiental ante la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) que fue el 16 de junio de 2020.

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) dio permiso para que se iniciaran las obras del Tramo 1 sin tener la aprobación de impacto ambiental, argumentando que son obras de rehabilitación y mejoramiento de vías y tramos ya existentes.

Aunque iniciar la construcción del Tren sin tener la aprobación de impacto ambiental se escuda en que son vías y tramos ya existentes, dichas vías tendrán que ser levantadas para construir las nuevas pues no soportan un tren de alta velocidad como es el Tren Maya, además de supone introducción de materiales, residuos, ruido, ampliación de vías por 40 metros a lo ancho, por tanto levantamiento de especies de flora, pasos de fauna, pasos vehiculares, construcción de estaciones, urbanizaciones, y otros impactos que veremos más adelante. El permiso de construcción sin MIA no contempla ninguno de esos impactos.



La MIA fue realizada por la empresa Corporativo en Soluciones Integrales VR, S.C. por medio de una adjudicación directa y con un costo de 8 millones 895mil 66 pesos. También se le pagó 1millón 462mil860 pesos para lograr que no se tuviera que presentar el informe ni aprobación de Impacto Ambiental para estos Tramos.

La MIA que se ha presentando es únicamente sobre la construcción de los Tramos 1,2 y 3 del Tren: 631.25km de vías, un tren de pasajeros de 160km/hra, un tren de carga de 100km/hra, 13 estaciones ferroviarias, 146 pasos vehiculares, 40 pasos de fauna, 24 viaductos, dos estaciones de carga, una superficie de derecho de vía de 2,525.00 hectáreas aproximadamente. 16 En diciembre de 2020 Semarnat dio autorización para esta MIA presentada.



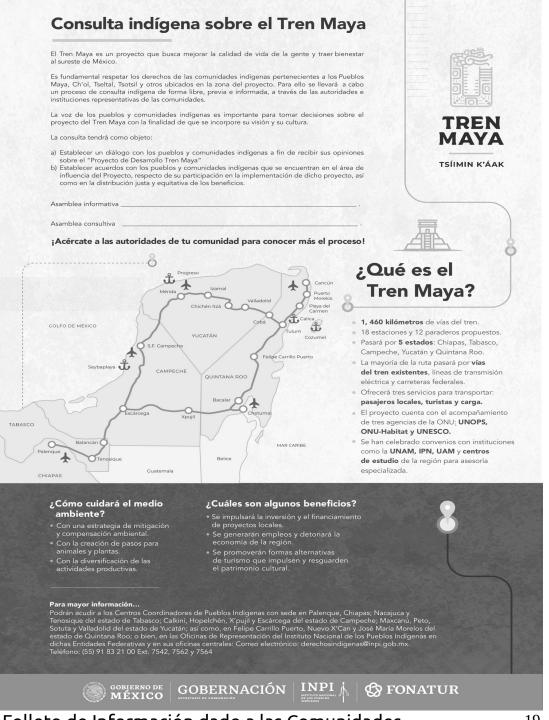
### LA CONSULTA...

El Gobierno de México anunció que se haría una Consulta sobre el Proyecto del Tren Maya. Entre noviembre y diciembre de 2019, se llevó a cabo el proceso de consulta indígena en los 5 estados por donde pasará la ruta del Tren Maya. Se llevaron a cabo 30 asambleas (15 informativas y 15 consultivas) Participaron 10,305 personas pertenecientes a 1,078 localidades indígenas de los 112 municipios de influencia social del tren, los cuales fueron agrupados en 15 micro regiones indígenas, acorde a criterios metodológicos del Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI). 17

Fue anuncio del gobierno que las consultas a los pueblos originarios sobre el Tren Maya serían bajo los criterios el Convenio Número 169 de la Organización Internacional del Trabajo pueblos indígenas.

"El Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales de la OIT firmado por México establece: "...el derecho de los pueblos indígenas a mantener y fortalecer sus culturas, formas de vida instituciones propias, y su derecho a participar de manera efectiva en las decisiones que les afectan" garantizando "la propiedad de sus tierras, los recursos naturales de sus territorios, la preservación conocimientos tradicionales. de sus autodeterminación y la consulta previa.". Toda decisión que los afecte deberá contar con su "consentimiento libre, previo e informado".

Esto no fue así.



La información dada a las comunidades fue un folleto de pocas hojas con datos muy generales del Tren y buenas intenciones en materia de desarrollo, conectividad y medio ambiente.

Para cuando se hizo la consulta no se sabían:

Los Tramos finales

las Estaciones finales,

la construcción de los Paraderos,

las licitaciones,

las empresas a cargo del Proyecto,

los proyectos de financiación ni sus consecuencias para la población y ejidatarios.

cuáles y dónde iban a ser las expropiaciones de tierras, cuáles son los planes de reubicación,

no se sabía nada del Impacto Ambiental puesto que ni siquiera la MIA estaba hecha,

no se sabía de qué van los Polos de desarrollo o Comunidades Sustentables,

tampoco se sabía qué inversiones y proyectos productivos e industriales se implementarán en la zona.

Etc....





Los datos presentados para la Consulta fueron cambiando a lo largo de 2020 y 2021. Mucha de la información que falta, sigue sin conocerse.

Entonces, para la fecha de la Consulta el Proyecto que se presentó no era el real, era una idea general y no se conocía todos los impactos para el territorio ni para la vida de la flora y la fauna, ni de las personas que lo habitan, ni a quién realmente beneficia. Si bien la MIA presentada no explica los impactos generales y reales del Proyecto Tren Maya, ésta ni siquiera estaba hecha cuando se realizó la Consulta.

Esta falta de información implica que las comunidades no tuvieron un proceso de consulta libre e informado.

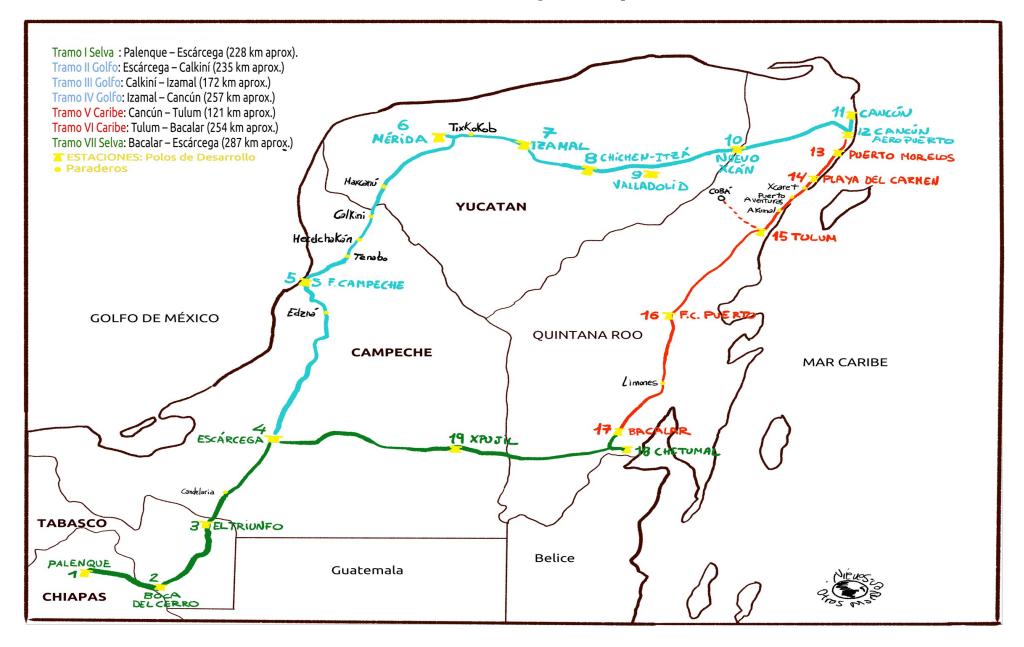
La misma Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ONU-DH) señala que el proceso de consulta no ha cumplido con todos los estándares internacionales en la materia. 19

"La Oficina observó que la convocatoria, el protocolo y la información presentada sólo hacían referencia a los posibles beneficios del proyecto y no a los impactos negativos que pudiera ocasionar. Al mismo tiempo observó que como consecuencia de la forma en que se presentó el proyecto y se desarrollaron las sesiones, las personas de las comunidades expresaban su conformidad con el proyecto como un medio para recibir atención a necesidades básicas como agua, salud, educación, trabajo, vivienda, medio ambiente sano y cultura, lógica que afecta el carácter libre de la consulta."

La metodología tampoco fue construida y acordada con las comunidades afectadas, por lo que no hubo un proceso de adecuación cultural: "los tiempos de consulta fueron muy cortos, que las traducciones, cuando las había, no eran adecuadas, que muchas personas no pudieron desplazarse por falta de recursos económicos y que la mayoría de quienes participaron eran autoridades municipales y ejidales dejando fuera a otros grupos y personas que forman parte de las comunidades." Tampoco hubo una participación de las mujeres legítimamente representada.20



# EL TREN



## ¿QUIÉN SE QUEDA EL TREN?

**FONATUR** es una entidad paraestatal creada en 1974 como fideicomiso del gobierno de México. Sus funciones son identificar posibles inversionistas en proyectos de desarrollo turístico impulsados desde el Estado, planear y construir la infraestructura turística, en conjunto con inversionistas privados. El primer "producto" de FONATUR fue la construcción de Cancún, iniciada a mitad de los años setenta y proyectada como Centro Integralmente Planeado (CIP). En otros lugares de México, "la construcción de los CIP generó graves conflictos agrarios, pues las tierras (mayoritariamente ejidales y comunales) fueron expropiadas de manera irregular, a veces a través del fraude y la especulación, otras con indemnizaciones muy bajas."21

Para el Tren Maya, FONATUR creó un empresa, Fonatur Tren Maya, S.A de C.V. de esta forma es una empresa privada quien impulsa el proyecto y realiza las contrataciones para la ejecución del Tren Maya. Como vimos, el 90% de la inversión en el proyecto Tren Maya será a cargo de **empresas privadas** 

inversión en el proyecto Tren Maya será a cargo de empresas privadas.

Los "Estudios de Preinversión para la construcción de vía ferroviaria del Tren Maya", tenía principios de 2019 el monto total de inversión federal 124.6 mdp, sin embargo, en el segundo informe trimestral de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público esta cifra se modificó a 972.0 mdp, lo que implicó 847.4 millones de pesos más a lo inicialmente estimado. Respecto a esta ampliación la SHCP no explica las causas por las cuales se incrementó.22

Los "Estudios de Preinversión para la construcción de Polos de Desarrollo a lo largo de la Ruta del Tren Maya" que "consiste en realizar diversos estudios que permitan obtener datos suficientes para determinar cuáles serían, a lo largo de la Ruta del tren Maya, las comunidades factibles de desarrollo, considerando diferentes factores, como el ambiental, el legal, de disponibilidad de servicios, de desarrollo agropecuario, de búsqueda de atractivos turísticos, cambio de vocaciones productivas fracasadas o débiles" tenían una inversión de 62.3 millones de pesos. 23



### Ahora las licitaciones de la construcción del Tren27 han sido:

**Tramo 1:** Mota-Engil México SAPI de C.V. en convenio con China Communications Construction Company LTD, Grupo Cosh S.A. de C.V, Eyasa y Gavil Ingeniería S.A. La licitación es por 13 mil 394 millones de pesos Mota-Engil tiene ya la construcción de la autopista "Siervo de la Nación" en el Estado de México y un megadesarrollo turístico "Costa Canuva" en Nayarit. Ambos proyectos tienen serias irregularidades y quejas por aumento de costos, retrasos de obra, despojo de ejidatarios.

**Tramo 2:** Operadora Carso Infraestructura y Construcción (CICSA)S.A. de C.V. en convenio de asociación con FCC Construcción S.A.

Carso es de Carlos Slim y FCC es una empresa española. La licitación es por 15 mil 994 millones de pesos

**Tramo 3:** Construcciones Urales, S.A. de C.V en convenio de asociación con GAMI Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V y AZVI, S.A.U. La licitación es por mil 787 millones de pesos GAMI Ingeniería e Instalaciones participó en la construcción del segundo piso de periférico de CDMX entre otras obras y Construcciones Urales forman parte de la construcción del Tren Transísmico.

**Tramo 4:** Grupo ICA – Este tramo fue adjudicado directamente el 21 de septiembre de 2020 debido a que mantiene la concesión de la autopista 180D de Izamal a Cancún. La licitación es por 27mil millones de pesos

**Tramo 5:** El Tramo 5 se dividió en dos lotes, el primero adjudicado es para el Consorcio México Compañía Constructora, en participación conjunta con Acciona Infraestructuras México, Acciona Construcción y México Proyectos y Desarrollos, por un poco más de 17,815 millones de pesos y corresponde al trayecto de Playa del Carmen a **T**ulum.

Grupo México, perteneciente al empresario Germán Larrea, ha sido responsable de desastres ambientales en el país como el derrame de 40 millones de litros de tóxicos de la mina Buenavista del Cobre en los ríos Bacanuchi y Sonora, en el 2014, o el derrame de 3 mil litros de ácido sulfúrico en el Mar de Cortés, en 2019.28

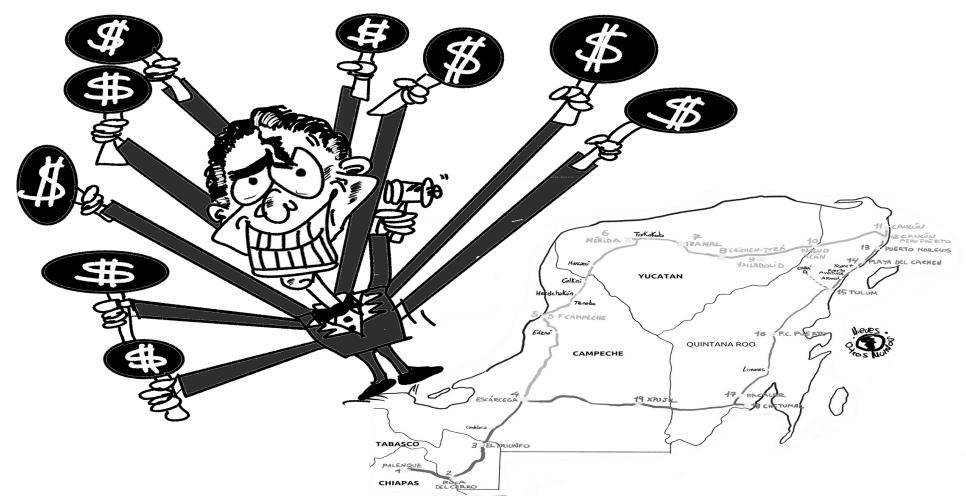
**Tramos 6 y 7:** Secretaría de la Defensa Nacional SEDENA. Este tramo que será construido por la SEDENA representa una tercera parte del total del proyecto.

Se prevé que las empresas se hagan cargo del Tren por 30 años.

Ya vimos la licitación para la MIA, y por ejemplo, Renfe, la principal operadora ferroviaria de España, en consorcio con la empresa de ingeniería pública española Ineco y la alemana DB Engineering & Consulting, recibieron un contrato para dar servicio durante tres años al desarrollo del Tren Maya en México por unos 329.79 millones de pesos. Su trabajo será de asesoría y supervisión de los procesos necesarios para la implementación del proyecto.24

O el "Acuerdo de contribución" que FONATUR hizo con ONU Habitat por 5 millones 500 mil dólares para dar "apoyo sustantivo y técnico", sin que tengamos real información de su papel, pues, como ONU Habitat afirma, las decisiones sobre cómo, dónde y con qué viviendas que reubicará a la gente que sea desplazada del curso del Tren es de FONATUR.25

Se han realizado contrataciones por un monto de 40 mil 505 millones 421 mil 410 pesos.26



### ¿Y EL DINERO?

Uno de los mecanismos para financiar la ruta del tren se realizaría mediante contratos de inversión mixta. Como ya vimos, un 10% será del gobierno y un 90% privado. Los contratos están bajo la **Ley de Asociaciones Público Privada** (Ley **APP**). 29

Esta Ley fue promulgada por el presidente Felipe Calderón en enero de 2012. Esta ley abrió a la iniciativa privada todos los sectores, bienes y servicios que por mandato constitucional controlaba el Estado (salud, educación, energía, seguridad...). En su momento fue criticada como la más agresiva dentro de las **políticas neoliberales**.

Legisla la inversión de empresas privadas en proyectos públicos, por ejemplo, la construcción y concesión de una autopista, con una generación de ganancias para las empresas y un menor riesgo de gasto para el gobierno. O eso dicen.



Estos modelos de "inversión" ponen servicios públicos importantes en **manos privadas** (salud, telecomunicaciones, energía, transporte, prisiones, etc), son incontables los casos de corrupción y amiguismos que han existido para entregar los contratos, en innumerables casos los beneficios ha sido especialmente para las empresas privadas y no para la población.

También existe una gran historia de sobre costes por las obras o encarecimiento de los servicios para la población, limita la recaudación fiscal del gobierno pues estas empresas generalmente tienen beneficios fiscales para que "vengan a invertir" y después sacan sus capitales fuera del país a sus lugares de preferencia. Aunque se defiende que este tipo de Asociaciones no generan deuda pues el gobierno no pone los fondos para su implementación, lo cierto es que si el proyecto no genera las ganancias esperadas el gobierno tiene que cumplir con los beneficios para la empresa, como ya ha sucedido con todos los ejemplos de "rescates" que ya conocemos. ¿Les suena cómo funcionó la privatización de hospitales, carreteras, prisiones, transportes, telecomunicaciones, hidrocarburos, los rescates bancarios?

Son en realidad, **procesos de privatización** con la consecuente reducción del papel del Estado y el perjuicio de la población. SI bien los procesos de privatización neoliberal comenzaron muchos años antes, el hecho de que el gobierno y Fonatur establezcan este marco de inversiones para el Tren Maya ya nos muestra el modelo.

Los contratos para el Tren Maya, especialmente para las vías y estaciones, son regulados bajo este sistema. Una de las grandes críticas al Proyecto es que no tiene un estudio de factibilidad económica ni garantiza las ganancias del proyecto, por lo que el marco de las APP sí podría convertirse en un proceso de endeudamiento para el Estado si debe compensar a las empresas por sus pérdidas o falta de ganancias.

Al mismo tiempo se dirige a una privatización del Sistema Ferroviario, hoy por hoy, en manos del Estado.

En el caso del Tren Maya el gobierno les devolverá a las empresas el 90% de la inversión con el uso del Tren, digamos, con 30 años de la "renta", como si fuera una carretera donde cobran peaje. Suponiendo claro, que el

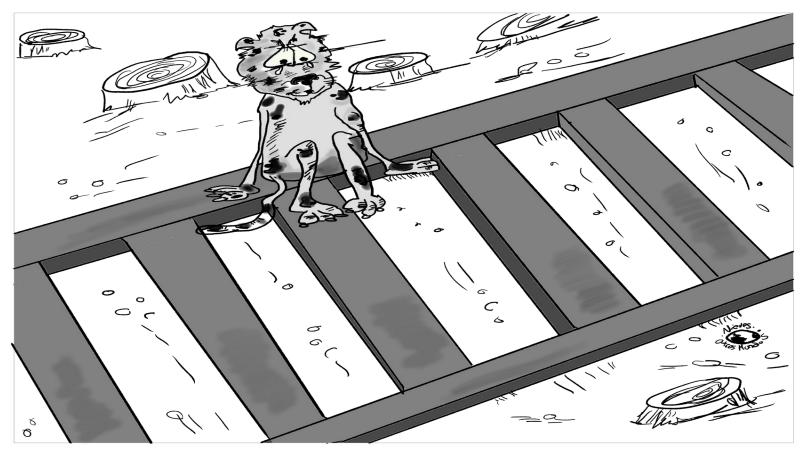
negocio salga bien.

Por otro lado no podrán tener sus tierras de regreso, allí ya habrá construida estaciones y ciudades con todo lo necesario para el turismo, que pertenecerán a otros dueños, por lo que ese espacio ya no les pertenece ni tendrán decisión sobre la tierra. Su capital como accionistas o socios será la tierra.

"La tierra que sirva como soporte de las FIBRAS ya no podrá ser recuperada a menos que los propietarios tuvieran el capital suficiente para comprar la totalidad de los certificados bursátiles que se emitan o todos los inmuebles construidos encima de las tierras, y que los otros inversionistas quisieran vender." 30



## **IMPACTOS**



Es muy difícil pensar que cualquier proyecto de tren, carretera, centros urbanos, turismo masivo etc, no tenga un impacto en el territorio donde se construirán, pues supone una intervención en un espacio vital, tanto de poblaciones humanas como de funcionamiento ecológico de hábitats y especies. Muchos de los Impactos están interrelacionados, por ejemplo, el impacto sobre el agua lo tienen tanto las vías como los Polos de Desarrollo, como se verá a continuación.

Como vimos, la MIA no menciona estos impactos sin embargo, diferentes organizaciones, comunidades, ambientalistas, académicxs etc han señalado los posibles impactos del Proyecto Tren Maya global (el Tren, las Comunidades Sustentables y demás posibles proyectos empresariales), estos impactos serán en muchas áreas, <sup>28</sup> recogemos algunos de estos avisos.

## DE LAS VÍAS y EL TREN

Los impactos del Tren abarcan tanto el proceso de construcción (movimiento de maquinaria, materiales y nivelación de suelo, escombros, etc) como la operación de la línea.

### Expropiaciones y desplazamiento de población

Si bien una parte del tramo de las vías de tren ya existen, otras tendrán que hacerse nuevas. Se calcula que el 34% de los tramos que serán nuevos no tienen derecho de vía. Al mismo tiempo se calcula que para las vías existentes y nuevas se utilizarán 40 metros a lo ancho más, para dar soporte a las características del tren rápido. Sólo por las vías se necesitarán 1mil316 hectáreas aproximadamente, de estas, 943 son de propiedad ejidal.31

Para los terrenos que harán falta para las vías nuevas, las que no tienen derecho de vía y las ampliaciones que necesita dicha infraestructura, Fonatur busca que sean cedidas por las comunidades pero en caso de no obtener ese acuerdo, como ya está sucediendo, el mecanismo será la expropiación de sus tierras.

Sobre las hectáreas que se necesitan para todo el proyecto, con los Polos de Desarrollo, no hay datos certeros puesto que no se conocen estos proyectos. Como vimos, en la zona del Proyecto más de la mitad de la tierra está en propiedad social, siendo un 53.2% en Yucatán, 55.8% en Campeche y 84.3% en Quintana Roo. 32

Esto significa que sí habrá poblaciones afectadas por expropiaciones de sus tierras. No se especifica a cuántas personas se va a desplazar, tampoco qué protocolos habrá para la reubicación de toda la población que tendrá que dejar sus tierras, no se ha tenido en cuenta la voz de estas comunidades o ejidos, no se ha establecido garantías para las condiciones de sus nuevos asentamientos, no se conoce cuál va a ser el criterio para cuantificar el pago de la expropiación, ni qué instituciones darán garantía a sus derechos humanos (pago justo, información transparente, acuerdos, acceso a vivienda digna y servicios, y un largo etc.)



#### Destrucción de Ecosistemas

¡Podemos pensar que atravesar la selva maya no traerá impactos... e impactos irreversibles? Los ecosistemas están intercomunicados y su sobrevivencia depende de esta interconexión, de lo que cada hábitat y microclima aporta a otros, como el abasto y captación de agua o la movilidad entre flora y fauna. Qué sucederá con los ecosistemas que serán fragmentados?

"El proyecto Tren Maya afectará 23 Áreas Naturales Protegidas (incluidas las Reservas de la Biosfera de Sian Kaan y Calakmul), 7 Regiones Terrestres Prioritarias, 11 Regiones Hidrológicas Prioritarias y 10 Áreas de Importancia para la Conservación de los Aves. Se romperán y dividirán ecosistemas. "33

Se romperán y dividirán los ecosistemas terrestres, esto impacta en la fractura ecológica de la conexión entre las áreas de conservación, la deforestación, el corte entre corredores biológicos, la alteración del clima, la ruptura del hábitat, etc. Señalar además que esta ruptura afectará también a Centroamérica, con quien están unidos los Corredores Biológicos.

Sobre la expansión de las vías, por ejemplo, sólo sobre el Tramo 1, la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) señala que serán removidos 11,094 especies forestales, de entre ella dos en peligro de extinción, cinco amenazadas y una sujeta a protección especial.34



Un **Ecosistema** es el conjunto de especies de un área, que incluye animales, plantas, bacterias pero también las formas en las que interactúan (depredación, reproducción, ciclo de energía, ciclo de nutrientes, agua, clima, etc). Su sobrevivencia está en la **Inter-relación**. Todas dependen unas de otras.

Se ha advertido sobre el **Impacto de la Velocidad y del Ruido**.

El Tren plantea subir la velocidad de un promedio de 20-30 Km/hora a entre 145-200 Km/hora, estaríamos viendo un tren de Alta Velocidad.

El tren al ser tan rápido necesitaría de vallas perimetrales o bardas de seguridad y en algunos tramos serán de doble vía. Estas vallas suponen un impacto para las especies y para el desplazamiento por tierra entre localidades y caminos de poblados que ya existen, que verán cerrados sus espacios de relaciones y comercio, así como en el caso de la fauna, sus rutas de expansión y reproducción. Si no se hacen las vallas, de igual manera suponen un riesgo de atropellamiento para las especies que se mueven naturalmente por la zona.

Se calcula unas 191 especies de fauna y 12 de flora en situación ya de riesgo. 35

Por más que se ha defendido que la solución serán los Pasos de Fauna, especialistas advierten que su eficacia no está comprobada, no están adecuados para el tipo de funcionamiento de todas las especies y "el 98% de los pasos presenta distancias incorrectas para áreas deforestadas y ninguno tiene la distancia mínima para áreas de vegetación densa."36







Se debe señalar que tanto la velocidad como el ruido representan una "valla" especialmente para la fauna. Es como poner otros bordes a la propia vía del Tren, que afectan al hábitat, a la calidad de vida de las especies y a su movilidad.

Para el caso de la fauna, hay estudios que demuestran que el ruido sí causa alteraciones biológicas y vitales para las especies de la zona, como por ejemplo "estrés fisiológico, daño auditivo, alteraciones genéticas o del sistema afectaciones a las tasas de supervivencia y fecundidad, comportamiento, así como alteraciones del movimiento, comunicación, entre otras."37

Para las especies implica restringir el libre tránsito de la Fauna. Al pasar el Tren por corredores biológicos importantes, cortarlos significa un profunda afectación a las zonas de alimentación, acceso al agua, búsqueda de comida, espacios y ciclos de reproducción de las especies, sus relaciones y su organización. Además la misma deforestación destruye y reduce el funcionamiento natural de las especies y el hábitat.

Con esto, y los crecimiento urbanos, se espera un desplazamiento de las especies a las poblaciones urbanas, con el impacto de sus cambios de vida y alimentación y posibles ataques.

Para las personas que habitan la zona, se afectan los pasos y caminos rurales que no están establecidos como tales pero que sí utilizan las poblaciones, para comercio, paso del ganado, cultivo de la milpa, la producción de traspatio, acceso al agua, relaciones comunitarias, etc. El Proyecto no menciona ni atiende los impactos de introducir a poblaciones rurales un modelo de "desarrollo" que prioriza la vida urbana, afectando prácticas comunitarias y culturales. Abordaremos esto también más adelante.



Además: De acuerdo con el Informe de la MIA, " la demanda diaria capturada por el tren pasará de 50,700 pasajeros en el año 2023 a 221,000 en el año 2053. [...] para la demanda del año 2053 se requerirían 491 trenes diarios [...] la frecuencia de los trenes sería de aproximadamente 1 cada dos minutos [...] aproximadamente un tren cada ocho 32 *minutos.*"38

### DE LOS POLOS DE DESARROLLO

No se puede entender el Proyecto Tren Maya como proyecto de desarrollo y reordenamiento territorial, con especial enfoque en el turismo masivo, sin la construcción de los centros urbanos que soportan y mantienen ese turismo. Y ahí es donde los Polos de Desarrollo son la peor parte de los Impactos.

Como vimos, estos son proyectos viejos. De hecho, la idea de los Polos de Desarrollo viene desde los años de 1950s, donde ya se exponía la idea de introducir en la lógica del capital a zonas atrasadas o no desarrolladas, con la creación de industrias privadas, que subsidiadas por el Estado, convertirían a su población en fuerza laboral, favoreciendo los procesos de urbanización y la pérdida de la propiedad social. En defensa del desarrollo, el esquema es urbanizar la vida campesina y comunitaria, abandonando las economías tradicionales y los territorios, en función de los requerimientos del mercado.

En el Proyecto Tren Maya se definen como: "Polo de Desarrollo es el territorio del área de influencia directa de las estaciones del Tren Maya donde se propiciará el ordenamiento urbano, bien gestionado como sub-centro o centro de vida urbana con calidad, que contribuye a reducir el rezago regional y local, con usos del suelo mixtos con espacios públicos, áreas verdes, movilidad sostenible, equipamiento, servicios e infraestructura, aprovechando la urbanización como motor impulsor de desarrollo económico, social sostenido e inclusivo de protección al medio ambiente, el acuífero, el patrimonio tangible e intangible de la cultura maya, que también permite la conectividad y articulación como un nuevo Sistema Urbano Rural de la península de Yucatán." 39

Sin embargo, no da más información. Como vimos, tampoco se evalúan en la MIA, y hay información que ha quedado en secreto. No es de extrañar pensar que los Polos de Desarrollo concentrarán la vida urbana necesaria para sostenes el turismo masivo en las Estaciones (hoteles, restaurantes, servicios de salud. electrificación. alimentos. alcantarillado, transportes, centros drenaje, comerciales, parques acuáticos o de interés turístico, campos de golf?) y en torno a esto, proyectos industriales para la industria energética, agropecuaria, de transporte de carga, almacenes, bodegas, maquiladoras.



#### **AGUA**

Como vimos, la región del Tren Maya tiene las dos terceras partes del Esque ya no agua renovable de todo el país.

Uno de los avisos sobre la problemática del agua es la **pérdida de la filtración de agua** por la deforestación, pues ésta rompe el ciclo de captación y escurrimiento de agua, afecta la regulación de la temperatura y así mismo, la lluvia.



Otro de los problemas graves sobre el agua es el aumento de **consumo de agua** para una infraestructura y desarrollo turístico e industrial a gran escala, y el consecuente agotamiento de los recursos hidrológicos.

La construcción del Tren, los hoteles, los centros de servicios, los centros de transporte, la industria agroalimentaria, las bodegas,, las maquiladoras, el turismo masivo....consumen agua.

El Tren pasa por cuatro acuíferos, Palenque (Chiapas), Boca del Cerro y Los ríos (Tabasco) y el de Yucatán ( que abarca Campeche, Yucatán y Quintana Roo). La región ya sufre sobre explotación de agua. La demanda de la industria turística y agrícola ha hecho ya que en la península de Yucatán la extracción del volumen de agua subterránea se ha triplicado en los últimos 18 años, provocando que la ha provocado que la disponibilidad media anual del acuífero haya tenido una disminución de más del 50%. 40

Y al mismo tiempo sólo el 30% de la población por donde cruza el tren tiene acceso al agua. 41

Podemos imaginar lo se supondrá un Proyecto como el Tren Maya que sólo en la parte del Turismo espera un aumento de 4 millones de turistas más en los dos primeros años de su inauguración. Esto no incluye la población que trabajará en los Polos de Desarrollo ni el consumo de agua de los demás proyectos industriales.



### También **contaminan** el agua.

Una de las características especiales de la zona de Yucatán es el tipo de suelo: de roca cálcica porosa, la filtración al subsuelo es muy fácil. Por eso se señala que los índices de contaminación podrían ser gravisimos, siendo ya conocidos los residuos que lanzan al entorno los megaproyectos en general, tanto de energía, como hoteles, industria agrícola, construcción, etc.

Este tipo de suelo también lo hace más sensible a hundimientos por el paso de la vía y las construcciones.

Al mismo tiempo existe una gran preocupación porque se desconoce la realidad de todas las conexiones de agua en el subsuelo: cenotes, ríos subterráneos, cavernas. No sólo es el riesgo que se contaminen, destruyendo la capacidad de tener agua de la región, sino que al mismo tiempo estas "carreteras" de agua bajo tierra extenderán la contaminación a zonas alejadas.

Por ejemplo, el Tramo que pasaba por Cobá (Tramo Valladolid-Tulum) se cambió porque se descubrió en el subsuelo una caverna de 90 metros de profundidad y cenotes.42

También se encontró un cueva acuática a un costado de la carretera de Playa del Carmen, Quintana Roo al romperse el suelo en 600 metros cuadrados. Señalan que por donde pasará el Tren Maya, sólo en Quintana Roo, hay un sistema de cuevas subacuáticas que abarca cientos de kilómetros cuadrados. 43

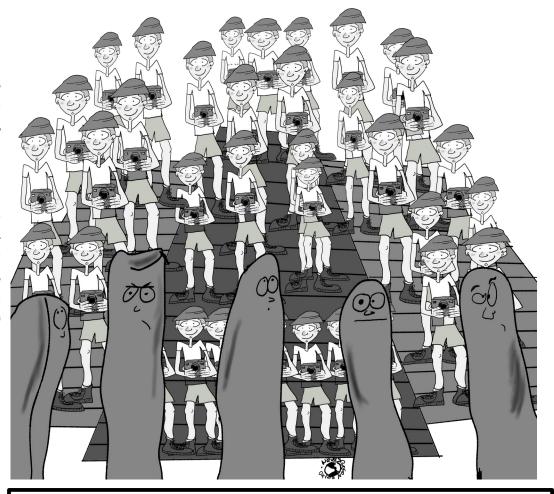


### SITIOS ARQUEOLÓGICOS

El tema de la afectación de los Sitios Arqueológicos también es importante, pues la zona está llena de yacimientos arqueológicos encontrados no todavía...

Por ahora sabemos que la ruta del Tren Maya pasará por 50 zonas arqueológicas abiertas al público. Antes de iniciar las obras, cuando se presentó el Tren Maya, se habló de la existencia de alrededor de 1,709 vestigios en diversos puntos y regiones por los que pasará el tren. Sin embargo el Instituto de Antropología e Historia tiene un registro de 1,730 sitios arqueológicos localizados en Tabasco, 2,565 en Chiapas, 891 en Campeche, y más de mil tanto para Quintana Roo como Yucatán.44

Como todo con el Tren Maya hasta ahora, esto va cambiando... en el camino ya van topándose con más vestigios arqueológicos. En el inicio de la construcción de los tres primeros Tramos, se han encontrado ya cerca de 3,000 piezas.45



En el caso de Calakmul, que recibe 40mil turistas al año, se espera incrementar a tres millones de visitantes al año.

Al mismo tiempo la visión de los sitios arqueológicos como espacios de explotación y consumo turístico, sigue poniendo en entredicho el papel de pueblos indígenas y de los habitantes de la zona, no sólo por el expolio del sitio y la **privatización** de su uso, sino por el papel cultural que las investigaciones arqueológicas suponen para la historia de los pueblos.

Otras preocupaciones del **impacto del turismo masivo** a sitios arqueológicos ya han sucedido en otros sitios: rompe el diálogo de los pueblos originarios con la investigación sobre su historia, quedando como sitios a manos de la infraestructura turística, se extienden en su entorno los servicios turísticos, hoteles, restaurantes, alteración de la vida comunitaria, ruptura de hábitats, carreteras y asfalto, acceso a entornos naturales de la zona, población local 36 que queda bajo el esquema de empleos para el turismo...

#### **TURISMO**

El impacto del turismo masivo en los territorios ya tiene múltiples ejemplos en el mundo y en México.

Por un lado está el aumento de infraestructuras para el turismo, **edificación** de espacios naturales y nuevas industrias. El espacio urbanizado se va extendiendo en torno a los centros turísticos, siendo una urbanización para turistas, donde la población local convertida en mano de obra suele quedar en las periferias, con menos calidad de vida y servicios menos adecuados.

El empleo en las zonas turísticas para la población campesina convertida en trabajadores urbanos y la población que llega a trabajar, suelen tener altos índices de inseguridad, **precariedad** y flexibilización del trabajo, empleos temporales inestables, bajos salarios, sin prestaciones y desplazados a las periferias. Los grandes centros turísticos, como Riviera Maya, concentran miseria laboral: por ejemplo, "entre Benito Juárez, Solidaridad, dos de los municipios turísticamente más importantes y con mayores ingresos, reúnen a 230 mil personas en situación de pobreza".46

Al mismo tiempo estos cambios transforman el tejido social, afectan a la transmisión y vida cultural de las poblaciones originarias que en muchos casos quedan como parte del folklor para el turismo.



El aumento de la oferta turística supone un aumento considerable de la población pues crece la **inmigración** hacia la zona, se calcula que este incremento puede llegar a ser hasta un 60% más de la población local. Un ejemplo es la explosión de la Riviera Maya, donde por ejemplo "el municipio de Solidaridad pasó de 8 mil habitantes a ciento cincuenta mil en aproximadamente diez años".47

Esta explosión urbana trae consigo otros problemas, como drogadicción, alcoholismo, delincuencia, prostitución, ruptura del tejido social.

En las zonas turísticas también se ha dado un proceso de **especulación sobre las tierras**, en los procesos de compra, renta, usufructo, servidumbre, acaparamiento y precios para el boom inmobiliario.

Quienes tienen el capital, definen lo que sucede en el territorio, y al mismo tiempo, qué lugar ocupa cada quién.

Más Cancún-es? **Si tomamos el ejemplo de Cancún**, también propuesta de FONATUR, se pueden constatar estos impactos que hemos mencionado hasta ahora de este modelo de Turismo Masivo, en una de las zonas que recibe más turismo en el país y parte del Proyecto Tren Maya.

Cancún ha perdido el 77 por ciento de sus selvas, el 64 por ciento de sus dunas costeras y el 68 por ciento de sus manglares en los últimos 45 años, sus playas se han reducido en un 97 por ciento, tanto por la construcción y destrucción de manglares como por el impacto que tienen los huracanes al ser devastada la protección costera. 48

Muchos de los sitios arqueológicos han sido privatizados y se ha restringido el libre acceso a las playas. "A lo largo de 84 kilómetros de costa, nadie que no sea turista o trabajador de algún hotel puede pasar a ver el mar." 49 Conocidas son además sus ciudades orilla, donde está la población trabajadora y migrante, en las periferias de las ciudades, con sueldos mínimos, con peor acceso a servicios, problemas sociales e incluso un alto número de suicidios.50

Para el director de Fonatur, Rogelio Jiménez Pons, en las nuevas ciudades del Tren Maya, habrá zonas "para gente



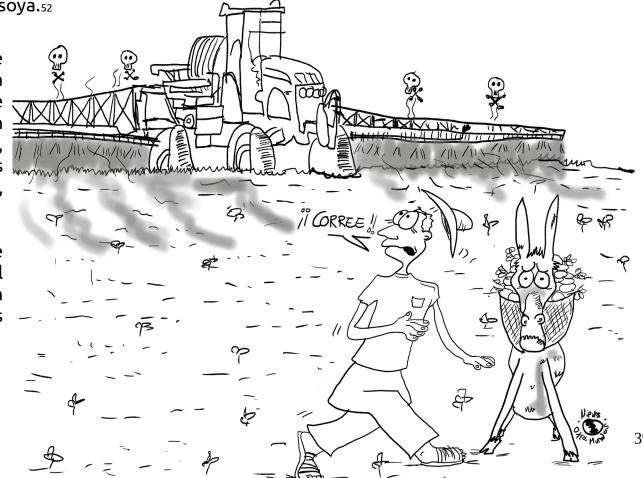
#### **AGROINDUSTRIA**

Como ya vimos, cada Estación representa la construcción un Polo de Desarrollo y aunque no se ha especificado a qué se dedicará cada uno, ya se ha mencionado la expansión de las actividades agroindustriales.

De nuevo, no tenemos información suficiente y no existía esta información en el momento de la "consulta" ni se recoge en la Manifestación de Impacto Ambiental. Lo poco que sabemos hasta ahora es que habrá parques agroindustriales cárnicos, frutales, forestales, de alimentos orgánicos y palma de aceite, además de terminales de carga y combustible, se impulsará la infraestructura carretera y de transporte con centros de flete, un aeropuerto de carga en Chichén Itzá y la producción camaronera en Ciudad del Carmen, naves industriales y de manufacturas, en Quintana Roo promueven una central de abastos y otra de hidrocarburos, en Chiapas y Tabasco habrá cuencas lecheras, en Cancún habrá un centro de logística de carga, en Escárcega un centro de acopio y carga para la agroindustria, y prácticamente en todas las entidades se impulsarán granjas avícolas y porcinas, producción de sorgo, caña de azúcar, palma de aceite y soya.52

La actual demanda de transporte de carga para la industria agroalimentaria es de 5.5 millones de toneladas de productos anuales y se invertirá en centros de acopio, empaquetadoras, almacenes frigoríficos, plantas procesadoras, plantas certificadoras, etc.53

Ya hemos mencionado como este proyecto supone un alto riesgo para el desplazamiento de la población local y la destrucción de las formas de vida locales y de la agricultura comunitaria. Señalemos lo que sabemos ya de las granjas avícolas y porcinas, de la palma de aceite y de la soya transgénica. La lucha contra estos proyectos data ya de muchos años en la región.



### Granjas Avícolas y Porcinas

Altamente denunciadas por los daños que ocasionan, las macrogranjas, generan **enormes impactos ambientales**, fruto de la contaminación de los suelos y el agua por los excrementos de los animales, especialmente de los puercos. Al mismo tiempo se ha señalado en todo el mundo la incidencia de los malos olores, las enfermedades de los animales que se generan por el hacinamiento de los animales, el alto consumo de medicamentos para evitar y tratar dichas enfermedades y el impacto en el incremento de los gases de efecto invernadero.

Las explotaciones invaden terrenos protegidos, talan selva y deforestan.

La Península de Yucatán ya tiene historial de lucha en contra de las granjas porcícolas, como han sido las resistencias en en los municipios de Kinchil y Homún, además de ser la Península una de las zonas del país donde más se han extendido estas granjas. "Las actividades en la cría, engorda y distribución de aves y huevos ocupa en Yucatán una extensión de 20,2 millones de metros cuadrados donde se asientan 163 granjas, mientras que la producción porcina ocupa una superficie de más de 6,1 millones de metros cuadrados con 125 granjas".54



#### Palma de Aceite

En todo el mundo se conocen los impactos desastrosos de las plantaciones de Palma Aceitera, innumerables **conflictos sociales** y represión han ido ligados a la imposición y avance de estas plantaciones.

Es este otro monocultivo que eliminan bosques, selvas, biodiversidad y ecosistemas. Consume mucha agua, erosiona los suelos, seca los acuíferos, contamina, usa muchos químicos y destruye el equilibrio del ecosistema. Además cada tonelada de aceite de palma emite 33 toneladas de CO2, contribuyendo al calentamiento global. La Palma Aceitera crea desiertos.

Esta producción hace que quien la siembra no pueda sembrar nada más ni utilizar su tierra para otra producción. Muchos de los contratos prohíben quitar la plantación aunque vaya mal el negocio, esto hasta por décadas. Esto hace que se dependa de dicha producción y de los precios del mercado, que cambian. Por tanto quienes la siembran pierden la producción de sus alimentos, dependen del comercio del aceite para vivir, y a la larga, recibirán una tierra destruida.

La región del Tren Maya ya conoce estos impactos. Chiapas tiene procesos de resistencia a la palma aceitera, donde se calcula que se produce el 79% de la producción nacional.55



Soya.. y transgénica.

También en muchos lugares del Mundo se ha hecho una lucha en contra de los monocultivos de soya transgénica.

La experiencia en la Península de Yucatán es larga y se relaciona con la defensa de las abejas, la biodiversidad y la producción de miel. Los agroquímicos que se fumigan sobre los cultivos matan a las abejas y contaminan suelos y acuíferos. También las personas son fumigadas, especialmente con Glifosato.

El uso de químicos intensivos para sostener estas plantaciones dañan la salud de las poblaciones. También se ha señalado el propio riesgo de consumir productos transgénicos.

Es Alfonso Romo, y la empresa Enerall de la que fue accionista, uno de los principales dueños de la industria de soya transgénica y curiosamente, hasta hace poco, jefe de la Oficina de la presidencia de Lopez Obrador. Las semillas de su soya transgénica son de Monsanto-Bayer.



## **FUENTES**

- 1. https://otrosmundoschiapas.org/el-escaramujo-103-el-corredor-interoceanico/
- 2.Para más información https://materiales.otrosmundoschiapas.org/dictadura-del-capital-nro2-del-ppp-al-proyecto-mesoamerica/
- 3. Para más informacion https://otrosmundoschiapas.org/el-escaramujo-65-las-zonas-economicas-especiales/
- 4. Datos del Programa Regional de Desarrollo del Sur- Sureste 2014-2018. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. SEDATU
- 5.https://www.eluniversal.com.mx/articulo/violeta-r-nunez-rodriguez/nacion/tren-maya-desarrollo-para-los-mayas Parque Nacional Palenque, Chiapas
- 6.Tren Maya Fragmentaría 8 áreas naturales Protegidas. https://piedepagina.mx/tren-maya-fragmentaria-8-areas-naturales-protegidas/7.https://www.trenmaya.gob.mx/wp-content/uploads/2021/01/version-P%C3%BAblica-ACB-Tren-Maya-vF4.pdf
- 8. TERRITORIOS MAYAS EN EL PASO DEL TREN:SITUACIÓN ACTUAL Y RIESGOS PREVISIBLES. Elaborado por: Grupo constituido por CONACYT para el análisis de riesgos en los territorios en los que está proyectado el Tren Maya (GC-TTM). Diciembre 2019.
- 9. Postura del Centro Mexicano de Derecho Ambiental respecto al Proyecto Tren Maya. 18 Junio 2020.
- https://www.cemda.org.mx/postura-del-centro-mexicano-de-derecho-ambiental-respecto-al-proyecto-tren-maya/#\_ftn14
- 10. Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, Gobierno de México.
- 10. Flores Adrián, Deniay Yannick y Prieto Sergio. 2019. El Tren Maya. Un nuevo Proyecto de Articulación Territorial en la Península de Yucatán. México: Geocomunes/Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible.
- 12. www.trenmaya.gob.mx
- 13. https://www.eleconomista.com.mx/economia/IMCO-alerta-que-costo-de-Tren-Maya-podria-ser-10-veces-mayor-al-estimado-20190319-0038.html
- 14. https://www.eleconomista.com.mx/economia/IMCO-alerta-que-costo-de-Tren-Maya-podria-ser-10-veces-mayor-al-estimado-20190319-0038.html
- 15. "Fonatur reserva por cinco años estudios clave sobre el Tren Maya", Mathieu Tourliere, Revista Proceso.
- https://www.proceso.com.mx/nacional/2020/3/11/fonatur-reserva-por-cinco-anos-estudios-clave-sobre-el-tren-maya-239757.html
- 16. "Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional (MIA-R). Tren Maya Fase 1
- Palenque-Izamal"https://www.ccmss.org.mx/wp-content/uploads/OLAG-2020-Observaciones-MIA-R.pdf
- 17. https://www.trenmaya.gob.mx/consulta-indigena/
- 18 https://www.trenmaya.gob.mx/wp-content/uploads/2020/05/TM Folleto GO DIGITAL.pdf
- 19.https://www.onu.org.mx/el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia-onu-dh/
- 20. Ibid.
- 21. ¡Sabías que el Tren Maya...? Proyecto de investigación "Producción de territorialidades y resistencia a los megaproyectos en la región maya", 2019.Giovanna Gasparello, Violeta Núñez, Jaime Quintana, Eliana Acosta, David Jiménez, Antonio Machuca, Heber Uc.
- 22. Ficha Técnica del Tren Maya: Aspectos Legislativos, Ambientales, Económicos y Socioculturales. Comisión Asuntos Frontera Sur, LXIV Legislatura, Cámara de Diputados. Septiembre, 2019.

23. Ibid.

- 24. https://elpais.com/economia/2020-12-18/renfe-se-adjudica-un-contrato-de-mas-de-13-millones-de-euros-en-mexico-para-el-desarrollo-del-tren-maya.html
- 25. https://piedepagina.mx/fonatur-paga-5-5-millones-de-dolares-a-onu-habitat-por-consultoria-para-tren-maya/26.FONATUR
- 27. www.trenmaya.gob.mx
- 28. https://desinformemonos.org/se-adjudican-grupo-mexico-y-acciona-construccion-de-tramo-5-del-tren-maya/
- 29. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/448875/Tarjeta\_informativa\_adjudicaciones\_directas\_.pdf
- 30. TERRITORIOS MAYAS EN EL PASO DEL TREN:SITUACIÓN ACTUAL Y RIESGOS PREVISIBLES. Elaborado por: Grupo constituido por CONACYT para el análisis de riesgos en los territorios en los que está proyectado el Tren Maya (GC-TTM). Diciembre 2019.
- 31. Flores Adrián, Deniay Yannick y Prieto Sergio. 2019. El Tren Maya. Un nuevo Proyecto de Articulación Territorial en la Península de Yucatán. México: Geocomunes/Consejo Civil Mexicano para la Silvitultura Sostenible.
- 32. Expansión capitalista y propiedad social en la Península de Yucatán. Colectivo GeoComunes, Gabriela Torres-Mazuera, Claudia Gómez Godoy Junio 2020.
- 33. Postura del Centro Mexicano de Derecho Ambiental respecto al Proyecto Tren Maya. 18 Junio 2020.
- https://www.cemda.org.mx/postura-del-centro-mexicano-de-derecho-ambiental-respecto-al-proyecto-tren-maya/#\_ftn14
- 34. "Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional (MIA-R). Tren Maya Fase 1
- Palenque-Izamal"https://www.ccmss.org.mx/wp-content/uploads/OLAG-2020-Observaciones-MIA-R.pdf
- 35. https://www.jornada.com.mx/notas/2020/12/04/economia/con-condiciones-semarnat-autoriza-a-fonatur-construir-tren-maya/
- 36. "Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional (MIA-R). Tren Maya Fase 1
- Palenque-Izamal"https://www.ccmss.org.mx/wp-content/uploads/OLAG-2020-Observaciones-MIA-R.pdf
- 37. Impacto de la Vía Férrea y del Crecimiento Turístico Asociado al Tren Maya; medidas de mitigación y cambios al diseño para las reservas de Calakmul y Balam-kú. Jorge A. Benítez, Gilberto Pozo-Montuy, Shelley M. Alexander, Jorge A. Vargas-Contreras, Griselda Escalona-Segura, Marlen Sánchez-Acuña, Alberto González-Gallina y Sergio Prieto-Díaz
- 38 "Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional (MIA-R). Tren Maya Fase 1
- Palenque-Izamal"https://www.ccmss.org.mx/wp-content/uploads/OLAG-2020-Observaciones-MIA-R.pdf
- 39.https://www.trenmaya.gob.mx/wp-content/uploads/2020/05/POLOS-TM\_20200116-2.pdf
- 40. "Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional (MIA-R). Tren Maya Fase 1
- Palenque-Izamal"https://www.ccmss.org.mx/wp-content/uploads/OLAG-2020-Observaciones-MIA-R.pdf
- 41, "Tren Maya fragmentaría 8 áreas naturales protegidas."29 noviembre, 2019. Daliri Oropeza. Pie de Página.
- https://piedepagina.mx/tren-maya-fragmentaria-8-areas-naturales-protegidas/
- 42. "Fonatur reserva por cinco años estudios clave sobre el Tren Maya." Mathieu Tourliere. 11 de marzo de 2020. Revista Proceso.https://www.proceso.com.mx/nacional/2020/3/11/fonatur-reserva-por-cinco-anos-estudios-clave-sobre-el-tren-maya-239757.html
- 43. Tren Maya: Manifestación de Impacto Ambiental no contempla polos de desarrollo." Junio 19, 2020. Ricardo Hernández Ruíz. Pie de Página.
- 44. Ficha Técnica del Tren Maya: Aspectos Legislativos, Ambientales, Económicos y Socioculturales. Comisión Asuntos Frontera Sur, LXIV Legislatura, Cámara de Diputados. Septiembre, 2019.
  45. INAH
- 46. "EL ESPEJISMO DE CANCÚN. Análisis del desempeño y evolución de un destino turístico." CHRISTINE McCOY CADOR. http://www.albasud.org/publ/docs/80.pdf

- 47. Ibid.
- 48. Ibid
- 49. "Turismo y ciudades de orillas: el caso de Cancún, México". Cristina Oehmichen Bazán. http://148.228.173.140/topofiliaNew/assets/coloquio09oehmichen.pdf
- 50. Ibid.
- 51. "Tren Maya, desarrollo y presencia estatal".Luis Hernández Navarro. La Jornada. Martes 3 de marzo de 2020. https://www.jornada.com.mx/2020/03/03/opinion/017a1pol
- 52. El Tren Maya detonará parques agroindustriales. Carlos Águila Arreola. La Jornada Maya, Cancún, Quintana Roo, Domingo 21 de enero, 2020.
- 53. Fonatur.
- 54. Residuos de granjas contaminan agua de Yucatán. Rebeca González , 09/09/2019, La Verdad. https://laverdadnoticias.com/yucatan/Residuos-de-granjas-contaminan-agua-de-Yucatan-20190909-0213.html
- 55. Instituto de Reconversión Productiva y Bioenergéticos (Irbio).

El Tren Maya se anuncia en Diciembre de 2018. Está dentro del Plan Nacional de Desarrollo (2019-2024) del Gobierno de Andrés Manuel López Obrador, se presenta como el principal proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo sostenible en la región Sur-Sureste de México y del sexenio.

Este Plan Nacional se compone por el Tren Maya, las Comunidades Sustentables "Sembrando Vida", el Corredor Multimodal Interoceánico, la Zona Libre de la Frontera Norte, programas de Infraestructura Carretera y el Aeropuerto "Felipe Ángeles" en Santa Lucía.

Lleno de polémicas, entre quienes defienden este proyecto y quienes lo cuestionan, incluidas comunidades indígenas y campesinas de las poblaciones por dónde pasará, el Tren Maya NO ES SÓLO UN TREN, es mucho más que eso. Es parte de todo un proyecto que tiene una visión ideológica de lo que es el Re-Ordenamiento Territorial del Sur-Sureste.

En este material abordamos el Proyecto, de qué está compuesto y sus posibles impactos, dando voz a muchos sectores que reflexionan, analizan y aportan cuestionamientos a tener en cuenta.

