



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
PROGRAMA ÚNICO DE ESPECIALIZACIONES

TESINA

**EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL TREN MAYA.
PRINCIPIOS DE LA CONSULTA A COMUNIDADES INDÍGENAS**

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE ESPECIALISTA EN
NEGOCIACIÓN Y GESTIÓN DE CONFLICTOS SOCIALES Y POLÍTICOS

PRESENTA:

ARACELI VERÓNICA TÉLLEZ HARO

ASESOR:

DR. PABLO ROMO CEDANO

CIUDAD DE MÉXICO 2023



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Contenido

Índice de gráficos	3
Introducción	7
1. El megaproyecto Tren Maya	10
1.1 Características generales del Tren Maya	12
1.2 El Plan de Ordenamiento Territorial y la participación social	18
2. Herramientas para el análisis del conflicto	26
2.1 El proceso del conflicto a través de la línea del tiempo	28
2.2 El conflicto sobre el Tren Maya a través de sus actores	30
2.3 Escenarios sobre los principales impactos del Tren Maya	34
2.4 Conflicto en las visiones, intereses y necesidades relativas al desarrollo	43
3. La construcción del Plan de Ordenamiento Territorial	57
3.1 Principios para la participación social	63
3.2 Actores responsables	66
3.3 Escalas de diagnóstico y planeación	69
3.4 Temas o ámbitos de la planeación	73
3.5 Etapas de la consulta	81
3.6 Principios para el diagnóstico	91
3.7 Principios para la planeación	94
Conclusiones	101
Anexo 1. Base de la línea del tiempo del Tren Maya	104
Anexo 2. Base de información de los actores relacionados con el Tren Maya	118
Bibliografía	134

Índice de gráficos

Gráfico 1. Trayecto que recorrerá el proyecto Tren Maya en la zona sureste del país	14
Gráfico 2. Ejes de acción del Plan de Ordenamiento Territorial del Tren Maya	19
Gráfico 3. El núcleo del conflicto en el proyecto Tren Maya	26
Gráfico 4. Línea del tiempo del tren maya	28
Gráfico 5. Intensidad del conflicto en el Tren Maya.	29
Gráfico 6. Simbología del mapa de actores.	32
Gráfico 7. Mapa de Actores del Tren Maya	33
Gráfico 8. Impactos sociales del Tren Maya.....	37
Gráfico 9. Impactos ambientales del Tren Maya	38
Gráfico 10. Impactos del Tren sobre los territorios mayas.....	39
Gráfico 11. Impactos del Tren Maya sobre los derechos autonómicos indígenas.	40
Gráfico 12. Impactos culturales del Tren Maya.	41
Gráfico 13. Impactos del Tren relacionados con el desplazamiento forzado.	42
Gráfico 14. Proyectos vinculados al Tren Maya	53
Gráfico 15. Principios y procedimientos de la consulta para el POT	62
Gráfico 16. Escalas para la planeación territorial.....	70
Gráfico 17. Priorización de la biosfera en la planeación de los ODS.....	72
Gráfico 18. Equipo operativo de la consulta y sus funciones.....	83
Gráfico 19. Proceso y etapas de la consulta.	90

Abreviaturas.

Andrés Manuel López-Obrador (AMLO)

Comisión Federal de Electricidad (CFE)

Diario Oficial de la Federación (DOF)

Fondo Nacional para el Fomento al Turismo (FONATUR)

Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI)

Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI)

Manifestación de Impacto Ambiental (MIA)

Objetivos del Desarrollo Sustentable (ODS)

Organización Internacional del trabajo (OIT)

Plan de Ordenamiento Territorial (POT)

Plan Nacional de Desarrollo (PND)

Procuraduría Agraria (PA)

Registro Agrario Nacional (RAN)

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (SEDATU)

Secretaría de Gobernación (SEGOB)

Secretaría de Turismo (TURISMO)

Servicios y Asesoría para la Paz (SERAPAZ)

“La Madre Tierra es nuestro regalo milenario que de generación en generación nuestros abuelos y abuelas han cuidado y defendido. Ellos la protegieron. Ahora nos toca a nosotros cuidarla y defenderla, si es necesario con nuestra propia vida. Defenderemos el medio ambiente, el tejido y las venas de la Madre Tierra, ríos, lagos, ojos de agua, manantiales, árboles, cuevas, cerros. Defenderemos la vida de los animales, lugares sagrados, el ecosistema de la Madre Naturaleza y la vida del ser humano. La Madre no se vende, la Tierra no se vende y no tiene precio”

Declaración de la Laguna Suyul, Modevite, 17 de septiembre de 2014

“Creo que es tiempo de volver a recordar quienes somos, porque si nosotros olvidamos entonces de verdad estamos perdidos, cederemos la tierra a cualquier empresa que viene, aplaudiremos el turismo masivo que destruye la vida... donde la selva se destruye, donde los animales de la selva ya no saben qué hacer en los pequeños manchones de selva que existen, al llegar tanta gente de esa manera, dígame ¿qué va a quedar de nuestra vida? Si nosotros entendiéramos que nuestra vida de una manera simple, cercana a la tierra, puede prevalecer y puede ser una vida digna, creo que las cosas serían distintas. Necesitamos recuperar nuestra fuerza”.

Wilma Esquivel Pat, 29 de agosto de 2019

Agradecimientos

Gracias nuevamente a la UNAM, la universidad pública que sigue abriendo caminos. Gracias a la Especialización en Negociación y Gestión de Conflictos Sociales y Políticos y a todos mis profesores, especialmente al Dr. Pablo Romo Cedano, mi asesor, cuyas clases me inspiraron a adoptar el enfoque de la Paz como parte de mi ejercicio profesional, gracias por el soporte académico y emocional para escribir esta tesina.

Gracias a mis sinodales, especialmente al Mtro. Christian Octavio Diego Guerra por haber hecho una revisión minuciosa con aportes muy necesarios e interesantes a mi trabajo, gracias a la Dra. Alejandra Betanzo de la Rosa, al Dr. Jorge Israel Hernández Herrera y a la Dra. Virginia Valdivia Caballero, quienes además fueron mis profesores de quienes no solo obtuve conocimientos significativos, sino que además pude disfrutar mucho el proceso de aprendizaje.

Gracias a mis papás y mi hermana Ana, por creer en mí. Gracias Benja por la ayuda.

Gracias Chul Metic Balumilal, Sagrada Madre Tierra por darme un propósito, te estoy escuchando y estoy a tu servicio.

Introducción.

En esta investigación se afirma que más allá de la infraestructura ferroviaria del Tren Maya, lo que causará mayores impactos negativos será el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) al transformar las dinámicas sociales sin que la población indígena y local tenga control sobre su territorio, recursos, cultura e incluso su propia vida, dejándolos a merced del extractivismo que el turismo de masas suele generar donde se asienta y del extractivismo y explotación de todos los proyectos asociados al tren, que le disputarán a las comunidades el territorio, sus recursos naturales, bienes comunes y a las personas, especialmente a sus jóvenes.

Por ello, esta investigación propone un procedimiento para que las comunidades a través de sus expertos comunitarios y con asistencia de expertos ambientales y sociales y con la validación de sus asambleas, realicen un Plan de Ordenamiento Territorial con el cual mantengan el control de su territorio y de sus recursos y puedan construir un modelo de desarrollo propio que por un lado posibilite a mediano y largo plazo, fortalecer su autonomía frente al asistencialismo y que por otro les permita proteger la Selva, marcando límites y barreras al avance de la depredación de esa multiplicidad de proyectos.

Para ello en el primer capítulo, se revisan las características del Tren Maya y del Plan de Ordenamiento Territorial, de los cuales hay poca información oficial, también se revisa lo que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y ONU-Hábitat han trabajado con comunidades mayas. En el segundo capítulo se hace un análisis del conflicto existente entre los promoventes y los opositores al tren, resaltando las causas de ese conflicto, los impactos del tren y posibles escenarios sobre los intereses que se posicionarían en la región con la presencia del tren.

Así, en el tercer capítulo, sin justificar el proyecto del Tren Maya, se presenta la propuesta de una consulta para la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial en la que se propone una metodología que tiene como ejes centrales: tiempo, integralidad, interdisciplinariedad y profundidad, además de una serie de principios para promover la

participación social, el desarrollo de diagnósticos participativos y planeaciones estratégicas con el fin de construir un ethos ambiental que transforme la relación de los humanos con la naturaleza.

Este trabajo considera que las comunidades indígenas y rurales del país y particularmente las comunidades mayas del área impactada por el Tren, tienen una vasta experiencia en la construcción de procesos propios de desarrollo, acordes con su cultura y con su medio ambiente. Por lo tanto, las comunidades mayas tienen la capacidad y el derecho a decidir sin simulaciones, el cómo gestionar, proteger y desarrollar sus territorios, utilizando los recursos que el Estado dirija a la región, ya sea como inversión a partir de la operación del tren y como inversión en programas y proyectos.

Sin embargo, la propuesta presentada no está libre de suspicacia y polémica, lo cual es perfectamente entendible por el contexto social que se padece en los territorios que están bajo el embate del extractivismo y por los efectos sociales que han generado las consultas previas en cuanto a la violación de los derechos humanos y a los principios de las consultas, por lo tanto, considero que se hace necesaria la siguiente advertencia: De ninguna manera se justifica el proyecto Tren Maya.

Frente a la crisis ambiental este tipo de megaproyectos extractivistas, de integración económica y territorial no deberían existir, y sin embargo, se siguen construyendo a pesar de los recursos jurídicos interpuestos y de la movilización social. Por ello hay que anticiparse a la siguiente fase que, para el caso de la presente investigación, es la prevención del conflicto y buscar la construcción colectiva de la paz en un contexto que se visualiza violento para las personas, sus comunidades y para la Naturaleza.

Metodología

En cuanto a la metodología empleada, se han priorizado dos enfoques: la transformación positiva de conflictos y la planeación prospectiva estratégica. El análisis de conflicto que envuelve al Tren Maya se aborda con la metodología del Manual para la Transformación Positiva de Conflictos desarrollado por Servicios y Asesorías para la Paz (SERAPAZ). La propuesta de consulta se ha desarrollado utilizando los postulados de la

planeación prospectiva estratégica y la construcción de escenarios, particularmente en cuanto a alcanzar el objetivo de resolver lo estructural y a largo plazo, en contextos de incertidumbre, donde es necesaria la gestión de riesgos, la elaboración de escenarios y visiones de futuro, para la construcción de la paz.

La mayor parte de esta investigación se realizó mediante investigación de gabinete ya que se desarrolló en temporada de confinamiento por Covid 19. Se hizo una revisión exhaustiva de notas de prensa, artículos académicos, pronunciamientos y redes sociales de organizaciones, así como información oficial del gobierno para documentar el proceso y sus actores, cuya información de manera ampliada se encuentran en el Anexo 1 y el Anexo 2.

La propuesta de la consulta se concibe a partir de la experiencia personal en la operación de consultas desde el ámbito institucional. En la tesis de maestría (2018-2020) documenté las malas prácticas y problemáticas que se presentan en las consultas en México. En la presente investigación busco aportar soluciones proponiendo procedimientos orientados a alcanzar los estándares internacionales en la materia.

1. El megaproyecto Tren Maya

A inicios del año 2023 el proyecto Tren Maya tiene avances significativos en la construcción de su infraestructura, un proceso que ha venido acompañado de protestas sociales y recursos legales y amparos. Dentro de estas protestas y críticas resaltan aquellas que aducen que la construcción se realiza sin considerar los impactos ambientales a ecosistemas únicos y sumamente frágiles en pleno cambio climático y los impactos sociales al incorporar a población indígena y rural con actividades primarias a una dinámica de turismo de masas que sistemáticamente ha sido lesiva para los derechos de las personas y la Naturaleza en México y todo el mundo.

En cuanto a la población indígena, la ausencia de una consulta, en la que las comunidades impactadas hayan sido plenamente informadas y el hecho de que no se les haya requerido el consentimiento ante la presencia de impactos significativos, tiene como consecuencia que la población no tiene los insumos para dimensionar la magnitud de las afectaciones no sólo de la infraestructura física, sino también, de los cambios en la vida, la economía, la cultura y en el futuro de extensas zonas que serán transformadas por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y posteriormente por el crecimiento en toda la región de actividades económicas e industriales asociadas directa o indirectamente con el tren.

La infraestructura ferroviaria, el POT, el crecimiento industrial en la región a partir del tren, el extractivismo asociado a las vías de comunicación, la vinculación con otras obras y corredores como el Transístmico ponen a la población indígena y rural en una franca desventaja frente a estos grandes consorcios que, apoyados por la administración pública, los deja fuera de las negociaciones de dos aspectos relevantes: el control de su territorio y la visión de desarrollo que debería prevalecer en la región.

El Tren Maya es quizá el proyecto más emblemático de la administración de López Obrador y su construcción parece imparable. En este proceso hay que analizar que muchas comunidades genuinamente confían en López Obrador y no se le asocia a priori con las políticas que han sido significativamente lesivas para la economía y derechos de la

población, aunado al discurso desarrollista en términos absolutamente positivos y a la ausencia de información relevante sobre los impactos sociales y ambientales. Un ejemplo de esto fue la consulta sobre el tren, a la que se tuvo oportunidad de asistir a observar el proceso en las sedes de Palenque Chiapas y Tenosique Tabasco, eventos en los que solo se informó a las comunidades indígenas de posibles beneficios y ningún impacto negativo¹.

Por otro lado, las comunidades que se oponen al proyecto junto con académicos y organizaciones sociales y ambientales han sido sistemáticamente desacreditados y estigmatizados en cuanto a sus intenciones, como cuando el presidente les llama pseudo ambientalistas o que están pagados por gobiernos extranjeros.² Por otro lado, la omisión en el cumplimiento de los recursos legales con resoluciones favorables a sus demandas, representa un incremento del estado de indefensión para las comunidades locales.

En este contexto, el Tren Maya es un megaproyecto que carece de espacios de diálogo para el tratamiento de temas sumamente relevantes que derivarán en la emergencia de conflictos socioambientales a los que es posible anticiparse para tratar de prevenir, en la medida de lo posible, violaciones a los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales (DESCA) y a los derechos de la Naturaleza.

1 Esto también fue cuestionado por la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas sobre los Derechos Humanos, que emitió un comunicado el 19 de diciembre de 2019, donde expresa su preocupación sobre la falta de cumplimiento de los estándares internacionales en la consulta sobre el Tren Maya. Se puede consultar en: <https://hchr.org.mx/comunicados/onu-dh-el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia/>

2 Este tipo de declaraciones se han dado a lo largo de la construcción del tren:

En mayo de 2023: <https://politica.expansion.mx/mexico/2023/05/06/amlo-tilda-de-pseudoambientalistas-a-defensores-de-cenotes-en-qroo>

En enero de 2022: <https://www.animalpolitico.com/sociedad/amparos-pseudoambientalistas-gente-tren-maya-amlo>

En julio de 2022: <https://www.animalpolitico.com/sociedad/amparos-pseudoambientalistas-gente-tren-maya-amlo>

Mongabay hace un artículo más pormenorizado al respecto, que se puede consultar en: <https://es.mongabay.com/2020/09/mexico-campana-contra-opositores-al-tren-maya/>

1.1 Características generales del Tren Maya

En septiembre de 2018, López Obrador, como presidente electo, se reunió con los gobernadores de Chiapas, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán³ y se esbozó el proyecto del Tren Maya, posteriormente, el 16 de diciembre se dio inicio de forma simbólica a las obras del Tren Maya, en una ceremonia en Palenque Chiapas⁴, donde se congregaron integrantes de los pueblos mayas y el mandatario mexicano brindó información general del proyecto. Posterior al acto descrito, se inician las preparaciones para licitar y empezar la construcción.

A partir de su publicación en el Diario Oficial de la Federación (DOF) del 12 Julio de 2019⁵, el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, en el capítulo Proyectos Regionales, establece a la letra que:

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 desalentando actividades como la tala ilegal y el tráfico de especies y propiciar el ordenamiento territorial de la región. Se procurará integrar a la obra y a sus beneficios a los pobladores; se gestionarán los derechos de vía que aún no se tengan mediante acuerdos con los propietarios de los terrenos respectivos; se buscarán acuerdos benéficos en los casos en los que las vías de propiedad federal se encuentren invadidas y se pedirá

3 Obras por Expansión. (10 de septiembre de 2018) AMLO presenta proyecto de Tren Maya a gobernadores del sureste. Revisado el 09 de enero de 2023. Disponible en: <https://obras.expansion.mx/construccion/2018/09/10/amlo-presenta-proyecto-de-tren-maya-a-gobernadores-del-sureste>

4 Deutsche Welle. (17 de diciembre de 2018). Comienza la construcción del Tren Maya. Revisado el 22 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.dw.com/es/comienza-la-construccion-del-tren-maya/a-46766201>

5 Diario Oficial de la Federación [DOF]. (12 de julio de 2019). Plan Nacional de Desarrollo 2014-2019. Pág. 16-17. Revisado el 22 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019#gsc.tab=0

la aprobación de las comunidades y pueblos originarios mediante consultas.

De acuerdo con la información aportada por la Secretaría de Turismo (TURISMO) y el Fondo Nacional para el Fomento al Turismo (FONATUR) en una de sus presentaciones⁶, se realizó un “Ejercicio Participativo”, organizado por la Secretaría de Gobernación (SEGOB) el día 15 de diciembre de 2019, donde participaron 100,940 personas de 5 Entidades Federativas y 84 Municipios, obteniéndose una respuesta afirmativa del 92.3% respecto al proyecto Tren Maya; por su parte, el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI) llevó a cabo una “Consulta Indígena” el día 14 y 15 del mismo mes, indicando participación de pueblos y comunidades Maya, Chol, Tzeltal, y Tzotzil en las mismas entidades, 118 municipios, una convocatoria a 1140 localidades de las cuales participaron 1,078 en 15 asambleas informativas y 15 consultivas.

El Tren Maya se proyectó principalmente como una obra de inversión, estimada a terminarse en 4 años (finales de 2023) con un costo entre 120 y 150 mil millones de pesos (aunque a septiembre de 2022, se ha calculado que ascienda a 290 mil millones de pesos por efecto de las ampliaciones y obras a la ruta en el tramo Quintana Roo como son los desvíos, puentes, viaductos, y segundos pisos)⁷ que permitan mantener intactas la conformaciones ecosistémicas del territorio, y debido al cambio híbrido de funcionamiento en los trenes⁸, está constituido por obras en infraestructura y servicio, los cuales harán uso de diversos derechos de vía, derecho de vía carretera que administra la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), y la eléctrica por la Comisión Federal de Electricidad (CFE) férrea (entiéndase por derecho de vía “la franja de terreno que se requiere para la

6 Secretaría de Turismo [TURISMO], Fondo Nacional para el Fomento al Turismo [FONATUR]. (Mayo 2022). Proyectos y programas prioritarios. Tren Maya. Revisado 23 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/726607/CPM_FONATUR_TREN_MAYA_02_MAY_22.pdf

7 El Financiero. (18 de septiembre de 2022). Gastos del Tren Maya se elevarán otra vez: Esta es la razón, según Luis Manuel Guerra. Revisado 23 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/2022/09/18/gastos-del-tren-maya-se-elevaran-otra-vez-esta-es-la-razon-segun-luis-manuel-guerra/>

8 Infobae. (1 de enero de 2023). El Tren Maya triplicó su costo, así lo admitió el propio López Obrador. Revisado 23 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.infobae.com/america/mexico/2022/07/26/el-tren-maya-triplico-su-costo-asi-lo-admitio-el-propio-lopez-obrador/>

construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes”⁹, cuya adquisición de derechos, puede llevarse de forma paralela con manifestaciones administrativas, ecológicas y sociales por los efectos que implican las obras al respecto).

En el Grafico 1 se pueden observar la ruta y las estaciones y paraderos del tren, con información de Fonatur del 2022:

Gráfico 1. Trayecto que recorrerá el proyecto Tren Maya en la zona sureste del país



Fuente: Secretaría de Turismo [TURISMO], Fondo Nacional para el Fomento al Turismo [FONATUR]. (2022). Proyectos y programas prioritarios. Tren Maya. https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2022/11/Presentacio%CC%81n-11112022_T_Maya.pdf

Con este proyecto se estima que posibilitará la transportación de turistas, pasajeros locales y carga, a través de una red ferroviaria de aproximadamente mil 500 km (de los cuales 700 km serán electrificados), la cual se interconectará con las principales ciudades y zonas turística de la península de Yucatán con sus 42 trenes y 219 vagones (fabricados por Alstom - Bombardier), que se desplazarán a una velocidad de 160km/h (pasajeros) y 120

9 Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Secretaría General, Secretaría de Servicios Parlamentarios. (6 de noviembre de 2020). LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO. Revisado 25 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/209_061120.pdf

km/h (mercancías), recorrerá 5 Entidades Federativas, 40 Municipios y 181 Localidades, se conformará de 7 tramos, contará con 20 estaciones y 14 paraderos.

El proyecto se considera como el primer generador de empleos con más de 100 mil en el sureste, y más de 11 mil empleos en Hidalgo (para la construcción de trenes); se propone la protección del patrimonio cultural y la creación de áreas naturales protegidas (Parque del Jaguar, Calakmul II y Nuevo Uxmal), pasos de fauna, se prevén programas de reforestación, programas de mejoramiento de 26 zonas arqueológicas, proyectos hoteleros y de forma general, se plantea que la población a lo largo del área de influencia del proyecto se verá beneficiada con mejoras en infraestructura, educación, cultura, vivienda, salud, deporte, internet y desarrollo económico¹⁰; aunque no se dispone de documentación oficial hasta el momento, la cual explique de manera puntual quienes serán las instancias, los procedimientos, los tiempos y que autoridad será la encargada de monitorear que se cumplan las mejoras programadas.

Al transcurrir el proyecto Tren Maya, se han presentado una serie de protestas por parte de la sociedad civil¹¹, organizaciones¹² ¹³ y ambientalistas¹⁴, grupos indígenas,

10 Secretaría de Turismo [TURISMO], Fondo Nacional para el Fomento al Turismo [FONATUR]. (2022). Proyectos y programas prioritarios. Tren Maya. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2022/11/Presentacio%CC%81n-11112022_T_Maya.pdf

11 Organización Nacional de Responsabilidad del Estado A. C. [ONRE]. (17 de mayo de 2022). Boletín de prensa. Juez Federal admite demanda colectiva promovida por ONRE en contra de empresas responsables de la construcción del Tren Maya. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.animalpolitico.com/wp-content/uploads/2022/05/Resumen-demanda-vs-Tren-Maya.pdf>

12 Greenpeace. (2022). REPORTE TÉCNICO DEL ANÁLISIS DE LA MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL MODALIDAD REGIONAL DEL PROYECTO TREN MAYA TRAMO 5 SUR. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.greenpeace.org/static/planet4-mexico-stateless/2022/06/177e038c-reporte-ana%CC%81lisis-te%CC%81cnico-tren-maya-tramo-5-sur-revisado-1.pdf>

13 Vázquez, J. (04 de diciembre de 2022). El Economista. AMLO presenta vía elevada para Tramo 5 del Tren Maya. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.economista.com.mx/estados/AMLO-presenta-via-elevada-para-Tramo-5-del-Tren-Maya-20221204-0052.html>

14 Gasparello, G., Quintana, J. (2020). Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO). ¡Que no lleve el Tren! Regiones indígenas en contra del Tren Maya. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: http://biblioteca.clacso.edu.ar/Italia/csdm-caminantes/20201029062855/QUENOTELLEVEELTREN_web.pdf

investigadores¹⁵, grupos de académicos¹⁶, que se oponen a dicho proyecto, sus demandas son: el peligro de hundimiento en zonas de suelo kárstico¹⁷, que se atenta contra elementos endémicos característicos de los ecosistemas, los impactos políticos y sociales del megaproyecto en los territorios indígenas, por la presentación de las manifestaciones de impacto ambiental (MIA) fuera de los plazos establecidos, cuando las obras habían iniciado, o porque no cumplen con los criterios definidos que debe contener la MIA. Lo anterior ha derivado en al menos 25 demandas judiciales¹⁸.

En este sentido algunas de las mencionadas protestas, han derivado, por referir un ejemplo, en la suspensión definitiva de las obras del Tren Maya en el tramo 5, mediante el fallo de un Juez en Quintana Roo. En respuesta, se han realizado diversas declaraciones del Ejecutivo donde menciona que los grupos políticos opositores son quienes buscan frenar la transformación del país, e incluso organizaciones financiadas por empresarios y por el gobierno de Estados Unidos¹⁹.

15 Ceceña, A., Veiga, J. (diciembre de 2019). Observatorio Latinoamericano de Geopolítica [OLAG]. Avances de Investigación. Tren Maya. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.ccmss.org.mx/wp-content/uploads/Tren-Maya.-Avances-de-investigaci%C3%B3n-2.pdf>

16 Bellota, L. (junio de 2020). Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. El Tren Maya: ¿un proyecto culturalmente responsable? Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/content/download/173639/862521/file/CESOP-IL-72-14-TrenMaya-280620.pdf>

17 Redacción. (19 abril de 2022). BBC News Mundo. Tren Maya: un juez ordena suspensión definitiva de obras en el tramo 5 de uno de los proyectos emblemáticos de AMLO en México. Revisado 29 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-61149996>

18 Radwin M. (11 de febrero de 2022) México: nada detiene el proyecto del Tren Maya, ni siquiera las demandas judiciales. Mongabay. Revisado el 15 de junio de 2023. Disponible en: <https://es.mongabay.com/2022/02/mexico-nada-detiene-el-proyecto-del-tren-maya-demandas-judiciales/>

19 Comunicado. (25 julio de 2022). Presidencia de la República. Continúan obras del Tren Maya conforme a la ley, afirma presidente López Obrador. Revisado 29 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/continuan-obras-del-tren-maya-conforme-a-la-ley-afirma-presidente-lopez-obrador#:~:text=Ante%20la%20decisi%C3%B3n%20de%20declarar,en%20contra%20de%20servidores%20%C3%ABlicos.>

Cabe mencionar que el Tren Maya ha sido declarado, como un asunto de Seguridad Nacional, según se estableció en el Acuerdo en el Diario Oficial de la Federación DOF 22/11/2021²⁰ y que en su artículo segundo se lee:

Se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a otorgar la autorización provisional a la presentación y/u obtención de los dictámenes, permisos o licencias necesarias para iniciar los proyectos u obras a que se refiere el artículo anterior, y con ello garantizar su ejecución oportuna, el beneficio social esperado y el ejercicio de los presupuestos autorizados.

La autorización provisional será emitida en un plazo máximo de cinco días hábiles contados a partir de la presentación de la solicitud correspondiente. Transcurrido dicho plazo sin que se emita una autorización provisional expresa, se considerará resuelta en sentido positivo.

Surgen diversos cuestionamientos sobre las implicaciones que esta regulación tiene, respecto al Tren Maya, pero también sobre cualquier otro megaproyecto a futuro ¿Acaso esta acción busca destrabar la suspensión definitiva impuesta por el juez en el Tramo 5 de las obras, e incluso facilitar la continuidad de las mismas en los tramos donde se presenten eventualidades que detengan las obras? ¿O se trata de abrir la posibilidad para que éste y otros megaproyectos o los proyectos asociados con el tren pasen por encima de las salvaguardas sociales y ambientales que a lo largo de los años se han logrado posicionar en la legislación nacional? Habría que realizar un análisis que permita entender la implicación de la declaración emitida por el presidente.

²⁰ DOF. (22 de noviembre de 2021). ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional. Pág. 1. Revisado 29 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5635985&fecha=22/11/2021#gsc.tab=0

1.2 El Plan de Ordenamiento Territorial y la participación social

Un plan de ordenamiento territorial es una herramienta de planeación que delimita el modelo de desarrollo que se implementará en una determinada región a partir de políticas, estrategias y programas que orientan el uso, ocupación y aprovechamiento del territorio. El Tren Maya no solo es infraestructura ferroviaria, también trae aparejado el reordenamiento territorial de las áreas de influencia del proyecto para responder a objetivos específicos relacionados con la integración económica, el extractivismo, el control migratorio y el turismo.

Según la información de la página oficial del Tren Maya, el modelo de desarrollo del Tren Maya, tiene como uno de los pilares de organización a las *comunidades sustentables*, estas son:

Los territorios en el área de influencia directa de las estaciones del Tren Maya. Se basan en un nuevo modelo de ordenamiento territorial integral que tiene el fin de asegurar que exista equilibrio en cuatro ejes de acción desde el empoderamiento local y la vocación territorial de las comunidades²¹:

1. Ordenamiento Integral Territorial.
2. Sustentabilidad Ambiental.
3. Desarrollo Social y Cultural.
4. Desarrollo Económico.

Posteriormente se amplía el número de ejes y se desarrollan los objetivos de cada uno, afirmando también que: “No se replicará el “modelo Cancún” ni se promoverá el turismo de explotación”:

²¹ Tren Maya. Comunidades Sustentables. Clase Magistral. 2021. Revisado el 18 de enero de 2023. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/674840/Clase_Magistral_Tren_Maya.pdf

EJES DE ACCIÓN



Fuente: Tren Maya. Comunidades Sustentables. Clase Magistral. 2021.

Posteriormente se afirma que:

Desde la Dirección de Desarrollo Urbano del Tren Maya se trabaja, entre otros, en cuatro temas prioritarios para las Comunidades Sustentables:

1. Instrumentación para la planeación. Proceso de **planeación participativa y de socialización para el diseño** e implementación de los Planes Maestros de las Comunidades Sustentables:

2. Movilidad y accesibilidad. Generación de mesas técnicas, talleres y conversatorios para entender el funcionamiento de los sistemas de movilidad urbanos, identificar las problemáticas de movilidad que hoy viven las personas sin el proyecto del Tren Maya y proponer estrategias y proyectos que ayuden a establecer una ruta de acciones para mejorar la movilidad en las localidades.

3. Construcción colectiva: Diseño participativo. **Consulta indígena, próximamente guía para la implementación de procesos comunitarios participativos para las Comunidades Sustentables.**

4. Generación de modelos asociativos.²²

Si bien el modelo describe un contenido y un proceso deseable en la teoría, el riesgo se encuentra en su implementación, ya que en la práctica se está empleando un modelo de participación social que replica malas prácticas de otras iniciativas gubernamentales y empresariales, específicamente en cuanto a la ausencia de procedimientos adecuados, ya que no se da el tiempo necesario para que se realice un análisis y reflexión profunda y tampoco son ejercicios suficientemente representativos, por lo que no se puede afirmar que es un proceso comunitario a pesar de que lo discutido en esos eventos, es un tema que atañe a todos los integrantes de la comunidad. Éstas fueron precisamente las problemáticas de la consulta indígena sobre el Tren Maya.

Otro ejemplo muy revelador es el informe que presenta ONUHABITAT sobre los Talleres de Visión de Desarrollo Regional:

ONU-Hábitat y Fonatur trabajó con las comunidades para **decidir el modelo de desarrollo** del Tren Maya.

Durante enero y febrero, a través de un proceso participativo, ambas instituciones llevaron a cabo talleres de **construcción de la visión** de desarrollo regional del Sureste de México y Península de Yucatán

En cada uno de ellos se llevaron a cabo **dos sesiones** con el objetivo de realizar un **mapeo de actores y diagnóstico territorial participativo (T1)** junto con la **elaboración de la visión territorial a escala local (T2)**. Los talleres **facilitaron la definición y actualización de los planes de ordenamiento territorial** que se realizan junto a Sedatu y las secretarías estatales. Estos planes tendrán en cuenta las particularidades de cada estado, superando la segregación socioeconómica y socioespacial, sin

²² Esta información se encontraba en la página <http://www.trenmaya.gob.mx/> actualmente sin acceso.

generar mayor presión sobre los servicios ambientales y urbanos.²³
(negritas propias).

Este esquema de trabajo repite a otros procesos participativos que se han desarrollado con comunidades indígenas, por ejemplo, las consultas sobre el Plan Nacional de Desarrollo que se realizan cada inicio de sexenio y que arrojan más o menos los mismos resultados. Según este mismo informe, en estos talleres se identificaron los principales intereses de las comunidades que deberán ser atendidos: el desempleo, la falta de infraestructura y servicios; la inseguridad; el respeto a los derechos indígenas; el cuidado de zonas arqueológicas; la protección al medio ambiente. Basta una revisión general de las anteriores consultas federales y locales para darse cuenta que son las mismas demandas y preocupaciones que las comunidades han expresado durante años y que en dos días de talleres no es posible, hacer más allá de un listado de necesidades. Esta dinámica también fue la misma que se utilizó en la consulta sobre el Tren Maya, un listado de necesidades.

Si bien los resultados, los participantes, las dinámicas de estos talleres y sus relatorías no parecen ser públicos, es difícil pensar que en solo dos días se pudo concluir con un mapeo de actores, un diagnóstico territorial participativo y una visión territorial a escala local. El hecho de repetir la misma estrategia en cuanto a la “participación de las comunidades” permite prever también los resultados, entre otros, que la población indígena se tendrá que acomodar y en otros casos sobrevivir a un modelo de desarrollo previamente diseñado por otras instancias y que no necesariamente responde a la definición de las prioridades de desarrollo del pueblo maya²⁴, a sus aspiraciones y a las

²³ ONU Hábitat. Talleres de Visión de Desarrollo Regional. Revisado el 8 de enero de 2023. Disponible en: <https://www.onuhabitat.org.mx/index.php/talleres-de-vision>

²⁴ Convenio 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes. Artículo 7

1. Los pueblos interesados deberán tener el derecho de decidir sus propias prioridades en la que atañe al proceso de desarrollo, en la medida en que éste afecte a sus vidas, creencias, instituciones y bienestar espiritual y a las tierras que ocupan o utilizan de alguna manera, y de controlar, en la medida de lo posible, su propio desarrollo económico, social y cultural. Además, dichos pueblos deberán participar en la formulación, aplicación y evaluación de los planes y programas de desarrollo nacional y regional susceptibles de afectarles directamente.

formas de vida que les sería idóneo impulsar en su territorio y esto es violatorio de los estándares internacionales enmarcados en el Convenio 169 de la OIT.

Sería sumamente útil para el propio Estado mexicano que la población local tuviera la oportunidad de complejizar estos ejercicios participativos con base a su experiencia y conocimiento de su territorio. Por su parte, el Estado debería facilitar institucionalmente y de forma permanente la construcción conjunta de estos necesarios instrumentos de manera no simulada. Hacerlo no solo le daría pertinencia operativa y cultural a un proceso de desarrollo sumamente complejo, sino porque también son las bases de la democracia participativa, del ejercicio de la ciudadanía y de la construcción del espacio cívico, que son elementos clave para la construcción de la paz.

En concreto, complejizar el análisis implica reconocer los componentes de las demandas de las comunidades y como se transformarían con la presencia del tren, es decir, si la demanda es el incremento de empleos y la mejora de condiciones económicas, entonces, a partir de la instalación del Tren Maya, ¿Las comunidades quieren reconvertir sus actividades primarias a servicios turísticos? O ¿Quieren fortalecer la agricultura que actualmente desempeñan? Si fuera así, ¿Qué necesitan? ¿Financiamiento, capacitación, tecnificación, vías de comercialización, caminos cosecheros? ¿Existen esos programas, se van a crear o no se van a crear? ¿Están en posibilidades de pasar del autoconsumo a surtir los requerimientos del turismo de masas en la región? ¿Les interesa o no? ¿Esto tiene impactos culturales y cómo se van a prevenir y mitigar? ¿Tienen garantizada o se pone en riesgo su seguridad alimentaria? ¿Cuál es el estatus de sus tierras? ¿Cuál es la vocación de cada territorio? ¿Qué problemas hídricos enfrentan las actividades primarias y cómo se complejizará con la demanda de agua para turismo? ¿Qué conflictos sociales se prevé que se presenten a partir de la menor disponibilidad del recurso? ¿Esto es ambientalmente sostenible a largo plazo en esa zona?

¿En el mapa de actores se prevé que va a pasar con la agroindustria? ¿Qué impacto tiene sobre el territorio, sobre la población y la economía local y en la política de cada estado? ¿Institucionalmente qué se propone ante estas diferencias de poder e intereses

que entrarán en tensión? ¿Según el mapa de actores, qué hay que hacer con la Procuraduría agraria y el Registro Agrario Nacional (RAN) en esa región antes de implementar medidas?

Si están interesados en las actividades turísticas ¿A qué aspiran? ¿A desarrollar sus propios proyectos? ¿Les acomoda el turismo comunitario, el turismo de naturaleza, quieren diseñar su propio esquema? ¿Qué necesitan para que sean funcionales sus proyectos? ¿Qué lineamientos aplicará el proyecto integral Tren Maya cuando grandes consorcios turísticos quieran desarrollar sus megaproyectos en territorios indígenas? ¿A qué tipo de empleo aspiran y a cuál tienen acceso realmente? ¿Se prevén medidas para que la población pueda acceder a mejores empleos y mejor pagados? ¿Cómo exactamente? ¿Qué reformas legales, cambios en política pública, ampliación o modificación o creación de programas públicos, creación de infraestructura, etc. transformará esa y otras condiciones? ¿A qué aspiran los jóvenes? ¿A qué aspiran las jóvenes según las condiciones que enfrentan? ¿Cómo influye el nivel académico, el estado de salud y la falta de vías de comunicación en el acceso al empleo y cómo el Tren Maya transformará esas condiciones? ¿O no lo hará?

También es necesario complejizar las medidas, para que éstas puedan reflejarse en ordenamientos territoriales y planificaciones gubernamentales, por ejemplo, si la población demanda empleo y actualmente se reconocen las limitaciones que padecen para acceder a condiciones dignas ¿Qué hacer? ¿Se incrementa de manera especial y acelerada la cobertura y nivel académico de la región? ¿Qué infraestructura se requiere? ¿A través de un sistema de becas? ¿Qué papel tendría la organización comunitaria con relación a la educación? ¿Son útiles las universidades interculturales? ¿Cuántas y en dónde? ¿Quién y bajo qué criterios se diseñan los programas educativos para el turismo comunitario y para incrementar las competencias y especialización para los empleos del turismo de masas? Se requieren certificaciones ¿Lengua materna y lenguas extranjeras? ¿Qué medidas aplicar para que las niñas y las jóvenes puedan acceder a mayores grados académicos y mejor salario?

En cada componente del desarrollo, se podría ahondar bajo la misma dinámica de complejizar las problemáticas y sus soluciones y no solo ofrecer asistencialismo²⁵. Así, la pregunta relevante es cómo la población indígena puede construir su propio mapeo de actores, su diagnóstico territorial participativo y su visión territorial a escala local. En efecto los planteamientos de FONATUR son necesarios, obviamente hacerlo en dos días es una simulación y un ejercicio de mala fe hacia la población que participó y hacía quienes confiaron en sus representantes para participar en ellos.

Se parte de la premisa de que el Tren Maya es un megaproyecto impuesto por un modelo de desarrollo extractivista, sostenido por el gobierno federal, con fuertes impactos sociales y ambientales y que se construye a toda prisa sin permitir que el propio gobierno ni mucho menos las comunidades puedan prever y proponer un modelo de desarrollo que no sea tan lesivo (porque lo será) para los pueblos y el medio ambiente. Quienes están preparados para insertarse en el ordenamiento territorial y seguramente ya están en proceso de estudios previos para la implementación de sus proyectos, son los grandes consorcios turísticos, inmobiliarios, la agroindustria y aquellos quienes poseen grandes capitales y que esperan que el Tren Maya abra la puerta al territorio y a los recursos que la península posee y que hasta la fecha han sido custodiados en mayor o menor medida por el pueblo maya.

Como plantea Jesús Antonio Machuca:

Un hecho que no se puede soslayar es que éste es un tipo de ordenamiento territorial que no se dirige sólo en un sentido endógeno, sino que es de orden geopolítico y alcance supranacional. Es ante todo un ordenamiento para la integración del país con la economía global sobre la base —pretendidamente— de un régimen de economía mixta (de

²⁵ En esta investigación se entiende por asistencialismo, la intervención estatal caracterizada por la dotación de recursos que solucionan solo precariamente determinadas necesidades de la población y que no afronta causas estructurales, a través de programas y proyectos diseñados por el gobierno sin la participación ciudadana, lo cual sostiene un sistema paternalista que genera dependencia, clientelismo, individualismo y desmovilización colectiva.

participación estatal y capital) adaptado al esquema muy extendido de zonas francas y zonas económicas especiales.²⁶

Siendo el principal riesgo el que el pueblo maya y las comunidades locales y campesinas pierdan el control territorial y que se implemente un modelo de desarrollo tipo Cancún, la propuesta es que el Plan del Ordenamiento Territorial se deje en manos de las comunidades para que estas puedan poner límites a la explotación y degradación ambiental masiva y puedan utilizar la movilidad económica del tren para facilitar un desarrollo planificado bajo su propia visión, que les permita la pervivencia física y cultural con dignidad.

¿Esto es viable? Según las promesas de López Obrador a los pueblos indígenas, debería serlo. Es necesario recordar que el tren tiene una fuerte proyección al transporte de carga, de combustible, a la movilidad económica de la península, a la integración regional, etc., es decir, los objetivos previstos por los promoventes del proyecto pueden cumplirse hasta cierto nivel, aún con todos los riesgos que estos conllevan, pero sin límites a la perversión capitalista, la península y sus comunidades corren un riesgo crítico.

Las comunidades y los expertos indígenas y no indígenas que los acompañan han gestionado durante décadas propuestas de desarrollo alternativo que se podría adaptar a este megaproyecto, esta es la propuesta del presente trabajo de investigación Y ¿Por qué esta discusión es necesaria ahora? Debido a que el sistema económico ha comprometido la integridad planetaria ¿Necesitamos como humanidad grandes hoteles, marinas turísticas y campos de golf o necesitamos a la Selva maya?

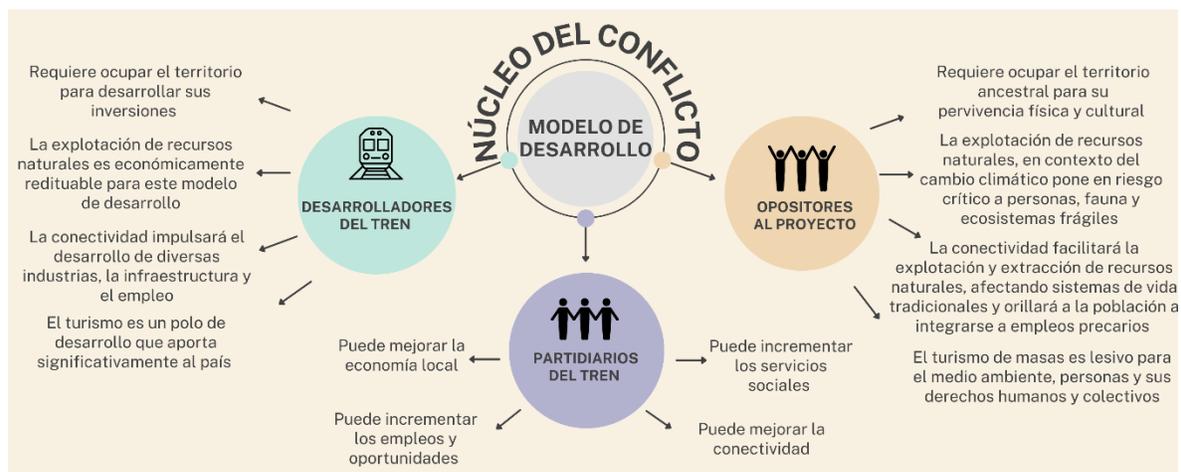
²⁶ Machuca J. (2021) El Tren Maya: desafíos para un ordenamiento territorial inscrito en la globalización. En Gasparello, G. y Núñez V. (coords.) Pueblos y territorios frente al tren maya. Escenarios sociales, económicos y culturales - 1a. ed. - Oaxaca: Centro Interdisciplinar para la Investigación de la Recreación, A.C. Revisado el 15 de junio de 2023. Disponible en: <http://bajotierraediciones.com/wp-content/uploads/2022/04/tren-maya-enero-vf.pdf#page=73>

2. Herramientas para el análisis del conflicto

A continuación, se revisará brevemente el análisis del conflicto que rodea al Tren Maya, a partir de las herramientas aportadas por el Manual para la Transformación Positiva de Conflictos de SERAPAZ y se reflexionará sobre si existe alguna forma de replantear el proyecto de tal manera que no sea una expresión más del capitalismo extractivista, repetida ahora a una escala mucho mayor y que la población pueda utilizarlo como una herramienta para alcanzar el buen vivir en sus propios términos.

Se considera que el núcleo del conflicto es la imposición de un modelo de desarrollo a través de la implementación de megaproyectos con la subsecuente ocupación territorial, y que detona afectaciones a los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales de los pueblos indígenas, comunidades locales, rurales y urbanas

Gráfico 3. El núcleo del conflicto en el proyecto Tren Maya



Fuente: Elaboración propia

Entonces, el núcleo del conflicto no son los pequeños y grandes problemas que se han presentado y se presentarán, como el asunto de la ocupación e indemnización de tierras, el desplazamiento de quienes ocuparon el derecho de vía federal, la barrera social y ambiental que implica la infraestructura ferroviaria, el transformar comunidades agrícolas a prestadoras de servicios turísticos, entre muchos otros impactos tangibles e intangibles, inmediatos, continuados y acumulativos. El núcleo del conflicto que antecede a todas estas problemáticas es imponer un modelo de desarrollo clasista, ambientalmente peligroso en

plena crisis climática, en donde las comunidades locales pierden territorio y poder a manos de las cúpulas ya conocidas.

Las afirmaciones de Miguel Ángel Ramírez Zaragoza permiten entender por qué el modelo de desarrollo es el núcleo del conflicto, y qué implicaciones conlleva:

A inicios del siglo XXI el mundo se encuentra inmerso en una profunda crisis global ocasionada por la profundización y la expansión del capitalismo hasta los rincones más apartados del planeta. Esta crisis tiene diversas dimensiones, entre las que destacan: la pobreza y la crisis alimentaria en la que se encuentran sumergidos cientos de millones de seres humanos; los efectos nocivos del cambio climático ocasionado por el calentamiento global, que altera los ecosistemas y pone en riesgo la vida de muchas especies, incluyendo, por supuesto, a los seres humanos; amplios procesos de migración; luchas por el agua y los recursos naturales que a veces ocasionan conflictos bélicos; terrorismo y crimen organizado, y, en general, la profundización de las desigualdades económicas, políticas y sociales. Lo anterior da como resultado malestar y descontento social, lo que, aunado a la construcción de identidades colectivas, la exigencia de mayores espacios de participación y de democracia, así como la necesidad de construir alternativas al sistema, propician el surgimiento de diversas formas de organización y protesta, entre las que destacan los movimientos sociales como mecanismos necesarios para la defensa de derechos, para paliar los efectos de la crisis, para solucionar conflictos y satisfacer demandas, y, en general, para crear proyectos políticos y sociales que contrarresten las relaciones sociales que el capitalismo (global y neoliberal) dominante impone; a saber, la explotación económica, la dominación política y la enajenación ideológica.²⁷

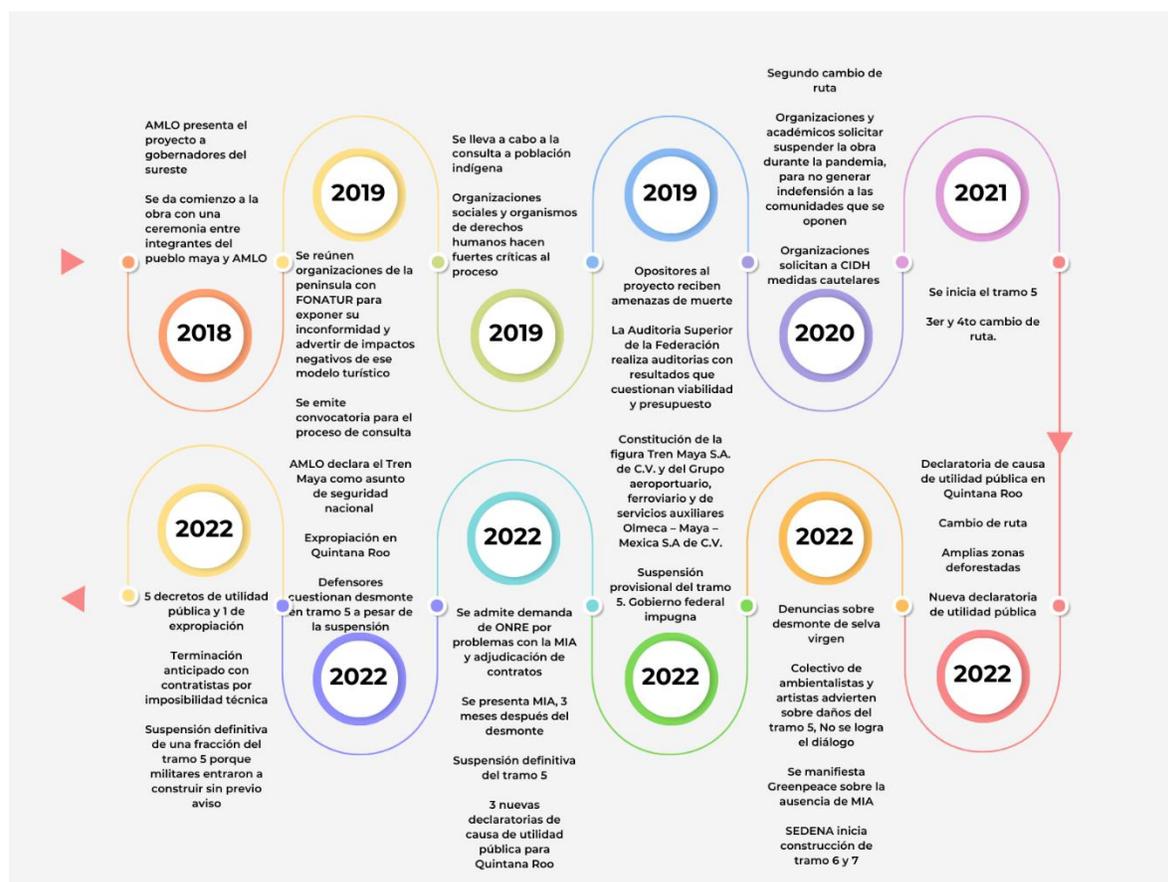
²⁷ Ramírez M. (Coord.) (2016) Movimientos sociales en México: apuntes teóricos y estudios de caso. UAM Azcapotzalco. Pág. 19. Revisado el 5 de junio de 2023. Disponible en:

Este contexto ayuda a entender porque la movilización social en muchas partes del mundo, definen su acción colectiva ya no solo como “defensa del territorio” sino como “Luchas por la Vida” frente a la necropolítica de un modelo basado en la acumulación y la desposesión.

2.1 El proceso del conflicto a través de la línea del tiempo

En este apartado se presenta el desarrollo cronológico de la construcción del Tren Maya con los principales sucesos. Para entender el proceso se hizo una documentación con información más detallada a partir de notas periodísticas, lo cual se puede consultar el Anexo 1. En el siguiente gráfico, aparecen sucesos más relevantes.

Gráfico 4. Línea del tiempo del tren maya.

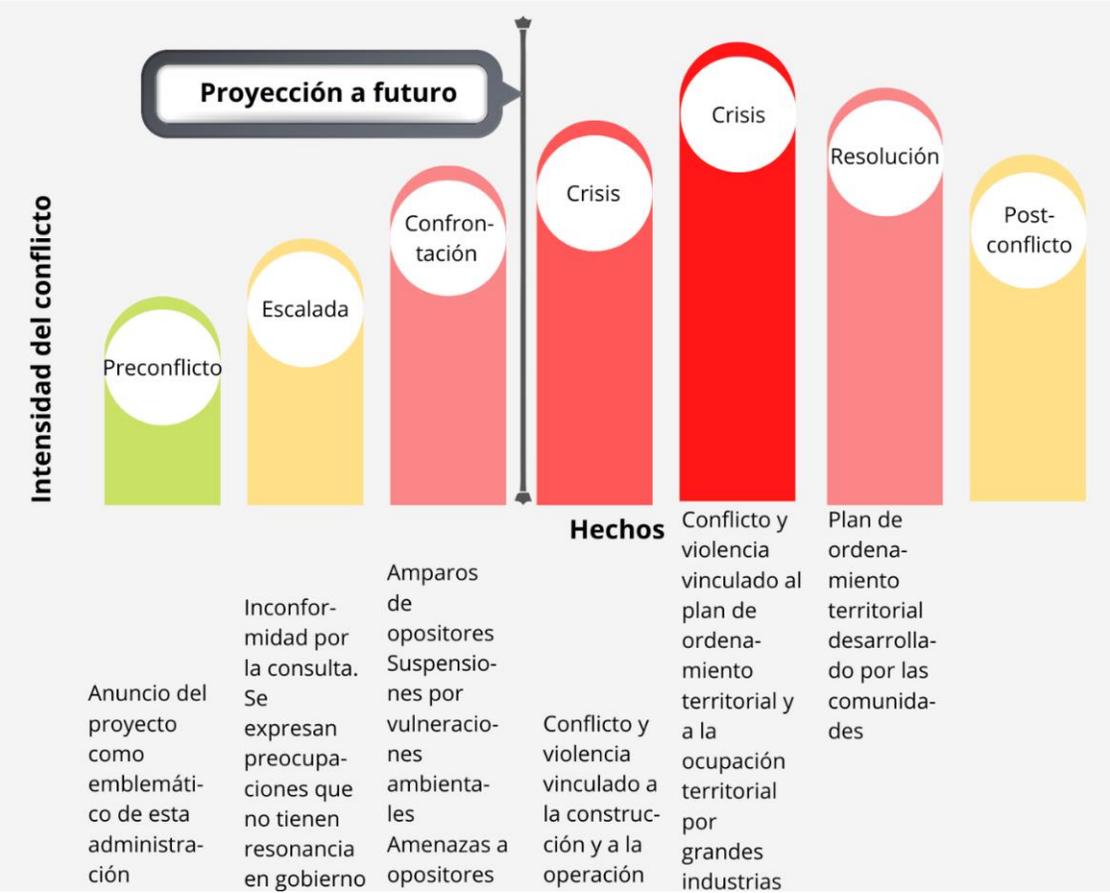


Fuente: Elaboración propia con datos de prensa y metodología del manual de SERAPAZ

Se considera que, para la magnitud del proyecto, este ha avanzado con bastante rapidez lo cual ha sido una crítica constante de los opositores al proyecto pues argumentan que la rapidez no está permitiendo hacer los estudios sociales y ambientales necesarios y particularmente, no posibilita la escucha de sectores sociales con conocimientos específicos de la región, ya sea de comunidades indígenas y rurales o científicos, quienes independientemente del golpe político que se pueda presentar, están genuina y gravemente preocupados por lo que un proyecto de estas dimensiones y con el modelo de desarrollo que trae aparejado, pueda representar para la península.

Es un asunto de gravedad por los impactos, pero también por la emergencia de conflictos sociales que surgirán con la construcción y que continuarán o aumentarán con la operación. Por ello, se considera de utilidad visualizar en qué fase de la escalada del conflicto se está actualmente:

Gráfico 5. Intensidad del conflicto en el Tren Maya.



Fuente: Elaboración propia con metodología de SERAPAZ

La reflexión a partir del anterior gráfico es que, tomando en cuenta la envergadura del proyecto y los impactos significativos que generará, aún no se está en una fase crítica y por lo tanto hay buenas oportunidades para la prevención del conflicto. Hasta el momento, la construcción de la infraestructura está generando problemáticas de diferente calado, sin embargo, se considera que la operación, la implementación del programa de ordenamiento y la ocupación territorial por la industria turística, inmobiliaria, de la agroindustria, la energética, cárnica, entre otras, sí provocará una emergencia de conflictos bastante importante en la región además de las problemáticas que a corto, mediano y largo plazo generará la degradación ambiental a escala masiva.²⁸

2.2 El conflicto sobre el Tren Maya a través de sus actores

Los actores que han intervenido en el Tran Maya hasta la fecha tienen rangos de poder muy disímiles. Es posible afirmar que los objetivos de la mayoría de los actores involucrados en el proceso son de carácter pragmático, y en estados avanzados de conflicto sus objetivos pueden llegar a ser radicales.

Se observó en la población afectada, actos con diferentes niveles de racionalidad y estrategias que fueron paulatinamente complejizándose. Al principio era posible observar comunidades poco organizadas, sin embargo, a partir de las primeros conflictos y movilizaciones se visualizó a nivel local pero también regional, una mayor organización. No en todos los casos las comunidades han logrado llegar a una organización de carácter más institucionalizada, sin embargo, regionalmente sí fue posible observar el fortalecimiento o emergencia de organizaciones que tomaron la bandera anti Tren Maya y de defensa del territorio y de la vida frente a mega proyectos, como su principal exigencia²⁹.

²⁸ El Colectivo Geocomunes ha realizado un análisis sobre el crecimiento del sector energético, turístico – inmobiliario y agroindustrial en la península y su impacto en la propiedad social, que da cuenta de las amenazas socioambientales que ahora enfrentan las comunidades mayas, a lo que ahora se añade el Tren Maya. Este análisis puede ser consultado en: http://geocomunes.org/Analisis_PDF/Expansion_capitalista_propiedad_social_Junio2020.pdf

²⁹ Sobre el proceso de resistencia de organizaciones y comunidades, la documentación de Mongabay sobre el trabajo del Consejo Regional Indígena Popular de Xpujil (CRIPX), permite tener un acercamiento más detallado. Este se puede consultar en: <https://es.mongabay.com/2022/10/controversia-por-tren-maya-en->

También están los miembros de las comunidades indígenas, rurales o en las ciudades que genuinamente consideran que el tren es un proyecto benéfico para la región y el país. Un factor que ha tenido relevancia es la confianza que una porción no menor de la población, depositó en López Obrador, en sus propuestas y en su discurso, lo anterior aunado a la falta de información, genera que muchas personas estén a favor o en contra pero sin la posibilidad de profundizar en las causas.

Por su parte, el gobierno optó por la deslegitimación de los opositores, de sus intenciones e intereses. Naturalmente estos proyectos que tienen un trasfondo político siempre se capitalizarán para un uso político, que beneficie o afecte a determinado grupo de interés, sin embargo, en esta inercia se ha hecho oídos sordos a legítimas e importantes advertencias sobre el proyecto, sobre todo las de carácter ambiental.

También es muy importante poner el foco en los actores que impulsan los intereses privados y estatales y que representan el corporativismo mexicano e internacional, que acompañan la construcción de tren, como han acompañado muchos otros proyectos a lo largo de la historia moderna de este país. Al respecto la organización Poder, afirma que:

El ‘período neoliberal’ en México significó, entre otras cosas, la entrega de empresas estatales a manos particulares que favorecieron el enriquecimiento de un grupo empresarial que ha tenido fuerte influencia en la agenda pública y que permitió la profundización de la captura corporativa del Estado, un fenómeno que se produce cuando una élite económica puede influir en las decisiones en materia de política pública para beneficio privado, por encima del bienestar común. La manera en que ha sido diseñado el Tren Maya indica que dicho patrón se mantiene,

mexico-entrevista-romel-gonzalez/#:~:text=El%20Consejo%20Regional%20Ind%C3%ADgena%20Popular,en%20contra%20del%20tren%20maya. Por otro lado, el trabajo de Asamblea Múuch’ Xíinbal en la resistencia jurídica e ideológica al tren maya, también ha sido documentado: <https://es.mongabay.com/2022/03/tren-maya-impactos-ambientales-mexico-entrevista-pedro-uc-be/>
Desde los representantes mayas del Congreso Nacional indígena, también se ha profundizado en las formas de resistencia de las comunidades y en particular contra la desinformación respecto al proyecto: <https://www.cronica.com.mx/academia/tuvieramos-acceso-justicia-tren-maya-estaria-detenido.html>

los principales beneficiarios continúan siendo unas élites empresariales activas en diversos sectores de la economía mexicana y participantes de otros grandes proyectos impulsados por el gobierno. Hasta el momento dichos grupos empresariales han sido los principales favorecidos con la distribución de presupuesto público destinado a este proyecto.³⁰

También es necesario no perder de vista a los actores sobre los que no hay información pública o evidente como el crimen organizado. Durante junio y julio de 2023 se pudo constatar de primera mano, que en los 11 municipios chiapanecos donde tiene presencia el Movimiento en Defensa de la Vida y el Territorio (Modevite), el cual consolidó su organización al oponerse a la super carretera que correría de Palenque a San Cristóbal de las Casas, la presencia del crimen organizado es cada vez mayor. Se infiere que su arribo responde a la necesidad de controlar las presidencias municipales que se eligen en 2024 en previsión a las oportunidades que los megaproyectos asociados al tren traerían al crimen organizado. La población teme el posicionamiento del crimen en sus territorios como en Chicomuselo, donde el crimen organizado es el brazo armado de la minería.

El mapa de actores se realizó a través de la recopilación de notas periodísticas u obtenidas de las páginas web de los actores que han tenido un papel en este proceso. La información específica se puede consultar en el Anexo 2 de este documento. El mapa de actores tiene la siguiente simbología

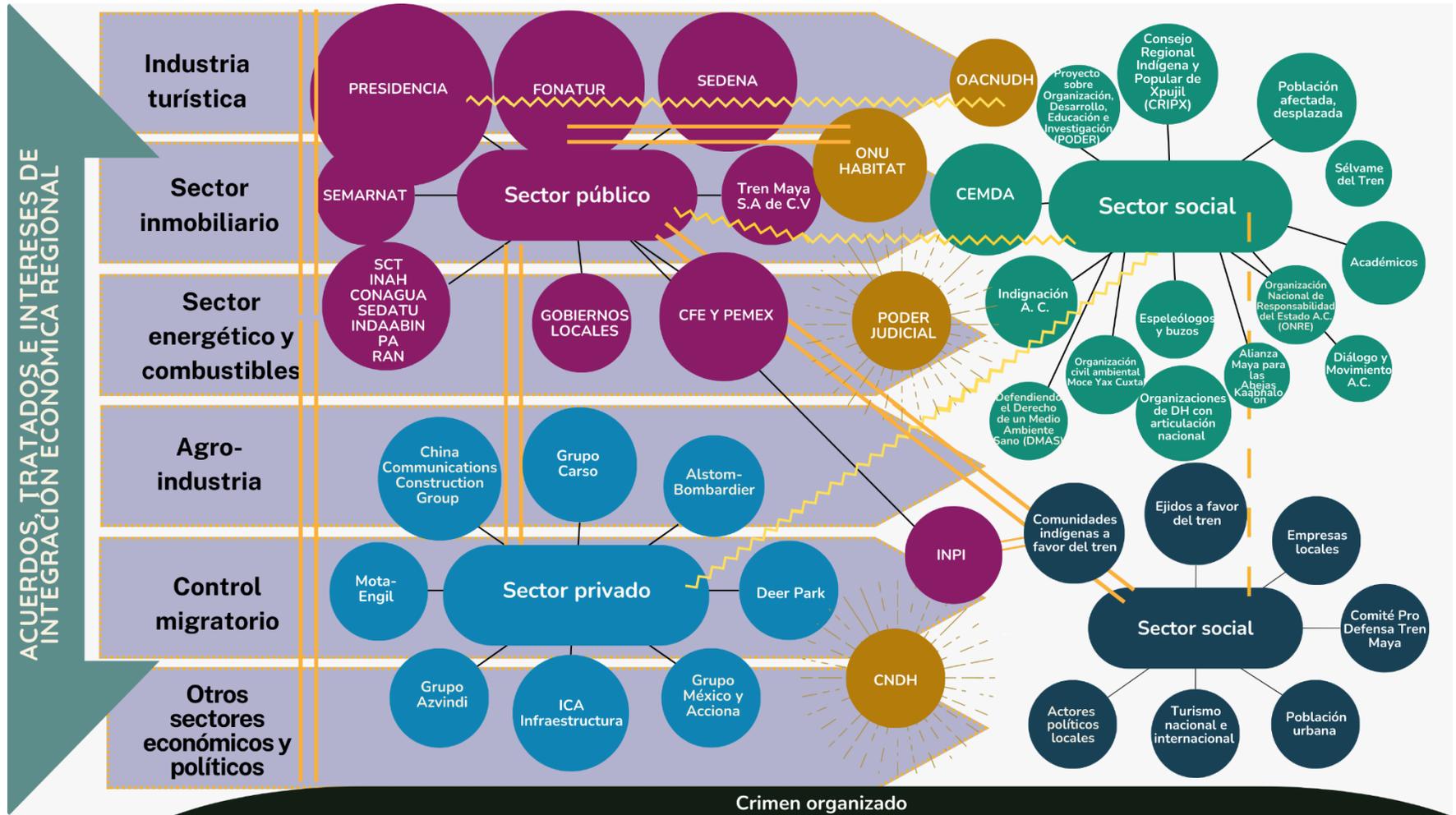
Gráfico 6. Simbología del mapa de actores.



Fuente: Elaboración propia con metodología del manual de SERAPAZ

³⁰ PODER. El Tren de las Élites, Empresas beneficiadas y proyectos energéticos en la península 2020. México <https://trenmaya.poderlatam.org/#/informeTM/>

Gráfico 7. Mapa de Actores del Tren Maya



Fuente: Elaboración propia con datos de prensa y metodología del manual de SERAPAZ

2.3 Escenarios sobre los principales impactos del Tren Maya

Con relación al proyecto Tren Maya que se instalará en el sureste mexicano, hay que distinguir sus dos grandes componentes, por un lado, la infraestructura, consistente en la línea del tren y sus estaciones y, por el otro lado, el Plan de Ordenamiento Territorial para toda la región. Ambos componentes tienen efectos, impactos y consecuencias sobre la población en general y sobre la población indígena en particular. Este análisis se enfoca en los impactos de ambos componentes a los derechos colectivos y humanos de la población indígena, estos insumos pretenden aportar información para hacer una prospectiva en dos escenarios posibles, a saber:

¿Cuál es el escenario de las comunidades indígenas a futuro, en el caso de que el Ordenamiento Territorial se implante en la región para facilitar una política de turismo de masas o gran turismo?

¿Cuál es el escenario de las comunidades indígenas a futuro, en el caso de que el Ordenamiento Territorial se implante en la región para facilitar una política de desarrollo basada en derechos humanos y en un modelo construido por las comunidades?

Para iniciar con el diagnóstico, se considera que una metodología útil es la “rueda futuros” ya que *ayuda a pensar en los posibles impactos de las tendencias actuales* (la política económica y social en la que se enmarca el Tren Maya) *o posibles eventos futuros* (la emergencia de conflictos y precarización de la población y el medio ambiente), *mostrar interrelaciones complejas* (el conflicto de intereses entre actores con poder y sin él en la región) y *fomentar una perspectiva consciente del futuro*³¹ (aún es posible evitar la violación de derechos humanos y ambientales de forma grave).

La rueda futuros nos ayuda a identificar la progresión de consecuencias que traería el tren por su arraigamiento en el territorio, la construcción, la operación y el funcionamiento del Plan de Ordenamiento Territorial, para ello, esta rueda futuro explora

³¹ Glenn Jerome, The Futures Wheel, The Millennium Project Pag. 2. Disponible en <https://millennium-project.org/wp-content/uploads/2020/02/06-Futures-Wheel.pdf>

algunas de las principales consecuencias en áreas de particular interés y la progresión de esas consecuencias.

Una de las desventajas de esta herramienta es que no permite observar cada componente a profundidad a pesar de que sus elementos son sumamente complejos, pero no es un objetivo de esta investigación hacer una evaluación de impactos³², por otro lado, la ventaja de la herramienta es que en su conjunto permite observar una mirada abarcadora de la problemática en cuestión.

Estos ejercicios, se centran en los impactos negativos y no se incluyen los positivos, lo anterior porque en primer lugar se busca dimensionar el potencial de riesgo y en segundo lugar, como ya se ha analizado en amplia literatura sobre los procesos de desarrollo, los proyectos neoliberales y de integración territorial buscan abrir los espacios naturales y humanos al consumo y la explotación capitalista, esta modernidad significa para los más pobres, una precarización aún mayor de su calidad de vida y cuando se habla de indígenas, la transformación de sus formas tradicionales de vida y de vinculación con el territorio.

³² En la información oficial no se encontró que se haya realizado una evaluación de impacto social, sin embargo, desde el sector académico, se han estado elaborando análisis paralelamente a la construcción del tren. Varios de ellos se citan en esta investigación, pero se puede ahondar sobre el tema de los impactos en los siguientes trabajos:

https://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya.pdf

<https://www.cemda.org.mx/tren-maya/>

<https://territoriospatrimonio.files.wordpress.com/2019/07/impactos-tren-maya-junio2019-colectivo.pdf>

<http://bajotierraediciones.com/wp-content/uploads/2022/04/tren-maya-enero-vf.pdf#page=73>

[https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Rodriguez-](https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Rodriguez-Wallenius/publication/357517142_Geopolitica_de_las_resistencias_socioambientales_frente_a_la_construccion_del_Tren_Maya/links/61d1ede3b6b5667157c18c45/Geopolitica-de-las-resistencias-socioambientales-frente-a-la-construccion-del-Tren-Maya.pdf)

[Wallenius/publication/357517142_Geopolitica_de_las_resistencias_socioambientales_frente_a_la_construccion_del_Tren_Maya/links/61d1ede3b6b5667157c18c45/Geopolitica-de-las-resistencias-socioambientales-frente-a-la-construccion-del-Tren-Maya.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Rodriguez-Wallenius/publication/357517142_Geopolitica_de_las_resistencias_socioambientales_frente_a_la_construccion_del_Tren_Maya/links/61d1ede3b6b5667157c18c45/Geopolitica-de-las-resistencias-socioambientales-frente-a-la-construccion-del-Tren-Maya.pdf)

https://www.ecologiapolitica.info/wp-content/uploads/2021/02/060_Alfaro-et-al_2020klhn.pdf

[https://d1wqtxts1xze7.cloudfront.net/62982112/gc-ttm-2-2019-libre.pdf?1587087979=&response-](https://d1wqtxts1xze7.cloudfront.net/62982112/gc-ttm-2-2019-libre.pdf?1587087979=&response-content-)

[disposition=inline%3B+filename%3DPERSPECTIVA_DE_LOS_TERRITORIOS_DEL_NORTE.pdf&Expires=1690349845&Signature=W5d5KXonBeFnps1hO9CHz4t82oOAUhHTJtd-](https://d1wqtxts1xze7.cloudfront.net/62982112/gc-ttm-2-2019-libre.pdf?1587087979=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DPERSPECTIVA_DE_LOS_TERRITORIOS_DEL_NORTE.pdf&Expires=1690349845&Signature=W5d5KXonBeFnps1hO9CHz4t82oOAUhHTJtd-)

[26SSpLJ40BmsmNztE42UvBREYQQJielCRLVWk2GyjJj6zAs4WvHdGiygFg-SjojW5Tk6~sTNPTQJRYyijx5gLywIsc-H00~MoGgR4OTFig8DqWoZut8hFueVHr~JlerZE31lyCKFF~crALSvxqLJxB7ElBnWEpsNKK0e2F9KY-](https://d1wqtxts1xze7.cloudfront.net/62982112/gc-ttm-2-2019-libre.pdf?1587087979=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DPERSPECTIVA_DE_LOS_TERRITORIOS_DEL_NORTE.pdf&Expires=1690349845&Signature=W5d5KXonBeFnps1hO9CHz4t82oOAUhHTJtd-26SSpLJ40BmsmNztE42UvBREYQQJielCRLVWk2GyjJj6zAs4WvHdGiygFg-SjojW5Tk6~sTNPTQJRYyijx5gLywIsc-H00~MoGgR4OTFig8DqWoZut8hFueVHr~JlerZE31lyCKFF~crALSvxqLJxB7ElBnWEpsNKK0e2F9KY-)

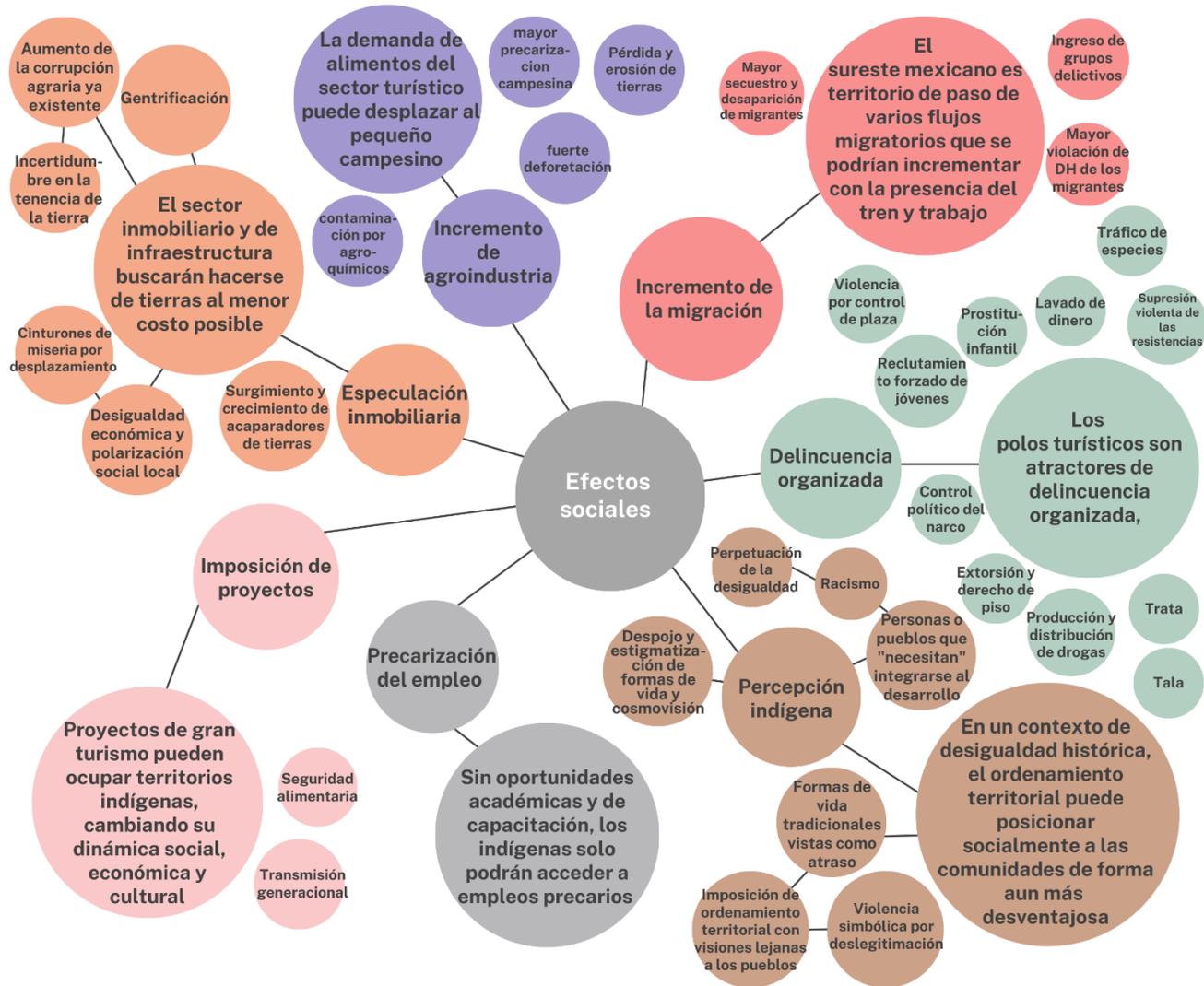
[FsADAaG91qA8ZqahgOIS9HLOsUil83AWV45B3MO3xCZTb1Ac~pNCRL~11~NNCHiksaH2IkZuW8Z1zHsvJr1mB](https://d1wqtxts1xze7.cloudfront.net/62982112/gc-ttm-2-2019-libre.pdf?1587087979=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DPERSPECTIVA_DE_LOS_TERRITORIOS_DEL_NORTE.pdf&Expires=1690349845&Signature=W5d5KXonBeFnps1hO9CHz4t82oOAUhHTJtd-26SSpLJ40BmsmNztE42UvBREYQQJielCRLVWk2GyjJj6zAs4WvHdGiygFg-SjojW5Tk6~sTNPTQJRYyijx5gLywIsc-H00~MoGgR4OTFig8DqWoZut8hFueVHr~JlerZE31lyCKFF~crALSvxqLJxB7ElBnWEpsNKK0e2F9KY-FsADAaG91qA8ZqahgOIS9HLOsUil83AWV45B3MO3xCZTb1Ac~pNCRL~11~NNCHiksaH2IkZuW8Z1zHsvJr1mB)

[OBdV3cuOy~M4F64DfvMcaPUYDqPvx28-njaEH0nR1ZQCpdL3hYw__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA](https://d1wqtxts1xze7.cloudfront.net/62982112/gc-ttm-2-2019-libre.pdf?1587087979=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DPERSPECTIVA_DE_LOS_TERRITORIOS_DEL_NORTE.pdf&Expires=1690349845&Signature=W5d5KXonBeFnps1hO9CHz4t82oOAUhHTJtd-26SSpLJ40BmsmNztE42UvBREYQQJielCRLVWk2GyjJj6zAs4WvHdGiygFg-SjojW5Tk6~sTNPTQJRYyijx5gLywIsc-H00~MoGgR4OTFig8DqWoZut8hFueVHr~JlerZE31lyCKFF~crALSvxqLJxB7ElBnWEpsNKK0e2F9KY-OBdV3cuOy~M4F64DfvMcaPUYDqPvx28-njaEH0nR1ZQCpdL3hYw__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA)

<https://cicy.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1003/2544/1/2019-06-20-Reyes-et-al.-El-Tren-maya.pdf>

Además, no existe a la fecha información gubernamental que dé indicios de un proyecto de desarrollo diferente. El tren seguramente traerá algunos beneficios para la población maya, rural y urbana precarizada, sin embargo, no se considera que estos sean mayores a los perjuicios, particularmente cuando se profundiza en los impactos ambientales. Finalmente, si se busca hacer un balance entre los impactos positivos y negativos, la discusión se debería centrar en quiénes son los beneficiarios y a quiénes perjudican los costos sociales y ambientales.

Gráfico 8. Impactos sociales del Tren Maya



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 9. Impactos ambientales del Tren Maya



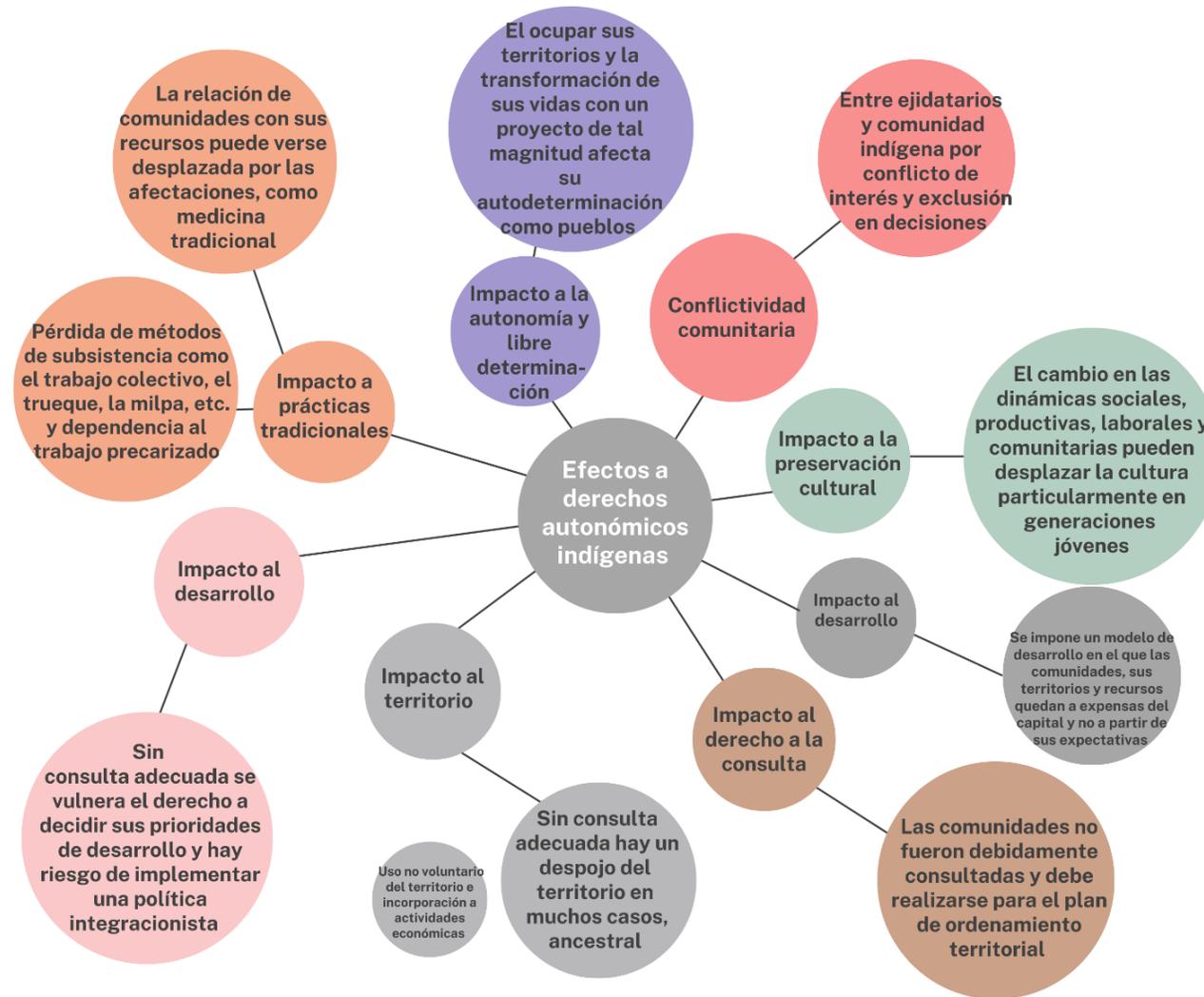
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 10. Impactos del Tren sobre los territorios mayas



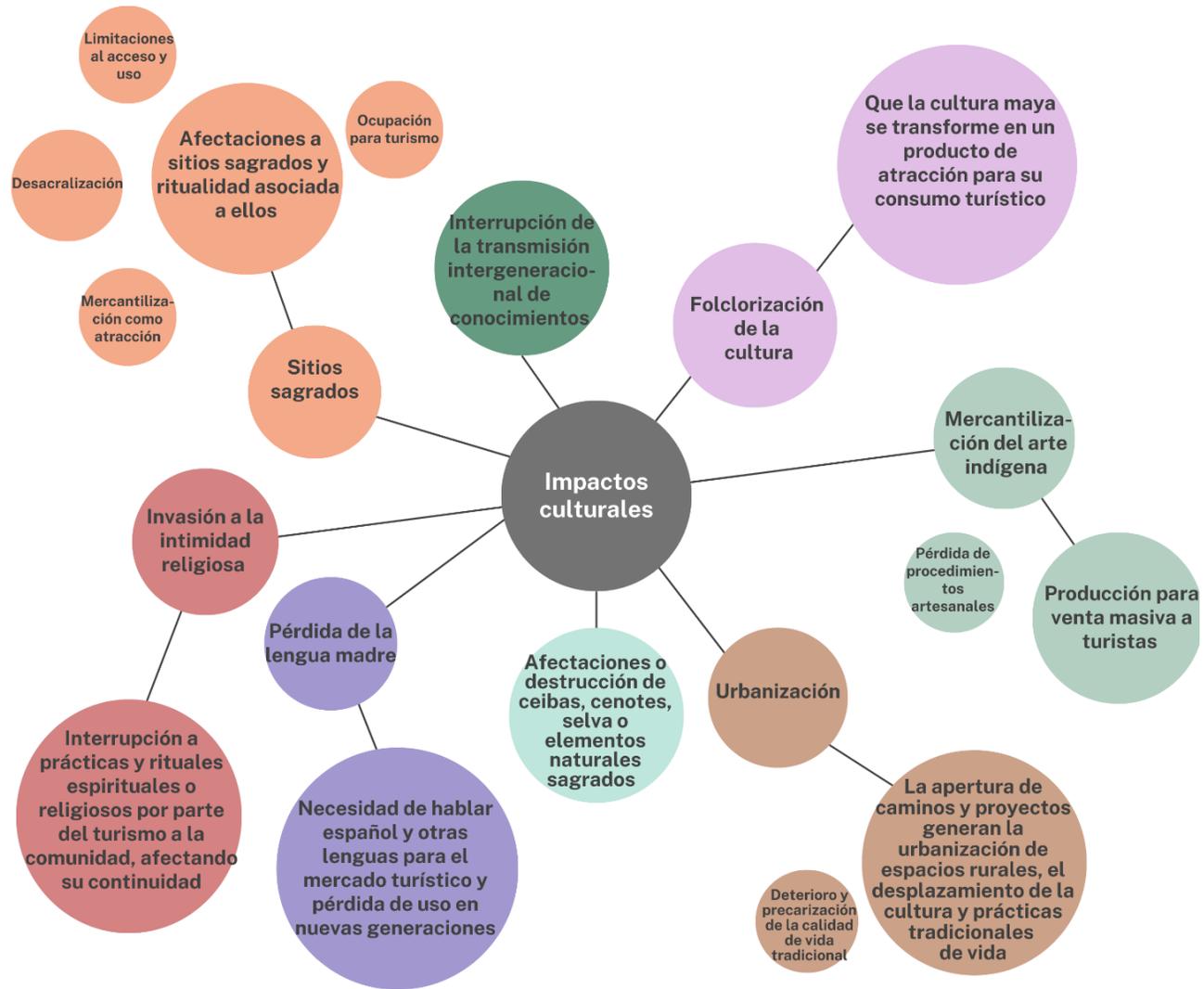
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 11. Impactos del Tren Maya sobre los derechos autónómicos indígenas.



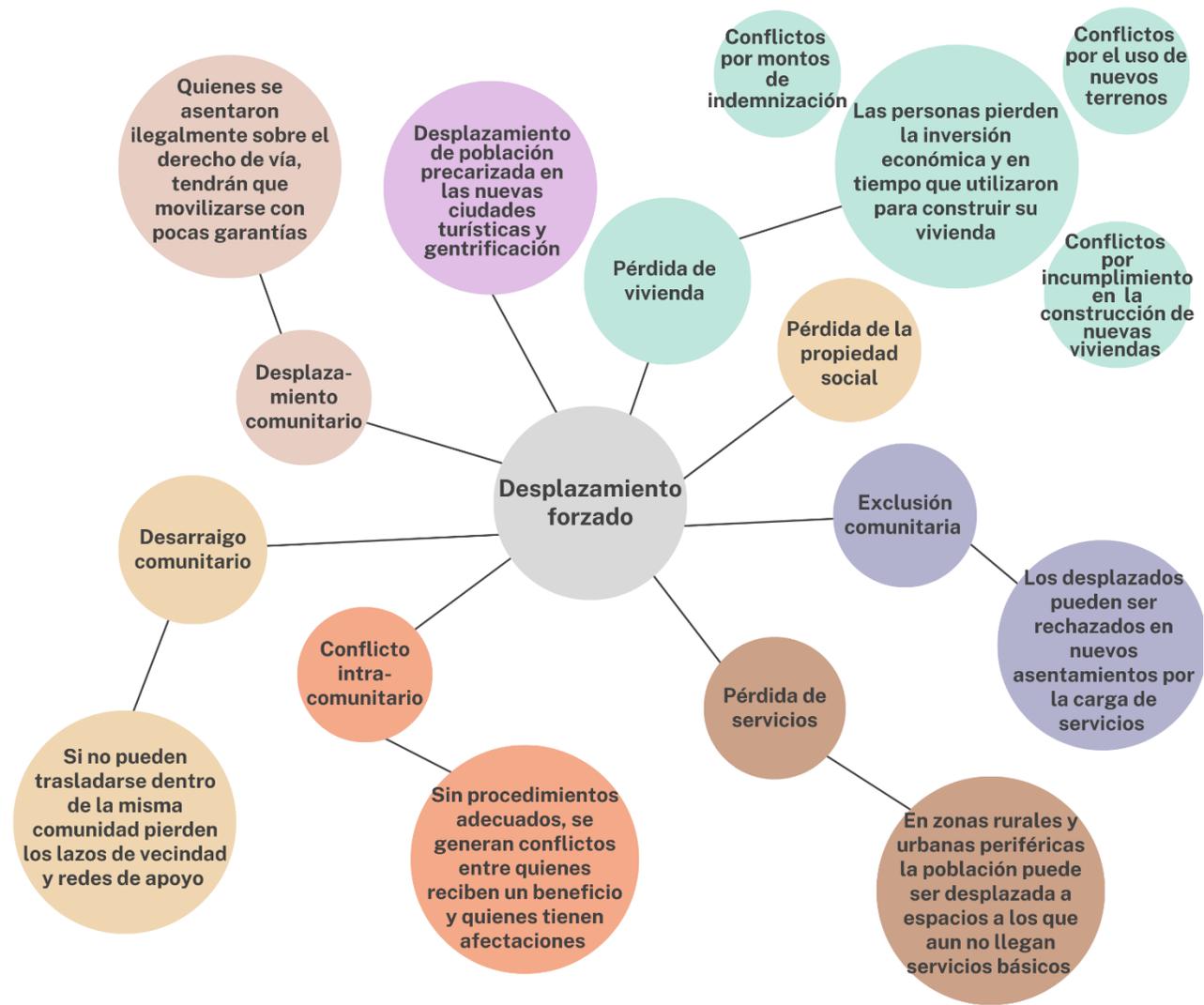
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 12. Impactos culturales del Tren Maya.



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 13. Impactos del Tren relacionados con el desplazamiento forzado.



Fuente: Elaboración propia.

2.4 Conflicto en las visiones, intereses y necesidades relativas al desarrollo

Basados en el constante discurso desarrollista que rodea al Tren Maya, como uno de los argumentos de presión o promesa para que las comunidades indígenas den su consentimiento a la instalación de proyectos en su territorio, (aunque no fue precisamente requerido bajo los estándares internacionales) se considera que la visión de desarrollo es un tema toral que es necesario abordar.

Cuando se habla de desarrollo vinculado al Tren Maya, es necesario resaltar que no existe una propuesta formal en el que las comunidades se puedan ver reflejadas. La información que se les dio en la consulta se limitó a ofrecer la cartera de programas sociales, a los que la población debería tener acceso por su calidad de ciudadanos mexicanos con independencia del tren. Estos programas por supuesto no explican como el tren transformaría la economía de la población, sus actividades productivas, el territorio, las dinámicas sociales, entre otros aspectos relevantes. A su vez, la información pública de las ciudades sustentables es muy general, no se detalla como estas impactarían a la población con la menor cuota de poder y con la mayor marginación y qué se hará para transformar positivamente esa situación. Finalmente, como ya se ha dicho, tampoco hay indicios de que la población local rural, indígena y urbana pueda participar efectivamente en la definición del desarrollo detonado por el tren³³.

Si las comunidades no son actores determinantes en la toma de decisiones sobre el modelo de desarrollo y la actual administración no ha resuelto la opacidad en la información sobre cómo se implementará el modelo de desarrollo que acompaña al Tren Maya ¿Qué escenario se podría inferir que traerá el Tren Maya? Quizá sirva recordar que el antecedente

³³ En la página web de FONATUR, se encuentra la información que se les dio a los asistentes de la consulta, en la que se puede observar que sólo son generalidades, no se profundiza en cómo las comunidades convivirán y serán beneficiadas por el proyecto. Además, de la observación directa de las asambleas informativas en Palenque y Tenosique, se pudo observar que la mayor parte del tiempo fue usado para que funcionarios de diversas instituciones, expusieran la cartera de programas sociales. La información entregada a comunidades durante la consulta puede consultarse en el siguiente enlace: <https://www.gob.mx/fonatur/documentos/informacion-para-las-comunidades-indigenas-sobre-el-proyecto-tren-maya-233597>

del Tren Maya es el proyecto Tren Transpeninsular Mérida – Punta Venado que Enrique Peña Nieto presentaba en diciembre de 2012 y que era anunciado como: “La alianza estratégica del Gobierno con el sector privado, será un pilar fundamental de nuestra capacidad de generar mayor infraestructura para el desarrollo del país”³⁴

¿Por qué remitirse a una planeación gubernamental de otro sexenio? Porque el Tren Maya es un proyecto planificado en otro sexenio junto con un programa de crecimiento económico para toda la región, con actores específicos cuyos intereses ya habían sido movilizados con anterioridad. Observar estos actores y el tipo de proyectos, nos permite aproximarnos a la visión de desarrollo que podría detonar el Tren Maya. Esto podría ser una especulación, si no fuera porque no hay indicios de que este proyecto, tenga un enfoque social diferente a cualquier otro proyecto del capitalismo extractivista y, por otro lado, sí hay muchos indicios de que este proyecto repite malas prácticas y no ha desarrollado, por lo menos hasta la fecha y de manera pública una propuesta de desarrollo enfocada en sus pobladores locales, en su medio ambiente y en su pervivencia social y cultural.

Para tal efecto a continuación se verá con qué tipo de proyectos se hacía acompañar el Tren Transpeninsular a través del Programa Regional de Desarrollo del Sur- Sureste 2014-2018.

Programa Regional de Desarrollo del Sur-Sureste 2014-2018

De forma previa a la consolidación del Tren Maya como uno de los 30 Proyectos o Programas Prioritarios del gobierno de López Obrador, éste ya había sido contemplado parcialmente en el Programa Regional de Desarrollo del Sur-Sureste (Región comprendida por Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán) 2014-2018³⁵, que presentó la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU).

³⁴ Presidencia de la República EPN. Anuncio del Inicio del Proyecto del Tren Transpeninsular Mérida – Punta Venado Revisado el 9 de enero de 2023. Disponible en: <https://www.gob.mx/epn/prensa/anuncio-del-inicio-del-proyecto-del-tren-transpeninsular-merida-punta-venado-14315>

³⁵ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU], Dirección General de Desarrollo Regional, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. (s.f.). Programa Regional de Desarrollo del Sur-Sureste 2014-2018. Revisado el 14 de diciembre de 2022. Disponible en:

En la siguiente tabla se pueden visualizar algunos proyectos presentados en el Programa Regional de Desarrollo Sur-Sureste 2014-2018, los cuales podrían reactivarse con el proyecto del Tren Maya, al ser concebidos para realizarse en las entidades federativas donde dicho proyecto cuenta con obras en proceso, o porque el carácter de los proyectos son de índole ferroviaria o porque están en el sector turístico en los estados de influencia del tren o porque pertenecen a los intereses de los actores de la región. Si bien no son todos los considerados por el Programa, se han seleccionado los que tienen una mayor relación con los criterios recién mencionados.

Es interesante observar las columnas de “proyecto” y “función” y reconocer el tipo de proyectos propuestos en aquel entonces, como son los campos de golf y marinas turísticas, el desarrollo industrial y de la agroindustria, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles, megalotes hoteleros y residenciales, y complejos turísticos, ya que la tendencia permite observar el modelo de desarrollo planteado. También es interesante observar la columna de “Sector” porque posibilita tener un acercamiento a los actores que a nivel regional pueden estar dominando la arena, que fueron movilizados en ese entonces y que podrían mantener interés en la inversión que posibilite el Tren Maya actualmente.

Tabla 1. Obras posiblemente relacionadas con el desarrollo del Tren Maya

PROYECTO TIPO	NO.	SECTOR	SUB SECTOR	PROYECTO	ZONAS	FUNCIÓN
Proyectos Región	50	SCT	Ferrocarriles	Rehabilitar el tramo Mérida-Puerto Progreso	Península Yucateca	
	51	SCT	Ferrocarriles	Rehabilitar el ferrocarril del Sureste	Península Yucateca	
	69	Corporativo GES	Turismo	Campeche Country Club	Península Yucateca	Campo de golf, playa privada, lotes de 600 m2, hospital, universidad y muelle
	70	Privado	Turismo	Ocho campos de Golf en cuatro Estados	Pacífico Sur, Golfo De México	2 en Campeche, 2 en Oaxaca, 3 en Quintana Roo y 1 en Yucatán
	71	FONATUR	Turismo	Construcción y equipamiento de nueve marinas Turísticas en cuatro Estados	Pacífico Sur, Golfo de México, Península Yucateca	3 en Campeche. 1 en Quintana Roo, 1 en Tabasco y 4 en Veracruz
	74	SAGARPA/CONAGUA	Agroindustria	Rehabilitación y modernización de distritos de riego y rehabilitación y conservación de estructuras de cabeza	Pacífico Sur, Golfo de México, Península Yucateca	
	75	SAGARPA	Agroindustria	Cadena Productiva Arroz	Península Yucateca	Ampliar la superficie sembrada
	82	SAGARPA/SEMAR	Ganadería, Pesca Y Forestal	Cadena Productiva Pesca	Península Yucateca	Superación de los rezagos existentes y controlar la pesca furtiva de pecadores piratas
	84	CONAFOR	Ganadería, Pesca Y Forestal	Cadena productiva forestal de alta competitividad en la cuenca específica industrial formada por el sur de Veracruz, Tabasco, norte de Chiapas y sur de Campeche, para la producción de celulosa, MDF, chapas, por mencionar algunos productos	Pacífico Sur Golfo de México	Cuenca Industrial Forestal del golfo de México. Se cuenta con un estudio de prefactibilidad técnica, ambiental, social y económica del proyecto, el cual indica que es rentable económica y ambientalmente
85	SEMARNAT	Ganadería, Pesca Y Forestal	Programa de reforestación integral de las cuencas que comparten Tabasco y Chiapas	Pacífico Sur Golfo de México	Recuperar la capacidad de producción forestal de la región y contar con la posibilidad de mantener la reserva ecológica para generaciones futuras a mediano y largo plazo, además de proteger de inundaciones las partes bajas de la cuencas de los ríos	
Megaproyecto: Corredor Transísmico. 1a Etapa	94	SCT/APP	Ferrocarriles	Rehabilitar el ferrocarril Transísmico, Coatzacoalcos-Salina Cruz	Pacífico Sur, Golfo de México	
	95	SCT/APP	Ferrocarriles	Construir el libramiento Ferroviario Minatitlán-Coatzacoalcos	Golfo de México	
	102	SE / Gob. Estatales	Industria	Impulsar el desarrollo industrial y agroindustrial en el corredor	Golfo de México	Impulsar el desarrollo industrial y agroindustrial en el corredor
	104	SENER /PEMEX /APP	Energía	Desarrollo de la Industria Petroquímica y derivados: Pajaritos y otros	Golfo de México	Impulsar el desarrollo industrial y agroindustrial en el corredor
	107	SENER, IDESA, BRASKEM (Brasil)	Energía	Construcción de Etileno XXI	Golfo de México	Impulsar el desarrollo industrial y agroindustrial en el corredor

PROYECTO TIPO	NO.	SECTOR	SUB SECTOR	PROYECTO	ZONAS	FUNCIÓN
Megaproyecto: Impulsar el Desarrollo de La Riviera Maya	110	SECTUR / Gob. Yucatán /APP	Varios Sectores Acción Transversal	Impulsar el Desarrollo de la Riviera Maya	Península Yucateca	Considerando la demanda de servicios turísticos en la zona de Cancún y el potencial de la costa del Mar Caribe, se propone el desarrollo controlado y respetuoso de la fragilidad del medio ambiente y buscando la participación activa de la población originaria
	111	SCT/ASSA	Aeropuertos	Riviera Maya, Reserva territorial para segundo aeropuerto a futuro	Península Yucateca	Prever crecimiento a futuro
	112	SCT/APP	Ferrocarriles	Rehabilitar y modificar ferrocarril del Sureste	Península Yucateca	
	113	SCT/APP	Ferrocarriles	FFCC Transpeninsular Mérida - Punta Venado	Península Yucateca	
	114	SCT/APP	Ferrocarriles	Tren ligero. Punta VenadoCancún. Punta Venado-Tulúm	Península Yucateca	
	115	SCT/APP	Ferrocarriles	Rehabilitar y mejorar ferrocarril Mérida-Progreso	Península Yucateca	Turismo y Carga
	116	SCT/APP	Ferrocarriles	FFCC Tramo Mérida-Campeche	Península Yucateca	
	117	SCT/APP	Ferrocarriles	FFCC Tramo Campeche-Palenque	Península Yucateca	
	118	SCT/Ayto. Benito Juárez	Carreteras	Autopista Mérida Cancún, mejorar acceso a Cancún	Península Yucateca	
	119	Ayto. Benito Juárez	Carreteras	Rehabilitar pavimento en zona de Cancún	Península Yucateca	
	120	SCT	Carreteras	Modernizar y ampliar Autopista Tulúm-Felipe Carrillo Puerto, Majahual-Bacalar-Chetumal	Península Yucateca	
	121	SCT	Carreteras	Construir Carretera CancúnHolbox	Península Yucateca	Desarrollar Turismo
	122	SCT	Carreteras	Ampliar Cancún -Puerto Aventuras a seis carriles	Península Yucateca	Incorporar dos carriles de transporte público masivo
	123	SCT	Carreteras	Carretera X-Can, Playa del Carmen	Península Yucateca	
	124	SCT/Ayto. Benito Juárez	Carreteras	Infraestructura de comunicación Tulúm, Solidaridad	Península Yucateca	
	125	SCT/APP	Puertos	Transformar puerto especializado de Calica	Península Yucateca	
	126	SCT	Puertos	Puerto general con plataforma Logística. Para movimiento de carga a Cozumel y cabotaje a Chetumal. Para comercio exterior	Península Yucateca	
	127	Gob. Quintana Roo	Turismo	Space Center	Península Yucateca	
	128	CHINAME X (China)	Turismo	Dragon Mart	Península Yucateca	
	129	Península Maya developments	Turismo	Desarrollo Turístico La Ensenada	Península Yucateca	
130	Grupo Xcaret	Turismo	Desarrollo Eco turístico Xenote	Península Yucateca		
131	Grupo Nurban	Turismo	Desarrollo Punta Tiburón	Península Yucateca		
132	FONATUR/Gob. Quintana Roo	Turismo	Modernización de la imagen urbana turística del centro tradicional de Cozumel, Quintana Roo	Península Yucateca		
133	FONATUR	Agroindustria	PTI Costa Cozumel	Península Yucateca		

PROYECTO TIPO	NO.	SECTOR	SUB SECTOR	PROYECTO	ZONAS	FUNCIÓN
Megaproyecto: Impulsar el Desarrollo de La Riviera Maya	134	Estado y Privado	Turismo	Ciudad Mujeres, Isla Mujeres	Península Yucateca	Creación del Paseo Mujeres con 12.5 km. Se estima un total de 463,000 habitantes y un total de 115,800 viviendas y 25,000 cuartos de hotel
	135	Riberas de Cancún S.A.	Turismo	Ciudad Mujeres, Isla Mujeres	Península Yucateca	Campo de golf, dos clubes de playa, 14 lotes hoteleros-residenciales
	136	CB Richard Ellis (Estados Unidos)	Turismo	Ciudad Mujeres, Isla Mujeres	Península Yucateca	Mega lotes hoteleros y residenciales, dos campos de golf, una marina para, zona comercial
	137	FONATUR y Estado	Turismo	Corredor Turístico CancúnRiviera Maya	Península Yucateca	Impulsar circuitos de atractivo natural y arqueológico, desarrollar distritos de golf
	138	FONATUR	Turismo	Centro Integralmente Planeado CIP Riviera Maya	Península Yucateca	Detonar el desarrollo económico de la Riviera Maya
	139	FONATUR	Turismo	Desarrollar Puerto Cancún	Península Yucateca	Más de 5,000 departamentos y condominios de lujo, campo de golf, marinas residencias familiares, cinco hoteles, plazas de negocios, cines y centros comerciales
	140	FONATUR	Turismo	Tercera Etapa de la Zona Hotelera de Cancún	Península Yucateca	La construcción de campos de golf y comercialización de lotes para hoteles
	141	Puerto Morelos Golf & Resort S.A. de C.V.	Turismo	Proyecto Campestre Morelos	Península Yucateca	3,048 viviendas repartidas en 5 áreas residenciales y campo de golf
	142	Privado	Turismo	Resort Hacienda Tres Ríos	Península Yucateca	Incluirá 5 hoteles, centro de convenciones, marina y un total de 1,700 cuartos
	143	Park Hyatt, W Retreat, St Regis, Auberge (Estados Unidos)	Turismo	Complejo Turístico Kanai	Península Yucateca	4 marcas hoteleras en plan todo europeo que
	144	Península Maya Developments	Turismo	Desarrollo Turístico La Ensenada	Península Yucateca	Área comercial, canales, caminos y servicios. El área de bienes raíces incluye el fraccionamiento
	145	Grupo Xcaret	Turismo	Desarrollo Ecoturístico Xenote	Península Yucateca	Promover bellezas escénicas de esta localidad como la vegetación, la fauna y los cenotes
	146	SECTUR/Gob.Yucatán /APP	Turismo	Clúster Industria Alimentos – Turismo de la Península de Yucatán	Península Yucateca	Desarrollar la Agroindustria y potenciar la producción agropecuaria y distribución en las zonas turísticas
	147	SAGARPA Y SE	Turismo	Desarrollar empresas competitivas que provean a la industria turística de los bienes y servicios que actualmente importa la industria turística del Caribe Mexicano.	Península Yucateca	A partir de estrategias de eslabonamientos productivos y de transporte y logística se persigue: a) que la industria turística genere una mayor derrama de recursos y empleo, y b) estimular el desarrollo económico en sectores estratégicos para la región
Megaproyecto: Impulsar el Desarrollo del Litoral del Golfo de México Sur	162	SCT	Puertos	Corredor de Cabotaje en Golfo de México - Mar Caribe	Golfo de México	
	163	SCT	Carreteras	Rehabilitar y modernizar la carretera federal 180, costera del Golfo de México, que comunica los estados de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche y Yucatán	Golfo de México	

PROYECTO TIPO	NO.	SECTOR	SUB SECTOR	PROYECTO	ZONAS	FUNCIÓN
Megaproyecto: Crear Centros de Investigación e Innovación en Ciencia y Tecnología	172	SEP/CONACYT / UNIVERSIDADES PÚBLICAS Y PRIVADAS	Ciencia y Tecnología	Crear una red de parques de Investigación e innovación tecnológica vinculados a las áreas de estudios de postgrado de las instituciones de educación superior del Sur Sureste	Pacífico Sur, Golfo de México, Península Yucateca	Centro de innovación y capacitación de jóvenes profesionales y técnicos que presten servicio a la red de Logística y producción industrial y agropecuaria en la región sur sureste con clúster en Tehuantepec, SUR 15 - Coatzacoalcos, Tuxtla Gutiérrez, Campeche y Mérida
	173		Ciencia y Tecnología	Crear una Red de Centros de Capacitación y Educación digital y apoyar la creación de una fundación para la innovación, la ciencia y la tecnología, con la participación de la Iniciativa privada	Pacífico Sur, Golfo de México, Península Yucateca	Crear una red de Centros de capacitación en computación, programación, innovación de software y telecomunicaciones para modernizar los Centros de Logística y Cadenas Productivas
	174	CONACYT	Ciencia y Tecnología	Modelo de gestión y transferencia tecnológica para la región Sur-Sureste de México, cuyo objeto es impulsar el desarrollo de negocios competitivos e innovadores	Pacífico Sur, Golfo de México, Península Yucateca	Se cuenta con un estudio que analiza la factibilidad del proyecto y propone un diseño institucional y financiero específico para el SSE. , a fin de aprovechar sustentablemente los recursos naturales de la región, coadyuvando a transformar las ventajas comparativas de la región en ventajas competitivas. El modelo se basa en la Fundación Chile, adaptándolo a las condiciones y necesidades de la región SSE
	175	Secretaría de Economía	Economía	Investigar el alcance y la modalidad de las regulaciones que fomentan la actividad empresarial y aquellas que la restringen, apoyando a las entidades para que disminuyan los obstáculos identificados	Pacífico Sur, Golfo de México, Península Yucateca	Centro Logístico Chiapas
Humanizar y dar Seguridad al Cruce de Migrantes Centroamericanos por el Territorio Nacional	176	SEGOB/INM/Gob. Estatales/ONGs	Varios Sectores Acción Transversal	Humanizar y dar Seguridad al Cruce de Migrantes Centroamericanos por el Territorio Nacional	Pacífico Sur, Golfo de México, Península Yucateca	

Fuente: Selección de los datos contenidos en el Programa Regional de Desarrollo Sur-Sureste 2014-2018.

Si bien no se puede afirmar categóricamente que estos proyectos se reactivarán, esta información permite inferir escenarios más plausibles sobre el modelo de desarrollo que se ha previsto para la región desde los actores con poder político y económico, al menos mientras la actual administración no presente una propuesta concreta que difiera de las expectativas anteriormente plasmadas.

Con un panorama de este tipo, se reafirma que el núcleo del conflicto alrededor del Tren Maya es sobre el modelo de desarrollo, ¿Qué papel jugarían las comunidades mayas, rurales y urbanas en este esquema de desarrollo? ¿Qué papel jugarían sus territorios y su patrimonio cultural? Las comunidades lo saben porque ya lo han vivido:

El discurso que dan es monetario, de empleo, pero no te hablan sobre todo lo que está mal al tener ese tipo de desarrollo que hay ahí en Tulum, en Playa, en Cancún, ahí estamos invisibles, esas ciudades no son para nosotros, esas ciudades son para quien tiene los dólares, son para quien tiene dinero, esa ciudad no está hecha para que vivamos de una manera digna. Sí está para que nosotros sirvamos, sí está para que seamos empleados y empleadas, para que la gente que era dueña de ese territorio ahora sea la persona que les sirve a una empresa enorme que se lleva todo el dinero y no solo el dinero, se lleva la salud del pueblo, se lleva el tiempo de vida que emplean para servir, se llevan el mangle, se llevan la selva, porque lo destruyen (Wilma Esquivel Pat, entrevista, 29 de agosto de 2019).

Se debe advertir que la conjunción de factores para la emergencia de conflictos en la región es muy amplia, ya que además hay que agregar que desde 2013 que fue aprobada la reforma energética en la que el Estado mexicano pierde el monopolio de la producción de la energía eléctrica y de la extracción de petróleo y se abren las puertas a la inversión privada nacional y transnacional, emergen una serie de conflictos socioambientales

caracterizados por la ocupación territorial y por malas prácticas en la gestión social de las empresas para la implementación de sus proyectos en comunidades indígenas y rurales³⁶.

Desde ese entonces a la fecha, la península ocupa un lugar relevante en la generación de estos conflictos por su potencial eólico y fotovoltaico y por la oposición de comunidades mayas a estos proyectos y varios otros como las granjas porcinas, el negocio inmobiliario y turístico, los agronegocios, por lo que las comunidades se han enfrentado a estos intereses para defender la propiedad social de la tierra, el agua y la Selva maya. Estos conflictos se agravan por la construcción del Tren Maya que avanza con la oposición social y legal de comunidades y organizaciones y con la simpatía de otras comunidades y actores.

Adicionalmente hay que considerar a la complejidad ya prevaleciente que el 30 de enero de 2023 la Comisión Federal de Electricidad, anunció el plan de electrificación para la península de Yucatán y el Tren Maya. Con una inversión que asciende a más de 151,000 millones de pesos, la CFE presentó su plan para fortalecer el suministro de energía eléctrica en la Península de Yucatán, así como las obras necesarias para dotar de energía al Tren Maya. Ello incluye centrales de ciclo combinado, gasoductos, 53 obras mayores de infraestructura para el Tren Maya, cableado submarino.³⁷

El Tren Maya y la electrificación solo son algunos componentes de un plan de integración territorial y económica mucho más grade. Geocomunes, una organización mexicana que se enfoca en el mapeo y en análisis de datos, advierte que:

El Tren Maya tiene una estrecha relación con otros dos de los principales proyectos de este sexenio: la refinería Dos Bocas en Tabasco y el Programa para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec (corredor

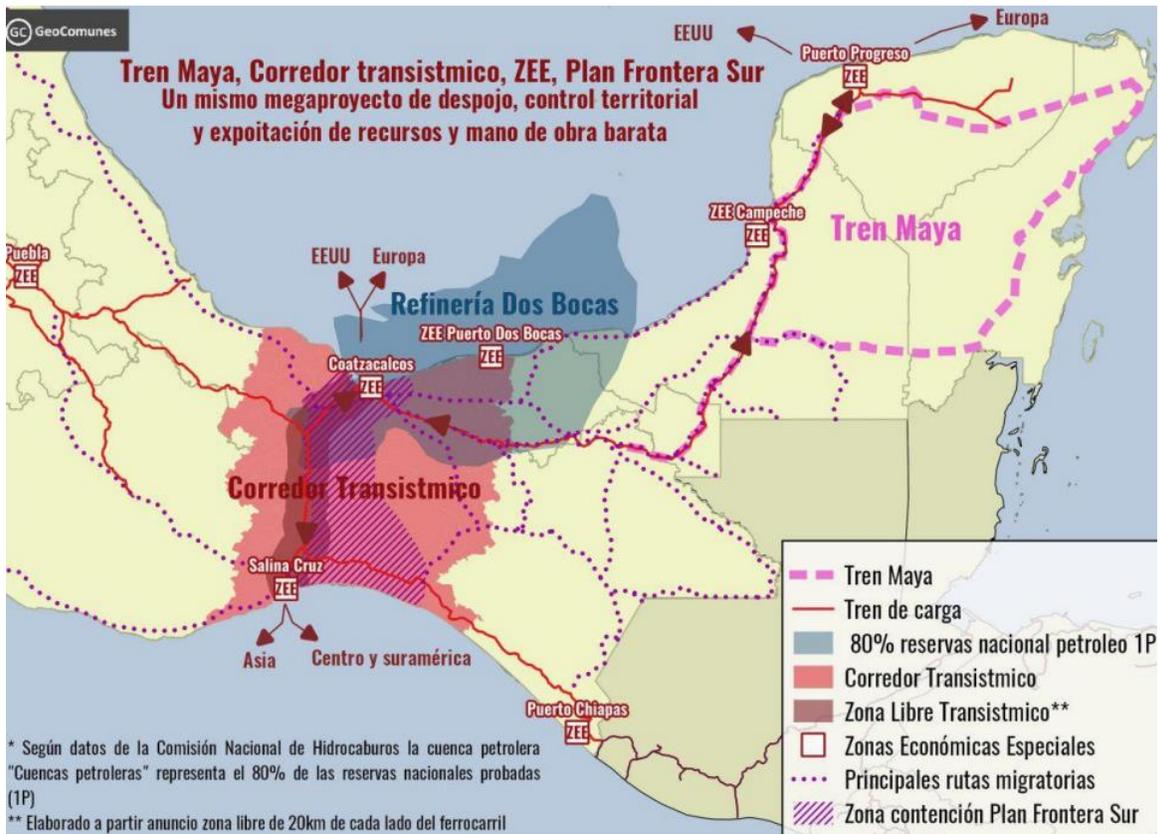
³⁶ Al respecto de la conflictividad social y las malas prácticas en la gestión social de las empresas, particularmente en los procesos de consulta para la implementación de proyectos de desarrollo, estas fueron detalladas en la tesis de maestría de mi autoría, que se puede consultar en: <http://dcsh.xoc.uam.mx/pdrep/index.php/libros/item/846-fortalecimiento-previo-para-la-pervivencia-de-la-integridad-comunitaria-y-territorial-a-partir-de-experiencias-de-comunidades-en-consultas-indigenas>

³⁷ García K. (30 de Enero de 2023) La CFE presenta plan de electrificación para la península de Yucatán y el Tren Maya *El Economista*. Revisado el 25 de enero de 2023. Disponible en: <https://www.economista.com.mx/empresas/La-CFE-presenta-plan-de-electrificacion-para-la-peninsula-de-Yucatan-y-el-Tren-Maya-20230130-0048.html>

transístmico). Esos tres proyectos buscan funcionar de manera articulada para permitir la extracción y mercantilización de recursos como el petróleo (84% de reservas probadas de petróleo al nivel nacional están en ubicadas en esta zona), los minerales, el agua, la tierra, la biodiversidad etc.; su tránsito (tren de carga del Tren Maya + Tren Transístmico); y su exportación hacia los mercados asiáticos, estadounidense o europeos. Además estos proyectos representan claramente una estrategia para el reforzamiento del control migratorio que exige el gobierno de Trump al gobierno mexicano. La zona libre declarada para el proyecto del transístmico, en la cual se instalarán parques industriales del modelo maquilador, coincide perfectamente con la zona de contención definida en el Programa Frontera Sur para el control migratorio. La idea es aprovechar esta mano de obra muy barata que representa la población migrante y la población mexicana del sureste para explotarlos en esos parques maquiladores, en la construcción de los polos de “desarrollo” asociados al Tren o mediante la infraestructura turística prevista a partir del mismo modelo de explotación laboral de las zonas hoteleras de Quintana Roo. Los pueblos ponen sus bienes comunes (tierra, agua, cultura) y su fuerza de trabajo, los empresarios ponen su dinero y los de siempre se quedan con la riqueza: ese es el modelo de desarrollo que se plantea para el sureste mexicano³⁸.

³⁸ GeoComunes (s.f.) Tren Maya como nueva infraestructura de articulación de los capitales agroindustriales turísticos inmobiliarios en la península. Revisado el 25 de enero de 2023. Disponible en: http://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya_AnalisisCartografico_Geocomunes.pdf

Gráfico 14. Proyectos vinculados al Tren Maya



Fuente: GeoComunes. Tren Maya como nueva infraestructura de articulación de los capitales agroindustriales turísticos inmobiliarios en la península

Este modelo de desarrollo y la conjunción de proyectos de grandes dimensiones que trae asociados, permite avizorar la complejidad social y ambiental que se cierne sobre la península, la fuerte carga a los ecosistemas y a las comunidades que se impone desde la agroindustria principalmente con monocultivos en grandes extensiones y granjas porcícolas y avícolas, la expansión inmobiliaria, el cambio de uso de suelo, la ocupación territorial y desplazamiento físico y productivo propiciado por el turismo de masas, la generación de múltiples proyectos energéticos que ya causan impactos y conflictos desde hace casi una década, en una región con importantes y frágiles ecosistemas que posee un vasto patrimonio cultural material e inmaterial, evidencia que la península ha estado y estará en la mira de grandes capitales que funcionan bajo la lógica de la acumulación por desposesión de los bienes comunes y que el Tren Maya radicalizará esta conflictividad.

El Estado mexicano, inserto en la dinámica global, defiende el modelo extractivo como una ruta para el progreso y el crecimiento económico, al sostener que, ahí donde se instale un proyecto extractivo, los entornos se verán beneficiados con oportunidades de empleo, mejores salarios, crecimiento local, garantía de servicios y acceso a nuevas tecnologías, entre otros. En realidad, la instalación de polos de extracción en México solo beneficia a unos cuantos, y está causando profundas afectaciones socioambientales, así como una creciente ola de violencia contra las poblaciones que habitan el territorio donde se instalan. Con mucha frecuencia, la implementación de estos proyectos profundiza las condiciones previas de pobreza, vulnerabilidad, desigualdad y violencia.³⁹

¿Qué futuro se vislumbra para la Selva maya? ¿Qué formas de vida se entreven para las comunidades mayas? Los hechos evidencian que se continúa con un modelo de desarrollo que ya es insostenible, por lo que en el contexto del Tren Maya se deben poner sobre la mesa, todas las alternativas de desarrollo y buen vivir que se han construido durante décadas desde la experiencia latinoamericana y todos los llamados urgentes a la transformación de la humanidad, porque será muy poco probable que las industrias o los gobiernos desaceleren el deprecación ambiental, o transformen el sistema económico, u ofrezcan mejores alternativas de vida, o resuelvan los problemas sociales y ambientales. Han sido las comunidades indígenas, rurales y campesinas y los expertos indígenas y no indígenas, organizaciones sociales, académicos y científicos que los acompañan, quienes han desarrollado metodologías, herramientas y propuestas para este desarrollo alternativo.

No es un asunto menor, la necesidad de cuestionar el modelo de desarrollo y aportar opciones y oportunidades urgentes, porque no hay tiempo ya para otra cosa. Leonardo Boff afirma que:

³⁹ Universidad Iberoamericana. Informe Estado de la conflictividad socioambiental en México 2017-2021. México. Pág. 7. Revisado el 18 de enero de 2023. Disponible en: <https://ocsa.ibero.mx/assets/pdfs/informe-conflictos-socioambientales.pdf>

En todas partes, se perciben síntomas de grandes devastaciones que afectan tanto al planeta Tierra como a la humanidad. El proyecto de crecimiento material ilimitado, mundialmente integrado, sacrifica a dos tercios de la humanidad, agota los recursos de la Tierra y compromete el futuro de las generaciones futuras. Esto nos pone al borde de decisiones fundamentales. ¿Hasta dónde podrá soportar el superorganismo-Tierra? ¿Nos dirigimos hacia la civilización del caos?

...Existe la oportunidad de salvar a la humanidad y proteger a nuestro planeta. Pero, para lograrlo, debemos modificar nuestros hábitos cotidianos y políticos, privados y públicos, culturales y espirituales. La creciente degradación de nuestra “casa común”, la Tierra, denuncia la crisis de adolescencia que sufre hoy la humanidad. Es importante que logremos entrar finalmente en la edad madura y que mostremos señales de sabiduría ya que, de otro modo, no podremos garantizarnos un futuro promisorio.⁴⁰

Por las razones anteriores, en esta investigación, el tema del desarrollo se opta por las conocidas epistemologías del sur, en el marco de los estudios para la paz, como lo expresa Navarro:

La noción de Desarrollo Social que propugna los estudios para la paz es la de un desarrollo humano integral. Desarrollo humano, es decir de todas las personas y comunidades englobadas en todos sus ámbitos de género, cultura, geografía y ecología, a través de la vasta variedad de sus funciones vitales. Desarrollo social humano, es decir, de la universalidad común de todas las entidades diversas: los géneros, las clases, las etnias, las nacionalidades y toda una inmensa gama de grupos de interés. Desarrollo social humano que aglutina las extensas e intensas redes de interdependencia que conectan a la humanidad con su entorno

⁴⁰ Boff, L. (1999) Saber cuidar. En: Ética de lo humano. Compasión por la tierra. Río de Janeiro: Editora Vozes, p. 7. [en línea] Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en <https://www.rumbosostenible.com/wp-content/uploads/Saber-Cuidar-Libro-de-Leonardo-Boff.pdf>

bioesférico de la naturaleza, el cosmos en su único ecosistema mundial compartido... El desarrollo humano integral es el paradigma central de la cultura de paz, como única solución viable del conflicto y la violencia.⁴¹

Vincular un megaproyecto como es el Tren Maya a la posibilidad de construir un desarrollo humano integral como lo plantea Navarro, es una tarea sumamente compleja ya que, por su magnitud, características, propósitos e impactos, el tren tiene un potencial significativo para ser violatorio de los derechos humanos y colectivos de los pueblos indígenas y de los *derechos de la Madre Tierra*. De persistir con este tipo de proyectos y concepciones de desarrollo, frente a las limitaciones que cada vez más impone el cambio climático, sobre todo a los más pobres, se encuentra un creciente panorama de violencia. Esta investigación enarbola que la cultura de la paz, tan necesaria en este tiempo, implica el respeto por los derechos autonómicos de los pueblos indígenas, particularmente por y para resguardar los ecosistemas a los que están vinculados.

¿Es posible dentro del contexto del proyecto integral Tren Maya, virar el camino para evitar el ya conocido esquema de turismo de masas (o el conocido efecto Cancún) y convertir el proyecto en un asidero para el desarrollo humano integral de las comunidades indígenas y los ecosistemas que habitan?

Si esto fuera posible, sin ignorar que estos proyectos vienen acompañados de una serie de compromisos y de inversiones millonarias para los que las comunidades locales no son un obstáculo, sin ignorar que hay fuertes intereses nacionales y locales que ya se movilizan para desarrollar sus negocios, sin ignorar que la población indígena y local se encuentra en una franca desventaja de poder histórica en la región y sin ignorar el complejo contexto local de actores e intereses que existen y que se detonarán con el proyecto ¿Cuál sería la vía para construir un desarrollo alternativo que se contraponga al modelo de desarrollo hegemónico?

⁴¹ Navarro K. (2014) Conflicto, violencia y no violencia. Revista Misión Jurídica. Vol. 6. Núm. 6. Colombia. Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en: <https://www.revistamisionjuridica.com/conflicto-violencia-y-no-violencia/>

3. La construcción del Plan de Ordenamiento Territorial

Las comunidades y organizaciones mayas que se han constituido como opositores al proyecto, han orientado su acción colectiva a la movilización social, a visibilizar sus demandas a través de diversos medios de comunicación, y también han utilizado canales jurídicos contra la construcción del tren, sin embargo las obras siguen adelante. Por ello se considera que este sería el momento de formular escenarios, pero principalmente sobre el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que probablemente se pueda constituir como un mayor peligro para los derechos humanos y los derechos de la Tierra⁴².

Ante la inminencia del proyecto y sin justificar al mismo, es necesario hacer uso de la anticipación, visualizar con información, lo que se podría presentar y cómo enfrentarlo. Esta propuesta es un ejercicio de anticipación y prevención del conflicto en el que se esperaría que el gobierno fuera un garante de los derechos, pero con la conciencia de que, según los indicios, es muy probable que el estado mexicano, particularmente FONATUR, no cambie su postura y estrategia para la implementación de este proyecto.

Si la población local pudiera conservar una cuota de poder significativa para mantener el control y administrar sus territorios en vez de que la toma de decisiones quede en manos de los consorcios turísticos e industriales que se posicionarán con la operación del Tren Maya, se podría construir el espacio cívico a partir de la historia, identidad y experiencia de las comunidades locales y orientar el ordenamiento territorial conforme a sus expectativas de desarrollo, una planeación holística, acrecentando las posibilidades de que las comunidades se constituyan como una barrera organizada y fortalecida contra el extractivismo y la degradación intensiva de los ecosistemas de la península.

⁴² En este trabajo se comparte la cosmovisión americana de la Tierra como un sujeto con derechos propios. Aunque México aún no lo integra a su legislación como ya lo hicieron Ecuador y Bolivia y diversos países también lo han hecho sobre ecosistemas o sitios específicos, este es un principio que cada día tiene más fuerza y se hace más necesario, pues superar la visión antropocéntrica permitiría una protección más amplia en materia ambiental. Para conocer más de los casos en los que ríos, selvas o montañas o la Naturaleza o la Tierra misma, han sido reconocidos como sujetos jurídicos con derechos propios se puede consultar: United Nations. Rights of Nature Law and Policy. Disponible en: <http://www.harmonywithnatureun.org/rightsOfNature/>

Entonces, ¿Sería posible formular un escenario en el que el proyecto Tren Maya signifique para las comunidades indígenas una oportunidad económica, pero en control sobre sus territorios, donde ellos junto con sus ecosistemas sean un foco prioritario de la inversión para la implementación de proyectos, congruentes con sus propias aspiraciones de desarrollo? ¿Es viable otro sistema y otros principios para la planificación territorial donde la población indígena construya como protagonista, de manera colectiva, el ordenamiento de sus territorios?

Hay expertos indígenas en todas las materias relacionadas con los procesos de desarrollo, miembros de comunidades que a través de décadas de organización local han logrado gestionar sus territorios y recursos y que con sus experiencias y conocimientos se podría trabajar diferentes herramientas de la prospectiva y que la visión desarrollista de FONATUR se viera contrastada con una elaborada planeación desde los pueblos, que permita arribar a una implementación mucho más equilibrada, justa y sostenible.

Para ello, es necesario anticiparse desde la organización social, sin dejar de lado posibles ejercicios de gobernanza. Se requiere que exista una alternativa desde la sociedad civil, una visión de futuro que sea un contrapeso colectivo no solo en el discurso o en la denuncia, sino a través de la planeación prospectiva estratégica, utilizando los conocimientos e iniciativas de los pueblos indígenas y rurales y organizaciones y científicos que los acompañan.

Sin justificar el proyecto y su origen en el capitalismo extractivista es interesante que ya en 2018 Víctor Toledo reconocía riesgos y oportunidades en este proyecto:

Todo lo anterior indica que para que el Tren Maya sea la realización de un sueño y no se convierta en una nueva pesadilla, ese proyecto debe ser acompañado, debe inscribirse, en el contexto de un plan para toda la región maya, y eso requiere de construir en paralelo un proyecto común de desarrollo alternativo, de “...una modernidad desde abajo y para todos”. Ello supone la participación articulada de los gobiernos federal, estatales y municipales y de estos con las comunidades, pueblos y

ciudades. El Tren Maya no puede entonces concebirse desligado de un Plan Maya por la Vida, que debe gestarse e implementarse mediante una planeación participativa, es decir a través de las consultas con los pueblos rurales y las poblaciones urbanas.

En suma, para que el Tren Maya sea la realización de un sueño, ese proyecto debe inscribirse en el contexto de un Plan Maya por la Vida para toda la región. Dicho plan, que debe encabezar el nuevo gobierno de Andrés Manuel López-Obrador (AMLO), debe reconocer este “conflicto civilizatorio”, ponerse del lado correcto, y realizarse con la colaboración no solo de los pueblos y organizaciones mayas, sino de los centros académicos, sus investigadores y técnicos, las organizaciones conservacionistas, y las empresas sociales y privadas de la región. Esta estrategia se puede convertir en un modelo para el resto del país, y especialmente para los territorios con amplia presencia de los pueblos originarios.

El Plan Maya por la Vida servirá entonces como la brújula que señale las rutas sociales ambientales y culturales del tren, su diseño y significado. Por ejemplo deberá contribuir a robustecer, ampliar y multiplicar los proyectos ya existentes autogestivos y de cooperación local y municipal. Deberá impulsar un turismo controlado, diverso y alternativo, basado en las potencialidades y limitaciones de cada región. Como hemos visto, ningún megaproyecto es neutral en principio, sino que está marcado por los intereses en juego y en conflicto. Entre una política dirigida a satisfacer las ambiciones de una minoría, o comprometida a lograr el bien común, el respeto a las culturas y a la naturaleza y a la recuperación de la

memoria, única manera de mirar el futuro con fe y esperanza. De esa forma comenzará de verdad la Cuarta Transformación del país.⁴³

La participación en la elaboración de planes de ordenamiento territorial, detonados a partir del Tren Maya, busca alcanzar objetivos mayores a corto plazo, como por ejemplo, fortalecer a las personas y sus organizaciones por la experiencia colectiva de la reflexión, la formación y de la proyección de sus aspiraciones de desarrollo, pero sobre todo, también podría permitir la consolidación de lazos de apoyo, de interlocución con comunidades, organizaciones, movimientos y otros sectores sociales que no solo les permitan posicionarse durante el proceso de planeación sino durante la implementación del POT, para cuando en el territorio se presenten actores con mayores cuotas de poder, estén en mejores condiciones de enfrentar intervenciones caracterizadas por el abuso o la violencia, ya que, aun cuando éste planteamiento se hiciera realidad, eso no implicaría que las amenazas a la península dejarían de existir ya que la región se considera un potencial negocio para múltiples intereses.

Además, el posicionar colectiva y organizadamente otro modelo de desarrollo, aun dentro de las limitaciones y amenazas del Tren Maya, permitirá combatir uno de los elementos de la desmovilización social en la península, el asistencialismo, y consolidar formas de organización para la autogestión y una estructura a corto plazo y también una organización a largo plazo que fortalezca a las comunidades para enfrentar la crisis ambiental y el cambio climático.

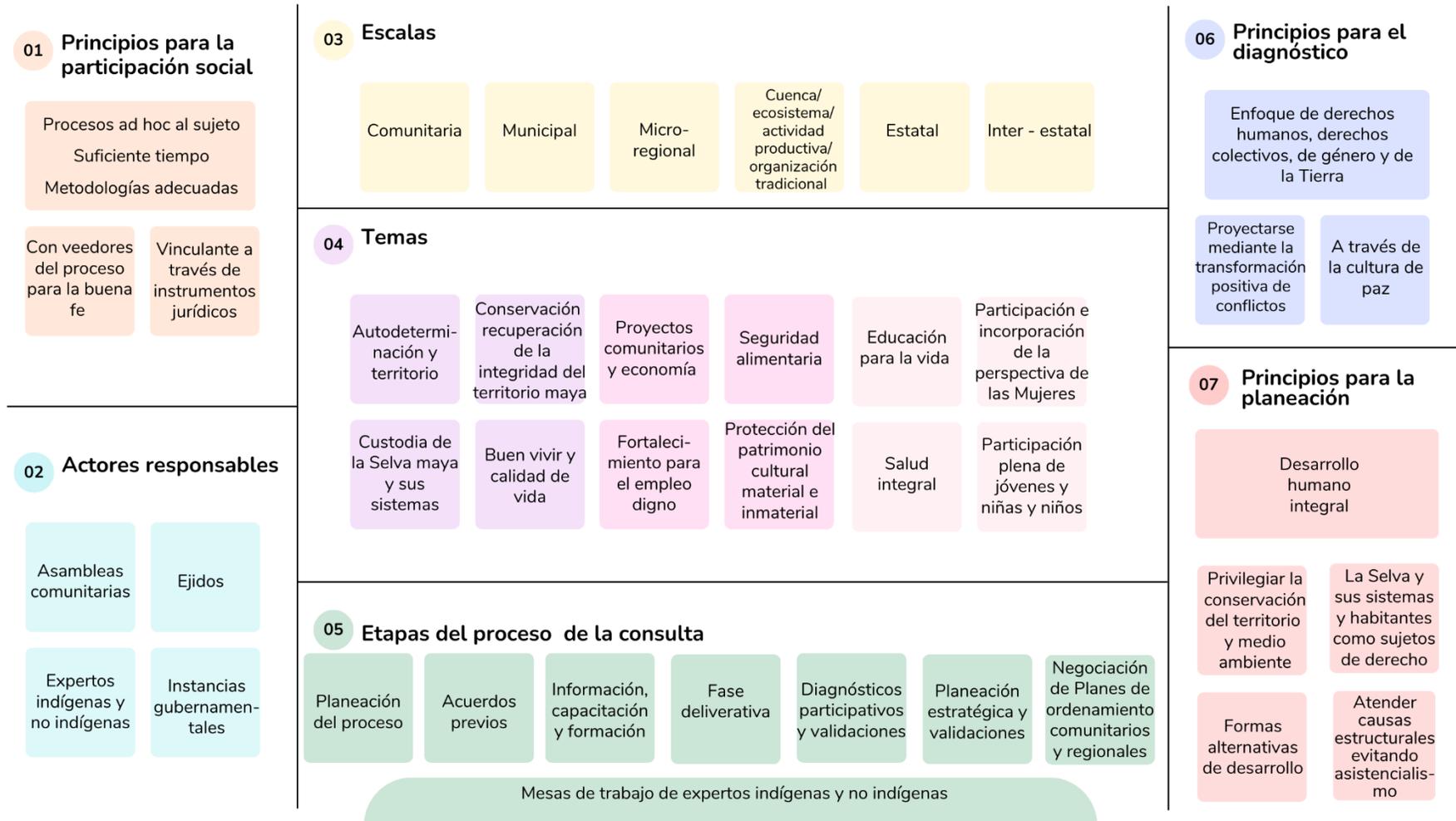
Entonces, ¿Bajo qué principios y mecanismos se podría construir un Plan Maya por la Vida como lo denomina Víctor Toledo? Los pueblos podrían hacer autoconsultas ya que ha sido el mecanismo que se ha utilizado cuando no existe confianza en los interlocutores, pero si hubiera voluntad política y las instituciones, empezando por la figura presidencial, permitieran la acción de más actores más allá de lo planificado por FONATUR e invirtieran recursos y tiempo en la planeación y organización, sería conveniente hacer un proceso de

⁴³ Toledo V. (2018). El Tren Maya ¿Sueño o Pesadilla? Instituto de Investigaciones en Ecosistemas y Sustentabilidad. UNAM. Revisado el 1 de febrero de 2023. Disponible en: <https://maderasdelpueblo.org/wp-content/uploads/2021/08/Ensayo.-El-Tren-Maya.-Victor-Toledo-UCSS-dic-2018.pdf>

planeación territorial a escalas, por etapas, temático especializado y con principios adecuados a este proceso particular y con estándares internacionalmente reconocidos para la participación social.

A continuación, se desarrolla cada uno de los componentes del gráfico 15 a manera de estándares mínimos, lo que en su conjunto constituye una propuesta de consulta previa para el Plan de Ordenamiento Territorial, a reserva de lo que el pueblo maya pudiera proponer de ser el caso. A continuación se proponen los principios, procedimientos, temáticas y participantes para cada fase de la consulta. Cabe mencionar que éstas son generalidades, cada apartado requiere profundización, discusión y construcción colectiva local, trabajo interdisciplinario, y es una propuesta que para su implementación requeriría tiempo suficiente para la planeación, claramente financiamiento y voluntad política.

Gráfico 15. Principios y procedimientos de la consulta para el POT



Fuente: Elaboración propia

3.1 Principios para la participación social

Si bien la consulta indígena debería ser parte del sistema democrático y, un puente de comunicación entre el Estado y los pueblos indígenas para el respeto a sus derechos colectivos en la ejecución de medidas de desarrollo, la evidencia plantea que hoy día la consulta representa un riesgo y no un derecho para los pueblos precisamente por ser parte de un modelo de desarrollo que exige incesantemente territorios y recursos.⁴⁴ No es posible repetir el mismo proceso que se ha implementado en México hasta 2023, pues en efecto, como se ha acusado múltiples veces, la consulta es una simulación pues no se da espacio y tiempo para la reflexión y la toma de decisiones. La complejidad de estos procesos no se adapta a la prisa y a la superficialidad con la que se operan las consultas.

Por lo anterior, en este apartado se proponen principios orientados a alcanzar un mejor cumplimiento de los estándares internacionales de la consulta, tomando en consideración que estos postulados, siempre deberían ser una construcción colaborativa e interdisciplinaria y no la visión de una sola persona. En este primer apartado se delimitan los principios para la participación social, siendo:

- Procesos de consulta ad hoc al sujeto
- Suficiente tiempo para su implementación
- Con metodologías adecuadas al sujeto
- Con veedores del proceso para vigilar el cumplimiento de la *buena fe*
- Con resultados vinculantes a través de instrumentos jurídicos

Procesos *ad hoc* al sujeto. Los planes de ordenamiento territorial deben responder a los sujetos sociales a los que van dirigidos, en este caso, están las comunidades indígenas, comunidades rurales, ejidos, comunidades urbanas con origen indígena o sin él, esto no quiere decir que estos

⁴⁴ Téllez A. (2020) Fortalecimiento previo para la pervivencia de la integridad comunitaria y territorial. A partir de experiencias de comunidades en consultas indígenas. Tesis de maestría. Universidad Autónoma Metropolitana. Revisado el 3 de febrero de 2023. Disponible en: <http://dcsh.xoc.uam.mx/pdrep/index.php/libros/item/846-fortalecimiento-previo-para-la-pervivencia-de-la-integridad-comunitaria-y-territorial-a-partir-de-experiencias-de-comunidades-en-consultas-indigenas>

sean sujetos separados, sino que sus necesidades y aspiraciones están determinadas por su contexto y en ese sentido requieren metodologías específicas.

Tiempo suficiente. Este ha sido uno de los temas más denunciados en los procesos de participación social, especialmente en la consulta indígena y como se mencionó en el capítulo 1, este fue uno de los problemas en los talleres de FONATUR. Ya que tanto el diagnóstico como la planeación, son procesos complejos y metódicos que requieren introyección de la información, capacitación del método, prácticas y validaciones colectivas, ejercicios de síntesis, priorización y categorización, profundización y entendimiento de problemáticas complejas, reflexiones sobre las limitaciones, alcances y procedimientos, entre otros importantes aspectos, lo anterior a cierto nivel, si la planeación tiene mayores escalas, estos esfuerzos se duplican. Sería difícil afirmar cuánto tiempo debería llevarse un proceso de esta magnitud sin una planeación, pero se considera que mínimamente un año de operación, si se invierten los recursos y personal necesarios.

Metodologías adecuadas. Las metodologías para el diagnóstico y la planeación comunitaria y regional ya han sido desarrolladas por algunas comunidades indígenas en el país, también por organizaciones de la sociedad civil y académicos. Sus metodologías hechas por y para comunidades son el mejor referente de procedimientos adecuados, que deberían adaptarse a la realidad maya.

Veedores para garantizar la buena fe. Lo controvertido de este proyecto y las malas prácticas que se han presentado, no solo en el Tren Maya sino en la gran mayoría de las consultas indígenas en México (y las que pueden presentarse en un proceso tan complejo como la elaboración del POT), ya sea de manera intencionada o no, hace que sea necesario contar con un grupo de expertos de la confianza de todos los involucrados, tanto de gobierno como de las comunidades, para que observen de manera permanente los avances del proceso y tengan la capacidad de enderezar el camino desde las primeras señales de error, para proponer o mejorar el proceso si es que éste resulta no funcional, emitir advertencias para prevenir o desincentivar los conflictos o la violencia de manera justa, si esta apareciera, entre otras acciones que le den fluidez y credibilidad al proceso. Hay que recordar que el principio de *buena fe*, está plasmado en el artículo 6 del Convenio 169 de la OIT.

Vinculante a través de instrumentos jurídicos. Los resultados del POT en sus diferentes escalas, deben tener medios de validación ya que se trata de inversiones y recursos públicos y privados. Es decir, si el Tren Maya se visualiza, como se ha afirmado continuamente desde el

gobierno, un proyecto que detonará el desarrollo e inversiones en las comunidades y reducirá los índices de pobreza, el POT dirá los mecanismos a través de los cuales esto se logrará, por lo que si las comunidades o municipios o regiones buscan integrarse a la dinámica turística a través de proyectos propios, la participación de las instancias de gobierno debería ser en el sentido de alcanzar acuerdos al respecto, o si son comunidades que tienen la vocación y la intención de mantenerse en actividades primarias, la presencia de las autoridades será para alcanzar acuerdos sobre como impulsar el desarrollo de estas actividades, en el entendido de que el proyecto traerá riqueza por sí mismo que servirá para la inversión local y que las instituciones focalizarán recursos, programas y proyectos.

Los instrumentos jurídicos vinculantes son un elemento central para la credibilidad, por lo que antes del inicio de la consulta deberían concentrarse grupos de trabajo para determinar cuáles serán las condiciones necesarias para la negociación y gestión de estos instrumentos legales entre comunidades y gobierno y los principios con los que se regirán para garantizar que no sean leoninos, ni violatorios de derechos humanos y colectivos, incluso se debería crear una instancia con legitimidad para todas las partes involucradas que pueda revisar los aspectos jurídicos derivados de los POT.

El carácter vinculante de estos instrumentos implica de manera importante, sentar en la mesa de negociaciones a las empresas y a todos los actores privados que adquieran algún tipo de responsabilidad en los resultados de la consulta porque tienen actividades o inversiones en territorios indígenas, esto quiere decir que no sólo el gobierno asume lo vinculante del proceso de la consulta sino también los privados, ya que usualmente hay un desentendimiento por parte de entes privados, de los acuerdos alcanzados entre el gobierno y las comunidades indígenas. Las comunidades siempre deberían tener acceso a la asistencia jurídica confiable antes de la firma de acuerdos y posterior a ellos. Por lo que sería ideal un grupo de trabajo que pueda construir los principios y procedimientos de corte jurídico que permita alcanzar acuerdos justos y sostenibles.

3.2 Actores responsables

La consulta y el desarrollo son derechos de las comunidades originarias y obligaciones para el Estado mexicano, sin embargo, estos procesos sociales requieren de corresponsabilidad y gobernanza, sin que ello implique posar cargas sobre las comunidades que no les corresponden. Asumir y fomentar el papel protagónico de las comunidades en el proceso de la consulta y de su propio desarrollo puede cambiar los roles de poder y la verticalidad que ha caracterizado hasta la fecha las consultas. Se considera que hay 4 actores principales, los cuales son:

Asambleas comunitarias. Tanto el derecho a la consulta como al desarrollo y los derechos colectivos pertenecen al sujeto *comunidad indígena* según los ordenamientos internacionales y nacionales, por lo que considerar al sujeto *ejido* como el sujeto de consulta es un grave error que FONATUR y las instancias que acompañan el Tren Maya han repetido desde el inicio⁴⁵. Es un error porque es excluyente, principalmente de las mujeres y de las personas que no cuentan con derechos agrarios, esto es igualmente aplicable a las comunidades no indígenas. La consulta del Tren Maya evidenció esta situación al tener una asistencia apabullantemente masculina.

Por otro lado, esto refuerza ejercicios abusivos de poder, en donde la población con derechos agrarios decide por toda la comunidad en función de que reciben beneficios económicos por la venta o renta de tierras al proyecto, sin embargo, no todos en la comunidad tienen acceso a estos, aunque sí padezcan los impactos negativos. Esta obtención desigual de beneficios también remarca las diferencias y desigualdades económicas y fomenta el rompimiento del tejido social, por lo que hacer estos ejercicios solo con el ejido provocará la emergencia de conflictos y la falta de sostenibilidad en el tiempo, de los acuerdos alcanzados.

⁴⁵ La Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas (OACNUDH) en su opinión sobre la consulta del Tren Maya, llamó la atención justo sobre este punto. Dicha opinión se puede consultar en el octavo párrafo del documento en este enlace: <https://hchr.org.mx/comunicados/onu-dh-el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia/> También se asistió personalmente a las asambleas informativas y consultivas en las sedes de Palenque Chiapas y Tenosique Tabasco y se observó la poca participación de las mujeres. Es posible constatarlo en las listas de asistencia de la asamblea informativa <https://www.inpi.gob.mx/gobmx-2019/trenmaya/listas-de-asamblea-informativa-palenque-29-noviembre-2019.pdf> y en las de la asamblea consultiva <https://www.inpi.gob.mx/gobmx-2019/trenmaya/listas-de-asamblea-consultiva-palenque-14-diciembre-2019.pdf> en Palenque. Pero este fue un fenómeno generalizado. Todas las listas de asistencia se pueden consultar en la siguiente página: <https://www.gob.mx/inpi/documentos/convocatoria-al-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-proyecto-de-desarrollo-tren-maya>

A lo anterior hay que añadir que el papel de las mujeres en el diagnóstico de impactos y de la realidad social y en la elaboración de propuestas para el desarrollo, con base a su experiencia, perspectiva y expectativa, es fundamental, por lo que su participación debe no solo ser permitida sino crear metodologías que les posibilite un trabajo proactivo y profundo, situación que el ejido usualmente no facilita. Finalmente, se debe mirar sin condescendencia, la participación de niñas, niños y adolescentes pues son quienes crecerán con la presencia del Tren Maya y se les deben brindar herramientas para aprovechar y enfrentar los retos que les tocará experimentar.

En todo el territorio impactado por el tren, no solo habitan comunidades mayas, por lo que las comunidades rurales y urbanas sin origen indígena, deberán también participar pues no se podría hablar de un plan de ordenamiento territorial fragmentado.

Ejididos. La participación de los ejidos es necesaria, no como actor principal, pero el tema de las tierras frente a un megaproyecto que está generando la especulación, expropiación, desplazamiento, venta y renta, en un sitio como es la península donde la procuraduría agraria ha sido constantemente acusada⁴⁶ de realizar gestiones a favor de las empresas del sector energético y otros sectores, requiere acciones para mantener la certeza jurídica de la tenencia de la tierra de los ejidatarios presentes y futuros, particularmente por el objetivo social que aún conlleva la propiedad social para el desarrollo comunitario, por lo que en vez de poner la tierra en el mercado, esta debe ser protegida para asegurar el control territorial y la defensa de los bienes comunes.

Expertos indígenas y no indígenas. El diagnóstico y la planeación, la incorporación de enfoques, principios, metodologías, el diseño de acciones a corto, mediano y largo plazo, son actividades que requieren de expertos en cada campo, para dar pertinencia y viabilidad en el tiempo y en el proceso a cada propuesta. En temas sustantivos, integrantes y organizaciones de los pueblos indígenas en México se han especializado por diferentes vías en distintos rubros del desarrollo, ya

⁴⁶ Algunas referencias al actuar de las instituciones agrarias se pueden observar en los siguientes enlaces:
Torres-Mazuera G. (23 de agosto de 2021). Acaparamiento de tierras en la península de Yucatán. *Nexos*. Revisada en 17 de junio de 2023. Disponible en: <https://medioambiente.nexos.com.mx/acaparamiento-de-tierras-en-la-peninsula-de-yucatan/>
Godoy E. (15 de febrero de 2017). Expansión de energías limpias en México tiene sus víctimas. *Inter Press Service*. Revisada en 17 de junio de 2023. Disponible en: <https://ipsnoticias.net/2017/02/expansion-de-energias-limpias-en-mexico-tiene-sus-victimas/>
La Verdad. (5 de noviembre de 2020). Autorizan en Yucatán ecocidio de 14 mil hectáreas a empresas de energía. *La Verdad*. Revisada en 17 de junio de 2023. Disponible en: <https://laverdadnoticias.com/yucatan/Autorizan-en-Yucatan-ecocidio-de-14-mil-hectareas-a-empresas-de-energia-20201105-0053.html>

sea por la experiencia de décadas y generaciones, por el desarrollo teórico y práctico de sus experiencias, desde la academia u otras vías, todos ellos podrían ser referencia y ofrecer su experiencia como asesores expertos en el diagnóstico y la planeación relacionados al Tren Maya.

Por otro lado, hay áreas en las que se requiere de especialidades, por lo que se debe integrar a los expertos indígenas y no indígenas para asegurar que los procesos o proyectos son viables, por ejemplo, en el tema ambiental. Esto implica que además del ordenamiento territorial realizado a nivel comunitario, debería haber mesas de trabajo de expertos organizadas de manera temática que puedan analizar y aportar propuestas para las distintas escalas de planeación y en el que ambos procesos se retroalimenten, en la construcción de un desarrollo alternativo coherente con las personas, los territorios y los ecosistemas locales. Ninguno de los dos sectores, el comunitario y el especializado pueden excluirse, ambos son fundamentales.

Instancias gubernamentales y privadas. Un plan de ordenamiento territorial elaborado por la sociedad impactada y detonado por un megaproyecto, es un proceso de alta complejidad que requiere gestión y presupuesto acorde a la magnitud del proyecto y de sus riesgos. Al ser un proceso vinculante que debería verse reflejado a corto, mediano y largo plazo en la aplicación adaptada de programas y proyectos e incluso la modificación de políticas desde el Plan Nacional de Desarrollo, planes sectoriales, estatales y municipales y por ende en el que se involucran los tres niveles de gobierno y sus instituciones y se reitera, particularmente porque debe ser un proceso vinculante, este ejercicio debe ser impulsado por el gobierno y dada la experiencia, es necesario que no sea la misma institución promotora del proyecto, la misma que implementa los procesos participativos, debería ser la instancia facultada para velar por los derechos de las comunidades.

Como en esencia éste tendría que ser un proceso para prevenir el conflicto, garantizar derechos humanos y colectivos, orientarse al desarrollo humano integral y proteger el medio ambiente, debería liderar el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI) y no FONATUR, con la consideración de que no todas las comunidades impactadas son mayas, también hay rurales y urbanas no indígenas que deberán integrarse al proceso.

Por su parte, las empresas privadas también deben tener un papel vinculante en la consulta y en los resultados pues sus actividades tienen impactos comunitarios en relación a la infraestructura y en cuanto a la operación del proyecto. Por lo que sus inversiones deben considerar debidamente,

los acuerdos alcanzados con las comunidades, esto debería incluir a las empresas nacionales y extranjeras. Se debería implementar un mecanismo de vigilancia para garantizar que el sector privado cumple con los principios rectores sobre las empresas y derechos humanos.⁴⁷

3.3 Escalas de diagnóstico y planeación

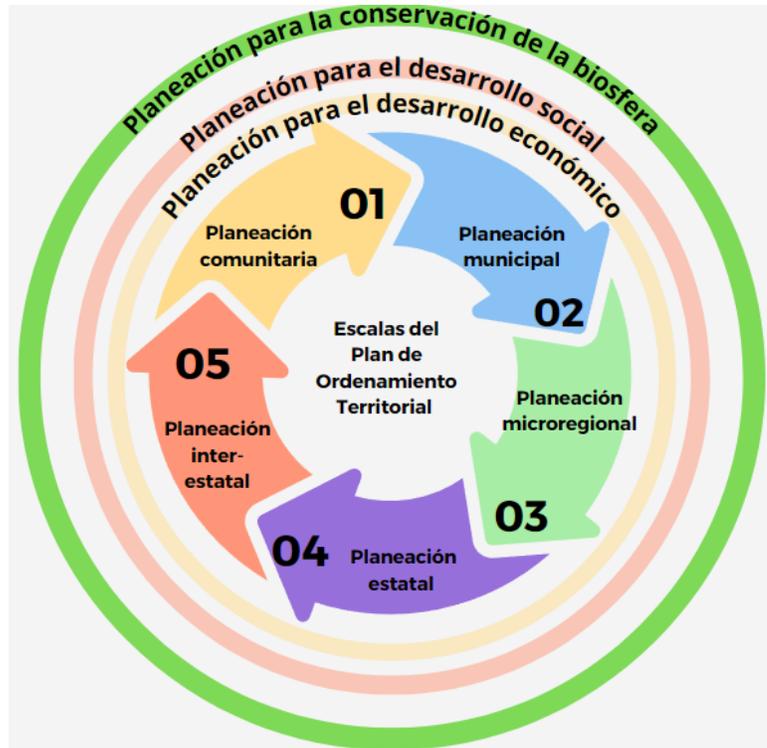
La planeación requiere elaborarse en escalas territoriales articuladas, en donde el ámbito comunitario se vea representado y donde éste dota de contenido y propósito a las escalas mayores y donde las escalas regionales tienen la posibilidad de hacer operacional las grandes necesidades comunes y también las específicas de sectores, haciendo eficiente la coordinación interinstitucional y la gestión del presupuesto.

Las escalas son importantes en un proceso participativo de esta índole porque evitan repetir el enfoque asistencialista de las consultas de desarrollo cuyos resultados son los mismos porque las carencias persisten. No solo se trata de concluir que hace falta empleo, o centros de salud o agua potable, sino de profundizar en las causas estructurales de los problemas y sus formas de solución en función de la realidad territorial y de manera más importante, permite construir colectivamente y mediante el fortalecimiento de la articulación social, una visión de desarrollo que le otorgue mayores posibilidades a la población, que las que ofrece el desarrollo hegemónico que perpetúa la desigualdad, la explotación y el consumo de las personas y la Naturaleza.

Las escalas son las cinco que se presentan en el siguiente gráfico, éstas se retroalimentan mutuamente a través de 3 grandes líneas, (aunque no únicamente) la económica, la social y particularmente la ambiental:

⁴⁷ Actualmente existe un amplio desarrollo de la literatura, plataformas e instrumentos, particularmente en el sistema de Naciones Unidas, sobre las empresas y los derechos humanos. Una guía elemental para este tema, es la elaborada por la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, que puede consultarse en: https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_sp.pdf
En congruencia con estos principios, la Comisión Nacional para los Derechos Humanos (CNDH) mantiene un programa de trabajo en esta materia. Para consultar avances al 2022 se puede visitar su página, disponible en: <https://informe.cndh.org.mx/menu.aspx?id=40113>

Gráfico 16. Escalas para la planeación territorial.



Fuente: Elaboración propia

Identificar las escalas requiere de especialistas de la región que puedan definir justificadamente las comunidades que se constituyen como sujeto de derecho por tener impactos directos e indirectos del Tren Maya, también se debe tomar en cuenta la interrelación que estas comunidades tienen con las que ya no se considerarían impactadas por el tren, para no generar mayores dinámicas de desigualdad. No está demás insistir en que el sujeto de derecho deben ser comunidades y no sólo los ejidos, aunque la dinámica ejidal debe ser debidamente considerada.

Los planes de ordenamiento territorial deben alimentarse a nivel comunitario y expresarse a nivel municipal por cuestiones operativas, pero será muy importante la escala microregional, que pueda responder a dinámicas existentes o que, si no existen, puedan conjuntar objetivos y esfuerzos mayores de un grupo de comunidades o municipios para la protección de cuencas, de ecosistemas específicos, de áreas naturales o bien porque existe una actividad productiva compartida o una organización tradicional que ayude a dar pertinencia cultural a las medidas adoptadas.

Al respecto es pertinente mencionar que para que la planeación de desarrollo sea funcional en el objetivo de sustentarse como una alternativa y un límite a la explotación, esta debe priorizar

la conservación de la biosfera, atender los límites planetarios y los compromisos internacionales en materia de medio ambiente, por ello la necesidad de que el ordenamiento territorial tenga como un pilar la conservación ambiental, que debe incluirse desde lo comunitario, pero que debería ser operable al nivel de sistemas ambientales.

En este rubro también deben integrarse expertos en planeación ecológica y expertos en los ecosistemas de las áreas que impactará el tren, tomando debidamente en cuenta e impulsando prioritariamente, el conocimiento tradicional y las prácticas de conservación que las comunidades mayas y comunidades locales, han implementado en la región.

Por otro lado, en cuanto a la escala macrorregional, la planeación territorial basada en actividades productivas o de la vocación territorial, debe considerar las problemáticas específicas y buscar soluciones a las dificultades que no se han atendido históricamente, por ejemplo, la eliminación de intermediarios a los productores agrícolas, el control del mercado y de los precios, para el mejoramiento de prácticas productivas, para crear certificaciones para proveedores para el tren y proyectos asociados, sobre comercio local, comercio justo, orgánicos, de bienestar animal u otros que les ayude a competir con el agronegocio, para la determinación de acciones, programas y proyectos necesarios para impulsar la economía local a partir de la inversión del Tren Maya.

Por ejemplo en cuestiones productivas, se podrían hacer planificaciones en función de las problemáticas y potencialidades de los apicultores de la península o de los productores de hortalizas o sobre producción de cerdo con especificaciones de bienestar animal que compita con las nocivas granjas porcinas. En cuestiones ambientales se podrían proyectar mecanismos para proteger un circuito de cenotes que abarcan varios municipios o una planeación específica sobre el territorio de reproducción del jaguar o cualquier otro objetivo ambiental zonificado, o recorridos estatales o interestatales, sobre turismo de naturaleza, rural, de observación de la naturaleza, sobre la experiencia de turistas en acciones de conservación, etc.

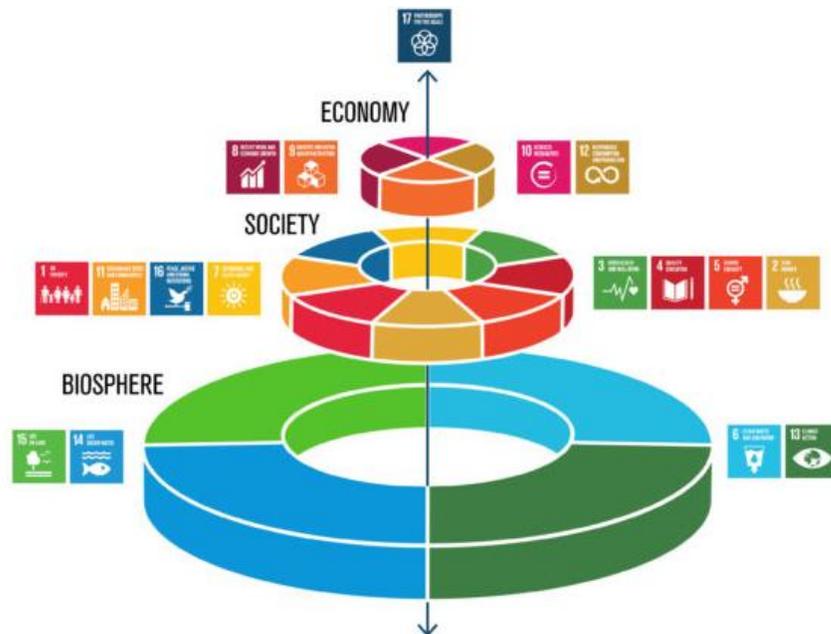
También por cuestiones administrativas y presupuestales, el plan de ordenamiento territorial debería tener una dimensión a nivel de cada uno de los 5 estados y contemplar cómo el Tren Maya podría ser funcional al ordenamiento territorial con el transporte de pasajeros y de carga que permita alcanzar una planeación territorial de los 5 estados impactados por el proyecto. Esto debería

trasladarse a las regiones que abarca el proyecto Transístmico si es que se realiza. Según todo lo anterior, los diagnósticos participativos también tendrían que hacerse con estas escalas.

Todas las escalas deberían transversalizar el enfoque de la planeación para la conservación de la biosfera. Ya se ha teorizado al respecto, tal como se puede observar en el siguiente gráfico que recupera los objetivos del desarrollo sostenible elaborado por Johan Rockström, del Stockholm Resilience Centre, para impulsar una nueva forma de ver los aspectos económicos, sociales y ecológicos de los 17 #ODS.⁴⁸

En el gráfico podemos observar un acomodo diferente. Usualmente la economía es quien determina la planeación, la sociedad se acomoda y a la biosfera se le observa utilitariamente. Una propuesta para el desarrollo que considera las problemáticas socioambientales de nuestro tiempo, debería priorizar el equilibrio de la biosfera como un mecanismo de sobrevivencia humana y planetaria, en donde la sociedad pueda obtener equitativamente los componentes necesarios para una vida digna y la economía respeta los límites planetarios.

Gráfico 17. Priorización de la biosfera en la planeación de los ODS



Fuente: Tweet de Tatiana Pardo del 20 de enero de 2020

⁴⁸ Pardo, T. [@TatiPardo2]. (20 de enero de 2020) No conocía esta gráfica que mostró @CristianSamper La hizo Johan Rockström, del Stockholm Resilience Centre, para impulsar una nueva forma de ver los aspectos económicos, sociales y ecológicos de los 17 #ODS. La raíz: La integridad de la biósfera para que lo demás funcione. [Tweet]. Twitter.<https://twitter.com/TatiPardo2/status/1219668397740314625>

3.4 Temas o ámbitos de la planeación

Posterior al diagnóstico, los expertos comunitarios junto con los sociales y ambientales que los acompañen deberían elaborar una matriz con los ámbitos en los que se basará la planeación, estos tendrían que orientarse en dos sentidos:

1.- Condiciones que posibiliten el ejercicio de derechos autonómicos y de un desarrollo definido por las comunidades que sea impulsado por el tren y por programas y proyectos que se constituyan a partir del POT o con aquellos previamente existentes.

2.- Condiciones que permitan la aplicación de medidas de prevención, mitigación, reparación y compensación de los impactos ambientales y la protección del territorio y que la población local se vea beneficiada mediante su participación en estas actividades sin que ello implique la evasión de responsabilidades de quienes generan los impactos, ya sea gobierno o empresas.

Esta planeación que incluye hacer frente a los impactos locales del tren, permitirá el involucramiento de expertos comunitarios que conocen su territorio, así como expertos ambientales y sociales que pueden aportar conocimiento científico al conocimiento tradicional y viceversa, para implementar medidas más pertinentes, ecológicas, eficientes y suficientes, a que si se deja al diseño en escritorio. Es sumamente importante lograr que estas medidas puedan ser planificadas muy sólidamente para que se conviertan en programas y proyectos sustentados en una política pública permanente con indicadores de evaluación y seguimiento para que pervivan en el tiempo. Con los dos enfoques mencionados anteriormente se busca posicionar el desarrollo local y la conservación ambiental como pilares del POT y no como temas tangenciales.

Es necesario insistir en que la planeación no se trata de enlistar una serie de demandas a las instituciones de gobierno, sino que, a propósito de la presencia del tren se aproveche la coyuntura para tratar de alcanzar un desarrollo alternativo y proteger la Naturaleza. Para ejemplificar la intención, se proponen algunos temas iniciales en la siguiente tabla, lo que no quiere decir que sean todos, que sean suficientes, ni los más pertinentes, ya que esto tendría que ser producto de la reflexión del diagnóstico y particularmente de la visión de desarrollo de los mayas. Es de particular importancia planificar con el enfoque de irse orientando a la sostenibilidad y la autosuficiencia para no generar una dependencia económica y social de las comunidades al tren.

La tabla se construye en clave de derechos humanos para la planeación territorial, en cada derecho se enlistan estrategias de desarrollo que se gestan desde lo comunitario, mucho más orientado al ejercicio de los derechos colectivos de las comunidades mayas, y en un segundo rubro, las estrategias que serían impulsadas por la operación del tren y por la inversión social del gobierno en la región. En algunos casos, hay estrategias necesarias para la implementación de derechos en los dos ámbitos.

Para la elaboración de esta tabla se realizó un formulario de Google Forms, preguntando si se conocían experiencias de comunidades en todos los ámbitos de desarrollo, 11 personas contestaron de forma válida al cuestionario⁴⁹, se hizo un ejercicio de abstracción para que la experiencia específica quedara como una estrategia genérica de desarrollo. También se realizó una revisión de las consultas indígenas sobre el Plan Nacional de Desarrollo, implementadas en su momento por la Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas (CDI), de las que se obtuvieron algunas temáticas propuestas por los propios pueblos con anterioridad y que siguen siendo vigentes⁵⁰. Además, se incorporaron estrategias a partir de la experiencia personal, pues desde 2005 trabajo en temas indígenas.

Se reitera que el objetivo de la siguiente tabla es ejemplificar que cada ámbito del desarrollo no se puede limitar a una demanda de servicios que la población requiere, sino que se debe complejizar tanto el diagnóstico como la planeación para hacerlo funcional en el tiempo. Éste es un ejercicio inicial pero cada derecho debería ser desagregado por expertos comunitarios y científicos visualizando dos caminos, primero soluciones a las problemáticas históricas y las creadas por el tren y segundo, estrategias para alcanzar las expectativas de desarrollo que los mayas vislumbren. Lo anterior desde dos espacios, el comunitario y el institucional impulsado por el tren.

⁴⁹ El contenido del formulario se puede consultar en el siguiente enlace: <https://docs.google.com/forms/d/1xYdiddGLBnt8aVielDVpJNMeWO8hjHBE9fQ1a6KW050/edit>

⁵⁰ Aunque existen tres consultas sobre el Plan Nacional de Desarrollo, se consultó la realizada en 2013 por ser la más amplia de las administraciones anteriores y el informe final de la consulta de la presente administración no se encontró. El informe utilizado se puede consultar en la siguiente liga: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/37013/cdi_consulta_prioridades_indigenas.pdf

Tabla 2. Ámbitos de la planeación.

Ámbito	En lo comunitario	En vinculación con el Tren
Derecho a la libre determinación y autonomía	Elaboración de la visión del desarrollo maya	
	Fortalecimiento de figuras de autoridad o de representación tradicionales	Interlocución y alianzas intercomunitarias, municipales, estatales, mayas
	Representación ante ayuntamientos para posicionar los intereses mayas frente a las acciones municipales	
	Desarrollo de la cartografía social maya	Capacitación a representantes y jóvenes mayas en el uso de tecnologías de la información e investigación para el desarrollo de la cartografía social realizada por la población para la planeación territorial presente y futura
	Mecanismos para la evaluación de problemáticas sociales, estructurales y reconstrucción del tejido social	
	Fortalecimiento de sistemas normativos internos y de mecanismo de mediación, conciliación y construcción de la paz.	
		Transformación y adaptación del proceso de consulta para el relacionamiento gobierno - empresas - comunidad de manera permanente, conforme a los estándares del Convenio 169 de la OIT y de las comunidades mayas
Derecho a la conservación y recuperación de la integridad del territorio		Mecanismos de control al acaparamiento de tierras por parte de la agroindustria, inmobiliarios y turísticos
	Elaboración de reglamentos comunitarios con la definición de actividades permitidas, restringidas y prohibidas en el territorio y mecanismos para protegerse del divisionismo comunitario	
	Capacitación constante en derechos humanos y colectivos	
	Recuperación y fortalecimiento de figuras comunitarias de organización como el trabajo colectivo, la asamblea, etc.	
	Interlocución social, cultural, productiva, ambiental, organizativa y solidaria con comunidades y movimientos	
	Reconocimiento de las comunidades indígenas como sujetos de derecho e implementación de formas asociativas jurídicas para la organización como cooperativas u otras figuras que faciliten la protección del territorio	Facilitación institucional y procedimental para el registro de figuras asociativas.
	Recuperación del espacio público, relacional y cultural.	
	Facilitación de los procesos comunitarios y legales para el acceso de las mujeres a la tenencia de la tierra	
	Protecciones jurídicas contra el desplazamiento forzado por el tren y sus proyectos asociados	
	Apoyo y acompañamiento a desplazados del derecho de vía del tren en temas de vivienda y reincorporación a actividades productivas	

Ámbito	En lo comunitario	En vinculación con el Tren
	Capacitación especializada a representantes comunitarios en materia de consulta previa y negociación	Construcción de un proceso de consulta previa que cumpla con los estándares internacionales, personal y recursos para la implementar las consultas que se deriven del tren y sus proyectos asociados
	Garantías y protección a defensores ambientales y comunitarios	
	Fortalecimiento en toda la región de traductores intérpretes, peritos en antropología, abogados de origen maya que puedan mejorar el acceso a la justicia de la población en la región	
	Medidas de prevención comunitaria en caso de que se incremente la presencia del crimen organizado	Mecanismos de prevención sobre narcotráfico, trata de personas y otros delitos de los que la población pueda ser víctima
Derecho al agua	Cultivo y cuidado de gua	
	Monitoreo de la calidad de agua	
	Ecotecnologías para el cuidado y gestión del agua	
	Sistemas de saneamiento ecológico	
	Salvaguarda de las fuentes de agua y sus ciclos	
		Implementación de plantas tratadoras y recicladoras de agua de uso turístico e industrial que prevengan el desabasto de agua a comunidades o vulneren el ecosistema
	Política pública para garantizar el acceso al agua como un derecho	
Derecho al desarrollo con pertinencia cultural.		Mecanismos adecuados para una reconversión de actividades primarias a turísticas, previo consentimiento
	Mercados y precios justos para surtir economía local y regional	Mercados y precios justos para surtir al turismo generado por el tren
	Diseño e implementación de proyectos turísticos propios: turismo comunitario, de naturaleza, de conservación, cultural, rural, alternativo, etc.	Políticas públicas, programas y proyectos de financiación permanente, con pertinencia cultural y ambiental para impulsar proyectos turísticos comunitarios
	Fortalecimiento de capacidades, capacitación a promotores, administradores, operadores, mercadólogos, etc. en acceso a proyectos y reglas de operación, en evaluaciones, rendición de cuentas, administración, etc. que hagan los proyectos sostenibles en el tiempo.	
		Lineamientos para el mejoramiento de la infraestructura comunitaria y regional
		Acciones que incrementen las oportunidades para integrarse al mercado laboral turístico corporativo, en mejores condiciones de empleo y salario y seguridad laboral
		Mejoramiento de vías de comunicación previa consulta
	Prácticas para la economía social y solidaria	

Ámbito	En lo comunitario	En vinculación con el Tren
Derecho a la seguridad alimentaria	Recuperación e intercambio de semillas y protección de semillas nativas	
	Bancos comunitarios de semillas	
	Fortalecimiento de granjas, solares y milpas y otras figuras tradicionales de producción	
	Reflexiones sobre el impacto social y ambiental de la comida chatarra y procesada, particularmente aquella que en la región tiene impactos en la salud	Impulso a actividades culturales y artísticas relacionadas con la conservación de actividades tradicionales de alimentación
	Fomento a la agroecología	
	Redes e infraestructura para la disponibilidad y acceso a alimentos nutritivos	
Derecho al desarrollo en contextos rurales	Combatir las causas de la pobreza alimentaria	
	Preservación de la agricultura tradicional maya	
	Asistencia técnica agrícola de campesino a campesino	
		Financiamiento al campo
		Tecnificación del campo. Facilitación de programas y proyectos para la implementación de invernaderos, viveros, tanques acuícolas, huertos familiares o de traspatio, comunitarios o escolares, sistemas de riego, entre otros
		Vías de comunicación y caminos cosecheros
Apicultura	Restauración y conservación del suelo, fertilización y abonos orgánicos, biofertilizantes, manejo ecológico de plagas y otras prácticas de la agroecología, la agricultura ecológica, la permacultura que fortalezcan al campo maya	
	Protección contra fumigación masiva	
Derecho al empleo digno	Recuperación y conservación de prácticas tradicionales y especies nativas	
	Administración de zonas arqueológicas	
	Fortalecimiento del arte y artesanía maya, creación de vías de comercialización con precios justos y facilitación de programas, técnicas y/o tecnologías para agregar valor a los productos, con consentimiento previo	
Derecho a la Educación	Incremento masivo de infraestructura educativa, becas y otras medidas para incrementar los niveles de educación de los niños y niñas mayas y campesinos y que puedan acceder a mejores empleos y salarios	
	Contenido ambiental regional en la educación básica para brindar herramientas para tratar con los impactos del tren	
	Incorporación de expertas y expertos comunitarios a la transmisión de conocimientos locales en el espacio escolar	
	Co elaboración de contenido curricular local	
	Fortalecimiento, transmisión y revalorización de historia, mitología, lengua, escritura, calendario, conocimientos agrícolas, ambientales, meteorológicos, medicinales	Desfolclorización y fortalecimiento, transmisión y revalorización de historia, mitología, lengua, escritura, calendario, conocimientos agrícolas, ambientales, meteorológicos, medicinales, entre otros en los programas

Ámbito	En lo comunitario	En vinculación con el Tren
		locales y libros de texto así como museos, centros culturales, artísticos, turísticos, etc.
		Universidades interculturales con contenido curricular que de formación para este contexto y mecanismos para garantizar un mayor acceso al nivel superior.
	Contenido curricular que les permite a los jóvenes implementar proyectos comunitarios y sostenerlos en el tiempo así como acrecentar sus habilidades y sus ingresos en empleos externos	
		Otorgamiento significativo de becas a jóvenes talentos mayas para alcanzar posgrados que permitan la especialización en áreas de desarrollo de interés de las comunidades
Fortalecimiento de las lenguas mayenses	Fortalecimiento y transmisión intergeneracional de la lengua maya	Elaboración de academia, diccionario y publicaciones en las lenguas mayenses
		Creación de sitios de internet y contenido digital en lengua maya
	Fortalecimiento de proyectos a jóvenes mayas para la recuperación y mantenimiento de la lengua a través de la música, medios digitales, actividades artísticas y culturales	
		Fortalecimiento de la educación institucional bilingüe en todos los niveles educativos
Derecho a la conservación del patrimonio cultural material e inmaterial	Catalogación, geo referenciación y protección de sitios sagrados y actividades culturales, sociales y religiosas asociadas a ellos	
		Mecanismos de vinculación social con las comunidades sobre la administración y cuidado de zonas arqueológicas
Derechos de la Naturaleza, la Selva Maya, sus sistemas y habitantes	Conservación de la biodiversidad	
	Derecho de las comunidades y de la Naturaleza a la reparación y restauración ecosistémica por los impactos del tren y los previamente existentes, con participación comunitaria en la toma de decisiones y en la operación, con enfoque de derechos humanos, género y étnico	
	Planes de ordenamiento ecológico comunitario	
	Planes de ordenamiento forestal comunitario	
	Promotores y custodios de la Selva comunitarios mediante conocimiento tradicional y científico	Promotores y custodios de la Selva en vinculación con programas y proyectos gubernamentales, culturalmente adecuados
	Evaluación de las amenazas locales y regionales derivadas del cambio climático	Evaluación de las amenazas locales y regionales derivadas del cambio climático que puedan incrementarse con el tren y medidas de prevención y mitigación
	Fortalecimiento y teorización comunitaria sobre la sacralización de la naturaleza, construcción del discurso, fortalecimiento de la cosmovisión	

Ámbito	En lo comunitario	En vinculación con el Tren
	maya que vincula al ser humano- naturaleza, si ello es culturalmente pertinente	
	Estudio y medidas específicas para la conservación de especies vegetales y animales de la región	
	Capacitación y profesionalización de hombres y mujeres mayas para el monitoreo de impactos ambientales	
Derecho al medio ambiente sano	Transición de actividades de explotación de recursos a conservación de bienes comunes	
	Estudio y medidas específicas para la conservación de ecosistemas o regiones específicas (manglares, circuitos de cenotes, etc.) por parte de las comunidades con financiamiento gubernamental	
	Evaluación e implementación del manejo sustentable de residuos generados por el tren y proyectos asociados	
	Agroecológica	
	Declaratoria de áreas de conservación comunitarias con la construcción comunitaria de estatutos	
	Planeación en función de corredores biológicos para asegurar la conservación de flora y fauna silvestre que se ve impactada por el tren ,según las características locales	
	Análisis de riesgos de desastres naturales en la península que pueden agravarse con la presencia del tren y sus medidas de atención	
Derecho a la Salud integral	Medicina tradicional maya	Protección de conocimientos tradicionales, derechos de autor colectivo, protección contra formas de apropiación por terceros
	Modelos interculturales y medios de vinculación no dominante entre el sector salud y el tradicional	
	Recuperación, uso y transmisión de conocimientos sobre plantas medicinales	Facilitación de documentación y publicación de autores mayas y no mayas individuales o colectivos sobre sus prácticas tradicionales, bajo previo consentimiento.
	Viveros o huertos o jardines botánicos de plantas medicinales y cosméticas	
	Elaboración de productos cosméticos	Mecanismos de comercialización de productores locales a turismo y hotelería
	Fortalecimiento de la partería maya, modelos de atención comunitarios para la maternidad, parto y puerperio con pertinencia cultural y atención psicosocial	Capacitación a médicos sobre pertinencia cultural y eliminación de la violencia obstétrica contra mujeres mayas
	Fortalecimiento de prácticas comunitarias orientadas a la mejor nutrición de la población e información que atienda a las principales enfermedades que se dan en la región	Educación para la salud con pertinencia cultural y sin discriminación
	Huertos escolares	

Ámbito	En lo comunitario	En vinculación con el Tren
Derecho a la participación plena de jóvenes y niños	Acceso a la información adecuada sobre los riesgos y beneficios del tren y la importancia de la conservación que les de herramientas para convivir con el tren por el resto de sus vidas	
Derechos humanos de los habitantes de comunidades Urbanas		Acceso al agua y servicios públicos
		Ecotecnia Huertos Urbanos y otras acciones ecológicas pertinentes
	Comunalidad urbana de migrantes indígenas a las ciudades y periferias y conservación de redes de apoyo con comunidades de origen	Facilitación de vías de retorno a comunidades de origen en caso de que sea su deseo o mejoramiento de las condiciones de vida que generará el desplazamiento físico y productivo generado por el tren
		Medidas para la protección de los derechos laborales y sociales de trabajadoras del hogar, empleados de la construcción, jornaleros en campos agrícolas
	Atención especializada a niñas y niños, jóvenes y personas de la tercera edad indígenas en zonas urbanas	
Otros temas	Métodos locales de construcción de la vivienda	Protección contra la gentrificación y el desplazamiento de las comunidades
	Promoción de una red de radios comunitarios para la interlocución comunitaria, organizativa y fortalecimiento de capacidades a través de la información	
	Gestores sociales y capacitación para la atención a conflictos por el agua u otros recursos	
	Estrategias para la eliminación de todos los tipos de violencia contra la mujer y garantías para el ejercicio de derechos políticos, civiles, económicos, sociales, sexuales y reproductivos, en la totalidad del proceso	
	Fortalecimiento, recuperación y transmisión de cosmovisiones y prácticas para el buen vivir y las relaciones armoniosas con la naturaleza	

Fuente: Elaboración propia

3.5 Etapas de la consulta

Esta consulta debería posibilitar que la población en compañía de expertos, alcance un nivel profundo en la comprensión de las problemáticas y potencialidades de sus territorios y de una planeación multiescalar que facilite la inversión del Estado y la inversión derivada del tren, en función de la construcción de una visión de desarrollo de quienes ostentan y protegen el territorio, a través del mejoramiento y continuidad de sus actividades tradicionales o de la incorporación a actividades vinculadas al tren, pero bajo condiciones justas que permitan asegurar la pervivencia y no solo sobrevivencia de sus culturas, del medio ambiente y de la Naturaleza.

Esto implica una consulta que no repita las malas prácticas, sino que procedimentalmente dé el espacio y sobre todo el tiempo, para un proceso formativo de la población y, posteriormente, para la construcción no solo de una serie de demandas, sino de una visión de desarrollo concretada en un ordenamiento territorial. Se considera que se pueden utilizar las fases generales que utiliza el gobierno mexicano para implementar consultas (acuerdos previos, informativa, deliberativa, consultiva, toma de acuerdos), pero con ampliaciones y especificaciones concretas. Lo siguiente es una propuesta de la operación de la consulta para el plan de ordenamiento territorial del Tren Maya.

La operación de esta consulta se puede considerar masiva, por el territorio impactado y particularmente porque se debe garantizar la representatividad ante un factor decisivo, los impactos de este proyecto son considerados como *significativos*⁵¹ por lo que

⁵¹ Es necesario recordar que la Corte Interamericana de los Derechos Humanos, en el Caso del Pueblo Saramaka vs. Surinam, tomando en cuenta el Informe de 2013 del Relator Especial sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, determinó que *impacto significativo* provocado por proyectos de desarrollo, refiere a la pérdida de la tierra y los territorios tradicionales, el desalojo, la migración y el reasentamiento, el agotamiento de los recursos necesarios para la supervivencia física y cultural, la destrucción y contaminación del medio ambiente tradicional, la desorganización social y comunitaria, los efectos negativos a largo plazo en la salud y la nutrición así como, en algunos casos, el hostigamiento y la violencia. En estos casos la consulta no es suficiente sino que se debe alcanzar el consentimiento previo, libre e informado. La sentencia puede ser consultada en este enlace: https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_172_esp.pdf
Tampoco se puede pasar por alto que aunque no existe ley en materia de consulta indígena y que el artículo 2º Constitucional tiene un limitado reconocimiento del derecho a la consulta, el bloque de constitucionalidad plasmado en el artículo 1º Constitucional, fortalece el papel del Convenio 169 de la OIT y de la Declaración

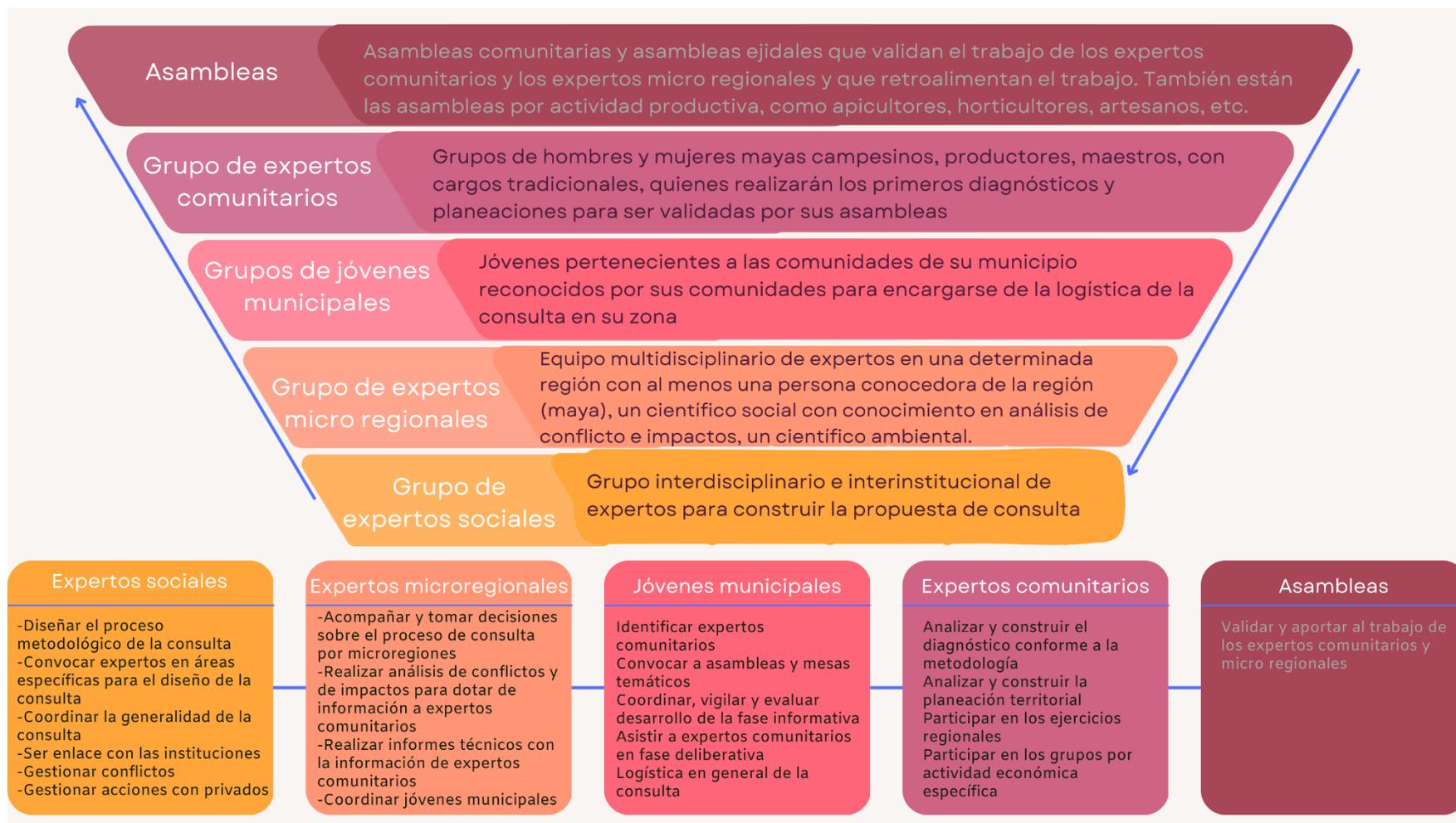
se debería haber solicitado su consentimiento. Aun cuando no se les solicitó para la construcción del tren, como lo marca el artículo 6 del Convenio 169 de la OIT, al menos se requiere para la elaboración del POT, para asegurar la mínima protección de los derechos humanos y de la Naturaleza.

Antes de iniciar con las fases, es necesario referir a los actores individuales y colectivos que estarán involucrados en la ejecución de la consulta y sus principales ámbitos de acción en cada etapa. Sin omitir que durante la planeación se podría ampliar la necesidad de expertos indígenas y no indígenas, se consideran al momento los siguientes:

- Expertos sociales.
- Expertos microregionales.
- Jóvenes a nivel municipal.
- Expertos comunitarios.
- Asambleas comunitarias.
- Asambleas ejidales.
- Grupos de trabajo jurídico.
- Científicos sociales y ambientales.
- Veedores y observadores.
- Comunidades de apoyo y asesores comunitarios.
- Negociadores, mediadores y analistas de conflicto.
- Comunicadores sociales.
- Planificadores y presupuestadores.
- Evaluadores.
- Documentalistas del proceso.
- Funcionarios públicos.
- Representantes de empresas.

En el gráfico 18 y 19 se especificarán sus funciones y su intervención en cada fase de la consulta.

Gráfico 18. Equipo operativo de la consulta y sus funciones.



Fuente: Elaboración propia.

Fase 1. Planeación del proceso. Construcción del diseño, principios y metodologías del proceso de consulta. Implica la conjunción de expertos para crear una propuesta multidisciplinaria de la consulta, con base en los principios aquí descritos, con conocimiento del proyecto, de sus impactos y de la región, de sus habitantes y sus dinámicas. Se considera que al menos se requieren expertos en planeación participativa, en diagnósticos comunitarios, en derechos indígenas, analistas del conflicto, evaluadores de impactos sociales y ambientales, expertos en formación de formadores, comunicadores especializados en pueblos indígenas y rurales, expertos ambientales en los ecosistemas de las áreas de influencia del tren, etc.

Fase 2. Acuerdos previos. Validación del diseño de la consulta con una muestra geográficamente representativa de comunidades y organizaciones y personas mayas especializadas de la región e incorporación de especificaciones por territorio y procedimentales que surjan con esta validación.

Fase 3. Información, capacitación y formación. Proceso formativo de la población de forma paulatina y durante un tiempo prudente (meses) y a través de metodologías adecuadas y diversas que incluyan a diferentes grupos de población.

Implica que paralelamente a los inicios de diseño de la consulta, debe haber un grupo de expertos para la creación de contenidos informativos, relacionados con los derechos indígenas, la conservación de los ecosistemas, de las diferencias entre los tipos de turismo, sobre el desarrollo integral y alternativo, que recupere las experiencias positivas y negativas de otros grupos indígenas nacionales o internacionales (a modo de una metodología de Campesino a Campesino) sobre los procesos internos de organizaciones económicas comunitarias, entre otros.

La elaboración de contenidos informativos siempre ha sido un tema subdesarrollado en las consultas, por lo que para hacerla accesible, pertinente, suficiente, veraz y que funcione como un proceso formativo orientado a diversos grupos de población con características específicas, se requiere tiempo para su creación y para su difusión. Aportar información para una consulta no es una presentación expuesta en una asamblea

pretendiendo que la población introyecte lo dicho, lo procese y pueda decidir en consecuencia. La prisa y superficialidad que caracteriza a las consultas es una estrategia de confusión y desmovilización, por ello, lo que debe primar es el tiempo y la pertinencia de los materiales.

Así, se debe considerar un periodo de meses en los que se difunda de manera consistente la información a toda la región, desde programas de radio, proyecciones de video, material impreso, mesas de trabajo, obras teatrales, asambleas, trabajo con estudiantes de educación básica apropiado a la edad y cultura, lo mismo con jóvenes de media superior y superior, mesas de trabajo con mujeres, todo tipo de talleres temáticos, etc. También hay expertos en trabajo con comunidades que pueden proponer un sinnúmero de metodologías pertinentes para la difusión de información. Este es un proceso que requiere presupuesto significativo.

Fase 4. Fase Deliberativa. Este es un proceso interno de las comunidades en el cual podrán reflexionar sobre la información y podrán empezar a idear una visión de desarrollo a partir de las posibilidades presupuestales del Tren Maya y en el entendido de que, por la importancia del proyecto para la región, el gobierno reforzará los servicios públicos.

En este sentido esta visión de desarrollo no tiene que ver simplemente con resolver las carencias en las que han vivido sistemáticamente ya que solventar esas demandas debería ser un hecho por su condición de ciudadanos, por la inversión de un megaproyecto y por las promesas presidenciales. En cambio, se trata de definir como las comunidades hacen un uso y control del territorio bajo un esquema de desarrollo propuesto por ellas mismas, lo cual incluye de manera muy relevante, una planeación a corto y largo plazo para la protección de la Selva y de todos los ecosistemas que impacta directa o indirectamente el Tren Maya, es decir, cómo se hace de la conservación, una actividad política, económica, turística, social y cultural y junto a ella hay un desarrollo humano integral.

Fase 5. Diagnósticos participativos y validaciones. En el primer capítulo se mencionó que Fonatur y ONU-Hábitat desarrollaron talleres de diagnóstico y planeación en dos días y que esto reitera la simulación que usualmente acompaña estos procesos

participativos, ya que hacer un diagnóstico es un proceso complejo que requiere por un lado, expertos comunitarios, es decir, población que tenga años de experiencia en determinado tema en su comunidad, maestros, agricultores, autoridades tradicionales y agrarias, apicultores, sostenedores de la cultura, artesanos y también requiere el acompañamiento de analistas del conflicto, de impactos sociales y ambientales, expertos en el medio ambiente de la región. Hacer el diagnóstico implica conocer a profundidad:

- Las dinámicas de su territorio.
- Los obstáculos y potencialidades del territorio.
- Los obstáculos y potenciales de su población.
- Las amenazas y oportunidades que trae el tren al territorio.
- Cómo se vinculan estos factores con las regiones contiguas.

Lo anterior puede hacerse a través de mesas de trabajo con los expertos comunitarios, primero en mesas temáticas y luego un panorama general. Debe haber acompañamiento de expertos de la microrregión y que elaboren un informe analítico que responda al punteo anterior, ambos grupos de expertos se validan, se asesoran y se acompañan mutuamente y al final el trabajo de ambos grupos deberá tener una validación en asamblea.

Cabe mencionar que para la creación de la metodología para la elaboración de diagnósticos comunitarios ya existen amplias experiencias en México y Latinoamérica que pueden adaptarse a este caso. Este es un proceso de meses de trabajo.

Fase 6. Planeación estratégica y validaciones. Las problemáticas identificadas en la fase de diagnósticos permitirán construir planeaciones comunitarias, municipales y regionales que se reflejen en un plan de ordenamiento territorial con una propuesta alternativa de desarrollo que utilice el tren como catapulta y la organización comunitaria como soporte.

Las comunidades deberán tener un espacio y tiempo de trabajo comunitario para la elaboración de su visión de desarrollo, siendo el elemento cohesionador, debería existir un

evento en el que representantes mayas a nivel comunitario y municipal puedan trabajar en conjunto con representantes de toda la región impactada por el tren. En este espacio se podría contar con la experiencia de muchas otras comunidades indígenas y no indígenas del país que han trabajado en resolver problemáticas y en construir alternativas de desarrollo, para que los representantes mayas puedan regresar a sus comunidades con información, insumos, experiencias para trabajar en cada uno de los temas necesarios

La planeación deberá abarcar todos los temas de desarrollo, aquellos que dependerán de la inversión del tren o que el proyecto facilitará mediante su infraestructura y también aquellos aspectos del territorio que dependen del ejercicio de la autonomía y libre determinación de las comunidades, lo que pertenece a su organización comunitaria y a su interlocución con otras comunidades, municipios, organizaciones o movimientos. Cabe insistir que no se trata de hacer demandas que propicien el generar una dependencia de las comunidades al proyecto, sino la construcción de formas de vida y trabajo que mejore las condiciones de vida y que proteja los ecosistemas y revierta en todo lo posible el daño ambiental generado por la construcción y operación del tren y que esto signifique para las comunidades trabajo e inversión.

Previamente se hará un trabajo de diseño de los planes en sus múltiples escalas, que homogeneicen el contenido para darles viabilidad operativa, para este proceso deberán contar con el apoyo de expertos en planeación, en presupuestación y aquellas materias requeridas para que los planes sean funcionales desde que salen de las comunidades. Los equipos de expertos microrregionales deberán tener un tiempo prudente para el registro sistemático de cada uno de los ordenamientos territoriales con el apoyo de los jóvenes municipales, todos ellos deberán estar acompañados y previamente capacitados por expertos en planeación territorial que tengan la capacidad de conjuntar a nivel regional la información y aportar una propuesta de programas de operaciones. Lo anterior con la finalidad de evitar que de la consulta al papel y del papel a los hechos, se pierda la continuidad, por lo que es necesario que de la consulta se deriven planes ya operacionales.

Fase 7. Negociación. Posterior o paralelamente a la construcción de la planeación y la obtención de ordenamientos territoriales y regionales, el grupo de expertos sociales, elaborará la metodología y principios para las mesas de negociación que derivarán en acuerdos vinculantes, posterior a ello, se convocará:

- Un equipo de personalidades de amplia credibilidad tanto para las comunidades indígenas y locales, como para el gobierno y los privados.
- A quienes fungirán como negociadores del gobierno y de las empresas.
- A quienes fungirán como negociadores y/o representantes de comunidades indígenas.
- Un equipo de expertos en negociación. Algunos de estos deberán ser capacitadores y asesores directos de la población local e indígena.

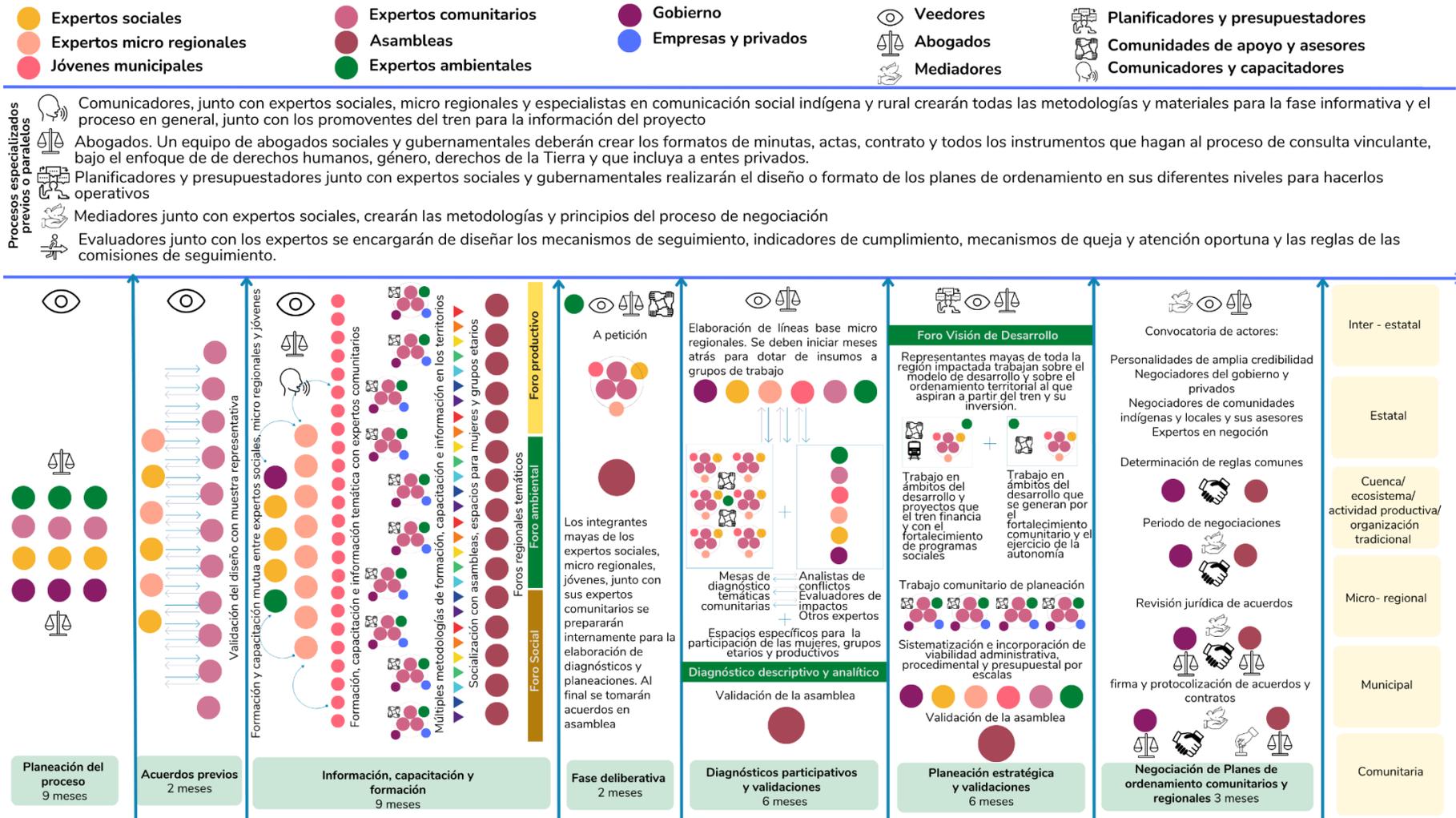
En su momento, se deberán evaluar, según el contenido de los planes de ordenamiento, los niveles y formas de negociación. En cuanto al gobierno y los privados, será conveniente que durante todo el proceso de consulta, estén presentes en calidad de observadores, quienes vayan a participar como negociadores en esta fase. Para agilizar el proceso, estos deberán tener un rango con poder de decisión y deberán tener competencias claras para involucrarse en un proceso social de esta índole.

Para la obtención de minutas y contratos vinculantes, se deberá conformar un grupo de abogados especializados que revise a detalle el contenido de dichos documentos, deberá haber abogados por parte de las comunidades indígenas y rurales y por parte del gobierno – privados.

En esta fase también se deberán presentar los mecanismos de seguimiento, indicadores de cumplimiento, mecanismos de queja y atención oportuna que se hayan preparado previamente por el grupo de expertos, para consenso, además de nombrar comisiones de seguimiento. Deberá haber un equipo de documentación de la totalidad del proceso.

Este es el panorama general de la propuesta de consulta para la construcción del plan de ordenamiento territorial vinculado al Tren Maya, sin embargo, es claro que cada etapa requiere un desarrollo y profundización metodológica realizado por expertos en cada materia, no puede ser un proceso improvisado. Además, la operación de esta consulta requiere la contratación de una cantidad de expertos y facilitadores y de logística directamente proporcional a la magnitud del proyecto. Por lo que el gobierno mexicano tendría que prever el presupuesto suficiente para este ejercicio, que sin duda resulta más económico que gestionar durante décadas la emergencia de conflictos vinculados al tren.

Gráfico 19. Proceso y etapas de la consulta.



Fuente: Elaboración propia.

3.6 Principios para el diagnóstico

Tanto el diagnóstico como la planeación que deriven en planes de ordenamiento territorial deberían seguir ciertos principios y enfoques que faciliten la construcción de un plan de desarrollo alternativo y no la repetición de un esquema asistencialista que desmovilice y precarice a la población frente al tren. A continuación se presentan estos principios:

Enfoque de derechos humanos, derechos colectivos, de género y de la Tierra. La incorporación del enfoque de derechos ha sido una constante demanda en la implementación de proyectos de desarrollo, estos enfoques deben permear tanto en el análisis de impactos, en el diagnóstico territorial y también en la elaboración de la planeación.

En cuanto al Tren Maya como megaproyecto, se teme que opere como cualquier otro proyecto neoliberal que sirva para expoliar la naturaleza, las culturas y las personas en beneficio de unos pocos. Por ello la importancia de que el plan de ordenamiento territorial construido por las comunidades utilice estos enfoques que prioricen el buen vivir de las personas en el ejercicio de sus derechos humanos, en particular que fortalezcan los derechos colectivos de las comunidades mayas y que considere las desigualdades sistemáticas que viven las mujeres y también sus visiones, ideas, prácticas y potencialidades. De manera muy importante es necesario superar el antropocentrismo y considerar que no solo los humanos importan, sino la Tierra, sus sistemas de vida y todos sus habitantes no humanos y que nuestro bienestar depende del bienestar de la Tierra y que frente a un megaproyecto capitalista, se requiere un megaproyecto socio-biocéntrico no antropocentrista, para la defensa del superorganismo Tierra.

Proyectarse mediante la transformación positiva de conflictos. Esta propuesta de que las comunidades realicen los diagnósticos y los planes territoriales es un mecanismo de prevención del conflicto, conflictos que se desatarán por la disputa sobre un bien escaso, el territorio y sus recursos, que será defendido y disputado por actores con visiones y valores que parecen incompatibles sobre su uso y destino y que se podrán radicalizar pues del territorio depende la supervivencia y futuro de amplias comunidades humanas y no humanas.

La metodología de la transformación positiva de conflictos permite hacer un análisis de actores y del conflicto que posibilite identificar dónde y cómo se podrían presentar los mayores

obstáculos para las comunidades, pero también crear estrategias a partir del entendimiento del conflicto, ya que hay dos elementos importantes del conflicto a considerar como afirma Pablo Romo: el reconocimiento de que el conflicto social es un producto de la misma sociedad y que se pueden abordar deliberadamente de alguna manera.⁵²

En este entendido, si pensamos en que es posible actuar deliberadamente frente al conflicto y en él, ¿Qué acciones tomar para orientarlo a la construcción de la paz? La paz para las comunidades y la paz para la Tierra frente a un proyecto extractivista. Inicialmente es necesario reconocer la incompatibilidad entre las orientaciones cognitivas sobre el territorio, la Naturaleza y las personas entre los promotores del Tren Maya que pretenden ganancias económicas con el proyecto, así como el control territorial y político, frente a las comunidades y organizaciones ambientales o sociales que buscan la pervivencia de su territorio y la cultura. En segundo lugar, se deben entender las identidades colectivas y su acción colectiva y como tercer punto observar las fuentes y consecuencias de la significativa desigualdad de poder ¿Cómo el proceso de construcción del ordenamiento territorial posibilita el fortalecer las orientaciones cognitivas de quienes defienden la vida, la Selva y el territorio, para colectivizar el proceso hacia la protección de los derechos de la Naturaleza y de las comunidades?

Si se reconoce que el grado de institucionalización de las entidades que gestionan la movilización por parte de las comunidades, es débil, ¿cómo a través de la articulación que implicaría la construcción del ordenamiento territorial por escalas y temas, permite mayores grados de organización *ad hoc* y la creación y fortalecimiento de redes de apoyo, que les permita alcanzar a las comunidades no solo objetivos pragmáticos de defensa sino incluso utópicos, para reformar las condiciones de vida y la relación con la Naturaleza?

La transformación positiva de conflictos aporta herramientas analíticas para el diagnóstico y la planeación. Los anteriores son solo algunos ejemplos, entre otros, para la construcción interdisciplinaria de estrategias que posicionen a las comunidades en otro rango de poder para enfrentar las amenazas del Tren Maya y también para impulsarse a través de las oportunidades que traiga. Sin embargo, éste no es un proceso evidente sino complejo, por lo que en éste rubro también

⁵² Romo P. (2015) Hacer Posible la Paz. Revista de Derecho UNED. Núm. 17. Pág. 1239. Revisado el 15 de marzo de 2023. Disponible en: <https://revistas.uned.es/index.php/RDUNED/article/view/16284/14031>

se requerían expertos desde las primeras etapas, particularmente por la necesidad de aprovechar la elaboración del ordenamiento territorial como una herramienta más para la prevención de conflictos.

A través de la cultura de paz. Se trata de incorporar el enfoque de la cultura de paz para que perviva en la región impactada por el Tren Maya. En el entendido de que se visualiza la emergencia de conflictos por el despojo territorial y de recursos, la precarización de las condiciones de vida y la tensión con actores con interés y poder económico para quienes las comunidades no son obstáculo, ¿Cómo se tendría que planear para lograr una construcción anticipada de la paz en un contexto que se vislumbra violento? Ésta es una responsabilidad máxima del Estado mexicano que se enfrenta a una contradicción. Es el propio Estado el que sin cuidado, impone un proyecto con impactos sociales y ambientales para los que no se ha elaborado un plan de acción, mucho menos de prevención.

En este sentido, no se puede dejar la construcción y sostenibilidad de la paz solo en manos del gobierno, debe ser un aprendizaje y un compromiso colectivo. Bien parecería que esta propuesta carga a las comunidades o a la sociedad civil de todas las responsabilidades, sin embargo, se considera que sólo a través del fortalecimiento interno, solidario, recíproco, a través de una lógica de cuidado, humano y con la Naturaleza se podría meter “un freno de mano” en esta pendiente de bajada en la que el Tren Maya lleva a la península y las demás regiones y así tratar de virar a un mejor camino. Pocos van tratando de parar ese coche que va a toda velocidad atropellando a su paso ¿Cuántos nos subimos a él para que esos pocos, no tengan que estrellarse?

Por ello se insiste constantemente que cada rubro de esta propuesta requiere interdisciplinaria y expertos comunitarios, científicos, sociales, para construir el megaproyecto biocéntrico, con todo y la existencia de un megaproyecto de extractivismo capitalista, porque ¿Acaso hay otra opción? Si los recursos jurídicos y la movilización social no detienen la construcción ¿Qué hacer? Hay que anticiparse. Ya se conoce el escenario catastrófico que se puede presentar, ¿Construimos un escenario plausible? Construyamos la paz y evitemos la guerra contra la Selva y sus habitantes, los manglares, los cenotes, hablemos en plural y ejerzamos un compromiso con la paz. El Estado tendrá que pagar la consulta, pero desde los demás sectores deberíamos aportar lo mejor que tenemos, porque el problema es muy grande y complejo y nadie puede sólo en las Luchas por la Vida.

Si hay una construcción ontológica de la paz, desde la filosofía maya, las comunidades indígenas y locales, dirán qué significa e implica para ellos la paz, cómo les parece viable alcanzarla, cómo se logrará sostenerla en el tiempo, cómo se practica en la cotidianidad y cómo se buscará ejercer frente al Tren Maya, cómo les sirve que los demás colaboren y cómo se debe reflejar en la transversalidad del plan de ordenamiento territorial.

El trabajo con los jóvenes es sustancial para la paz, pues son ellos quienes verán materializado en la mayor parte de su vida los impactos negativos del Tren Maya, por lo que se les debe poner al alcance las herramientas que fueren a necesitar, por ello la construcción del POT requiere la participación y formación constante de las y los jóvenes ya que serán los principales constructores y sostenedores de la paz, o no y por ello este es un tema vital.

3.7 Principios para la planeación

Desarrollo humano integral. Como se mencionó anteriormente, el enfoque de desarrollo humano integral que ha planteado Karlos Navarro se considera el más viable al establecer que:

La noción de Desarrollo Social que propugna los estudios para la paz es la de un desarrollo humano integral. Desarrollo humano, es decir de todas las personas y comunidades englobadas en todos sus ámbitos de género, cultura, geografía y ecología, a través de la vasta variedad de sus funciones vitales. Desarrollo social humano, es decir, de la universalidad común de todas las entidades diversas: los géneros, las clases, las etnias, las nacionalidades y toda una inmensa gama de grupos de interés. Desarrollo social humano que aglutina las extensas e intensas redes de interdependencia que conectan a la humanidad con su entorno bioesférico de la naturaleza, el cosmos en su único ecosistema mundial compartido... El desarrollo humano integral es el paradigma central de la cultura de paz, como única solución viable del conflicto y la violencia.⁵³

⁵³ Navarro K. (2014) Conflicto, violencia y no violencia. Misión Jurídica. Colombia. Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en: <https://www.revistamisionjuridica.com/conflicto-violencia-y-no-violencia/>

No es la intención hablar sobre las múltiples crisis que aquejan el planeta y la peligrosidad de la crisis ambiental para la pervivencia humana y planetaria, pero lo que se quiere resaltar es que el modelo de desarrollo basado en la explotación ha sobrepasado sus límites y ya no es viable en ningún sentido, por ello la planeación de este ordenamiento territorial podría ser una experiencia novedosa en el sentido de que muchas comunidades indígenas viven bajo el enfoque de cuidado de la Tierra, pero no se ha hecho para una escala masiva. El planteamiento de Navarro es una propuesta de un principio que debería seguir la planeación, la integralidad, pero seguramente las comunidades mayas tienen su ética y filosofía al respecto. Esto lleva al siguiente punto.

Privilegiar la conservación del territorio y el medio ambiente. Sin duda ante los graves impactos ambientales del Tren Maya, uno de los pilares de la planeación debe ser la conservación y restauración del medio ambiente por la degradación que tiene a la fecha el territorio y por la que traiga y traerá el tren y sus proyectos asociados, ¿Cuánto de la inversión del tren puede ir a la restauración? Por los impactos que debería estar obligado a pagar y como una forma de inversión ¿Cuánto del empleo local se puede orientar a la conservación y restauración? ¿Es posible hacer turismo que genere ingresos pero que esté orientado a la conservación y restauración? ¿Qué límites, lineamientos, normas y cuidados deben exigir las comunidades a los promoventes de proyectos para respetar al medio ambiente, si deciden que permitirán la implementación de algún proyecto no organizado por ellos mismos? ¿Cuáles serán los lineamientos ambientales para implementar proyectos propios? ¿Qué proceso seguir para diseñar proyectos turísticos que sean ambientalmente mucho más viables que el turismo de masas, para poder competir con ese mercado e impedir su entrada particularmente a las áreas más sensibles? ¿Cómo proceder en caso de que lleguen al territorio amenazas ambientales, por ejemplo, tala legal o ilegal, minería legal o ilegal, invasores y especuladores de tierras, agronegocio legal o ilegal que causen impactos ambientales graves? ¿A través de qué herramientas, capacitación, recursos, las comunidades pueden proteger espacios específicos como cenotes, manglares o ecosistemas específicos y con qué científicos y expertos se debe complementar el conocimiento tradicional? ¿Qué proyectos se pueden crear para la conservación de especies faunísticas específicas como el jaguar, aves, murciélagos, monos? Bajo una visión de respeto intrínseco a su existencia, vida, dinámicas y evolución, es decir, sin abominaciones como el crear cotos de caza para financiar la conservación. Este es un ejemplo, pero existen muchos sobre prácticas que se justifican porque “siempre ha sido así” o “eso sí deja dinero” sin embargo, se

considera que el momento histórico presente requiere un cambio profundo en las concepciones y en la ética sobre cómo nos relacionamos con la Tierra y sus habitantes humanos y no humanos.

Este tema cada vez es más discutido, muchas de las prácticas y concepciones de los indígenas del mundo, que han permitido la conservación, hoy son adoptados por otros sectores sociales y científicos, incluso la iglesia católica ha marcado una postura contundente sobre la necesidad de cambiar esta relación abusiva y depredadora y proteger la creación con la encíclica *Laudato Si*. La ecología integral, el ecofeminismo, la ecología de la paz entre otras filosofías, han estado y están construyendo el ethos ambiental de nuestra época, en el que el superorganismo Tierra, tiene derechos propios independientes del humano y este ethos ambiental, debería ser un pilar para la construcción del POT, como se verá a continuación.

La Selva, sus sistemas y habitantes como sujetos de derecho. El reconocimiento de la Tierra como un sujeto de derecho es un proceso socio jurídico que se ha ido desarrollando en diversos lugares, pero solo Ecuador y Bolivia lo han logrado llevar a nivel constitucional.

En Colombia, desde 2016 la Corte Constitucional reconoció al Río Atrato como “una entidad sujeto de derechos”, jueces y magistrados de todos los niveles de la rama judicial han reconocido los derechos de más de una decena de entes naturales.⁵⁴ Procesos similares se han dado en Nueva Zelanda y la India, también se va avanzado en varias partes del mundo sobre los derechos de los animales no humanos, muchas de estas iniciativas se pueden observar en este documento de las Naciones Unidas “Harmony with Nature”⁵⁵

La constitución de Ecuador establece en el Artículo 71 que: La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento de sus ciclos vitales estructura, funciones y procesos evolutivos.

Eduardo Gudynas plantea que:

Cuando se afirma que la Naturaleza posee derechos que le son propios, y que son independientes de las valoraciones humanas, se da un paso mucho mayor. En

⁵⁴ Muñoz, A. (2021) ¿Quiénes o qué son los nuevos sujetos de derecho en Colombia? Agenda Estado de Derecho. Revisado el 23 de marzo de 2023, Disponible en: <https://agendaestadodederecho.com/quienes-o-que-son-los-nuevos-sujetos-de-derecho-en-colombia/>

⁵⁵ United Nations. Rights of Nature Law and Policy. Revisado el 23 de marzo de 2023. Disponible en: <http://www.harmonywithnatureun.org/rightsOfNature/>

efecto, la Naturaleza pasa de ser objeto de derechos asignados por los humanos, a ser ella misma sujeto de derechos, y, por lo tanto, se admite que posee valores intrínsecos. Recordemos que un paso intermedio que ha sido tomado en varios lugares es reconocer derechos a los animales. Dando un paso más, la Naturaleza o Pachamama ya no puede ser concebida únicamente en función de su utilidad para el ser humano, como conjunto de bienes y servicios que pueden tener un valor de uso o de cambio, o ser tratados como una extensión de los derechos de propiedad o posesiones humanas (individuales o colectivas). En el caso de los derechos de la Naturaleza, hay al menos tres componentes: ético, donde se legitima un debate sobre los valores que encierra el ambiente no humano; moral, en cuanto se derivan obligaciones tales como asegurar la preservación de la biodiversidad; y político, expresado en aspectos que van desde la sanción de la Constitución hasta la elaboración de un nuevo marco legal.⁵⁶

La Constitución ecuatoriana también incluye el tema de la restauración, el cual es un concepto relevante en el contexto del Tren Maya, pues los impactos ambientales son amplios y diversos, algunos irreversibles pero otros podrían paliarse, reducirse, mitigarse y no dejarse avanzar, dando un enfoque al plan de ordenamiento territorial, de que la Naturaleza, Madre Tierra, la Tierra, la Selva, el antiquísimo y frágil sistema de Cenotes, el Jaguar, los Murciélagos y su imprescindible función en la Selva, tienen derechos, derecho a la protección, a la restauración y reparación del daño ocasionado. Esto no pretende ser una “carga” que las comunidades deban asumir por si mismas, sino por el Estado. El plan de ordenamiento podría encaminar de manera culturalmente pertinente, los objetivos y las formas en las que este proceso se lleve a cabo. Además, dar prioridad a este tema en el POT como un principio transversal y permanente en la vida de las comunidades impactadas por el tren, posibilitaría no permitir que el Estado haga de esto, una política simulatoria, de corto alcance, dependiente de presupuestos variables, sino parte de la política ambiental y de su gestión en la región.

Además, no se puede desvincular la relación que existe entre el medio ambiente sano y el buen vivir o por el contrario entre la degradación ambiental que puede impulsar el Tren Maya y la

⁵⁶ Gudynas E. (2009) La ecología política del giro biocéntrico en la nueva Constitución de Ecuador. Revista de Estudios Sociales no. 32. Colombia. Pág. 38

degradación de condiciones de vida de las comunidades mayas y particularmente las dificultades que tendrían las generaciones de futuros mayas frente a los riesgos de desastre por el cambio climático.

Por todo lo anterior, si bien no hay indicios hasta el momento, de que México siga el camino de Ecuador o Bolivia sobre reconocer a la Naturaleza como un sujeto de derecho propio, este postulado sí puede ser planteado como un posicionamiento político para la construcción del plan de ordenamiento y para la vida, desde la población maya y todos quienes acompañan estas demandas. En este trabajo de investigación se asume como postura política el reconocimiento de la Naturaleza, la Tierra, la Selva y sus integrantes no humanos, como sujetos con derechos propios. Incluso en el Tribunal de la Tierra que sesionó en 2023 en Valladolid, Yucatán a propósito del Tren Maya, abordó el tema del reconocimiento jurídico de manera muy relevante, por lo que es previsible que sea una discusión cada vez más frecuente en las denominadas Luchas por la Vida, en la academia, en los movimientos y algún día en el poder legislativo de este país.

Además, los indígenas de todo el mundo han teorizado y ejercido este posicionamiento de manera histórica y en muchos casos lo han incorporado a sus sistemas normativos internos, los cuales están jurídicamente reconocidos por instrumentos internacionales, la Constitución y otros ordenamientos⁵⁷. Bajo este enfoque la elaboración del POT por las comunidades y expertos en múltiples áreas, permite la construcción viable de un modelo de desarrollo diferente para la región

⁵⁷ En este rubro es pertinente relacionar los derechos de la Tierra con lo establecido por el artículo XXV de la Declaración Americana de los Derechos de los Pueblos Indígenas:

Artículo XXV. Formas tradicionales de propiedad y supervivencia cultural. Derecho a tierras, territorios y recursos.

1. Los pueblos indígenas tienen derecho a mantener y fortalecer su propia relación espiritual, cultural y material con sus tierras, territorios y recursos, y a asumir sus responsabilidades para conservarlos para ellos mismos y para las generaciones venideras.

2. Los pueblos indígenas tienen derecho a las tierras, territorios y recursos que tradicionalmente han poseído, ocupado o utilizado o adquirido.

3. Los pueblos indígenas tienen derecho a poseer, utilizar, desarrollar y controlar las tierras, territorios y recursos que poseen en razón de la propiedad tradicional u otro tipo tradicional de ocupación o utilización, así como aquellos que hayan adquirido de otra forma.

4. Los Estados asegurarán el reconocimiento y protección jurídicos de esas tierras, territorios y recursos. Dicho reconocimiento respetará debidamente las costumbres, las tradiciones y los sistemas de tenencia de la tierra de los pueblos indígenas de que se trate.

5. Los pueblos indígenas tienen el derecho al reconocimiento legal de las modalidades y formas diversas y particulares de propiedad, posesión o dominio de sus tierras, territorios y recursos de acuerdo con el ordenamiento jurídico de cada Estado y los instrumentos internacionales pertinentes. Los Estados establecerán los regímenes especiales apropiados para este reconocimiento y su efectiva demarcación o titulación

que pueda adaptar esa integralidad de la que habla Karlos Navarro, a la región impactada por el tren, lo cual nos lleva al siguiente principio.

Formas alternativas de desarrollo. Hacer un POT bajo el mismo esquema de los planes nacional, estatal y municipal de desarrollo, bajo la misma lógica de programas y servicios asistencialistas, no le daría ningún sentido a esta propuesta de megaproyecto biocéntrico. El objetivo sería aprovechar un proceso con financiamiento y tiempo (la consulta) para avanzar hacia esas utopías, que no son imposibles, sino que todavía no se realizan, para la implementación de un modelo de desarrollo alternativo. La sociedad civil, las comunidades indígenas, campesinas, urbanas, de este país y del mundo han estado creando y practicando metodologías, procesos, proyectos que están transformando la vida local, como la agroecología y cuya experiencia podría ser difundida, analizada a profundidad y adaptada a las condiciones locales según las necesidades y expectativas de las comunidades de la región. Por ello la importancia de permitir la interlocución regional en la elaboración del POT, no solo porque una planeación del desarrollo así lo requiere logísticamente para el ejercicio de recursos, sino porque el trabajo colaborativo en donde las comunidades espejean sus problemáticas y planifican soluciones a varias escalas, tiene mayor oportunidad de sostenerse en el tiempo, de retroalimentarse y mejorarse.

Atender causas estructurales evitando el asistencialismo. No se trata de lo que el gobierno les puede dar en pequeñas dosis, sino de la infraestructura, la organización, la capacitación y el financiamiento que propicie el alcanzar o acrecentar su autonomía y construir desde dentro a largo plazo. Por esta razón es vital que este proceso tenga tiempo ya que nada de lo aquí planteado es inmediato ni fácil, es complejo y enfrenta múltiples resistencias, no solo del gobierno y de los intereses económicos de la región. Para las propias comunidades este ejercicio podría ser sumamente desgastante y conflictivo y no todos estaría dispuestos ni interesados, sin embargo, la fortaleza de este planteamiento es la interdisciplinariedad, la que incluye a la población indígena y campesina. De ser el caso se debería analizar si todo esto hace sentido, si es útil y viable y en su caso retomar o crear nuevas propuestas.

Cuando el Tren Maya opere, cumplirá con esas presiones que el corporativismo nacional e internacional le ha impuesto a la región, trasladando carga, combustible y turismo. A las comunidades se les deberían dejar sus territorios y si no es así, veremos largos e intensos conflictos,

aunque aún no sean evidentes. Por ello, esto se trata de trabajar en la prevención del conflicto a través de la construcción anticipada de la paz, no solo entre diversos grupos sociales, sino también entre los humanos y la Naturaleza.

Conclusiones

Cada uno de los componentes del tren es un riesgo, para las comunidades y los ecosistemas, no se puede afirmar otra cosa ya que, oficialmente no se ha demostrado, salvo ideas muy generales, que el gobierno mexicano tiene un plan que evite que el modelo Cancún se repita de manera masiva, la opacidad en la información general del tren reafirma las preocupaciones que las comunidades, académicos y activistas han denunciado continuamente. La población no tiene certeza de los impactos negativos del proyecto y ni siquiera de los positivos, mucho menos imagina la movilización intensiva de intereses y recursos que esperan la conclusión del tren para disputar a las comunidades el territorio, los recursos y la vida de sus habitantes, pues el análisis geopolítico indica que se trata de un proyecto más de integración económica regional de explotación y acumulación capitalista.

En la construcción de escenarios a futuro, es previsible la emergencia de conflictos, la violación de derechos humanos y graves vulneraciones al medio ambiente a corto, mediano y largo plazo, situaciones que se enfrentan a la cerrazón política de presidente a escuchar genuinas y justificadas preocupaciones que son independientes del ejercicio del golpeteo político. Aunado a la ausencia de un modelo de desarrollo que se le ha prometido al sureste, a los más pobres, situación que ha avanzado sin mayor alarma, ya que existe todavía una confianza en que el presidente no actuará en contra de los pueblos, esta creencia ha tenido el efecto de desmovilizar a la población, situación que muy probablemente se hubiera percibido de diferente manera, si este proyecto se hubiera iniciado en el abiertamente neoliberal sexenio de Peña Nieto, donde originalmente se planificó su primera versión.

Expertos sociales y ambientales ya han hecho un análisis de los impactos y riesgos del tren y a partir de estos resultados y de la experiencia de la población en esa región, se ha organizado una oposición en varios sectores. En este trabajo, no se buscó ahondar mayormente en lo que estos expertos ya han estudiado profundamente, sino en ¿qué hacer si el tren finalmente se construye? ya que, a pesar de los recursos jurídicos y la movilización social, la construcción del tren continúa y se hace necesario un plan de contingencia que no exponga a la población, sino que la fortalezca ante la multiplicidad de amenazas que se ciernen en ese territorio.

Así, se consideró que el mayor riesgo podría ser la mejor oportunidad, es decir, la elaboración del plan de ordenamiento territorial. De la propuesta gubernamental de este instrumento se sabe poco por la ausencia de información oficial, ante ello se buscó ofrecer una alternativa para que las comunidades locales e indígenas y también las urbanas, impactadas por el tren, puedan hacerse del control del proceso de planeación de desarrollo pero a través de una consulta previa que es una responsabilidad estatal.

Estos principios y metodologías buscan arribar a dos instrumentos principales, diagnósticos participativos y planeaciones estratégicas, esto debería derivar en ordenamientos territoriales en múltiples escalas que permitan la acción institucional y la gestión del presupuesto, así como en el fortalecimiento de las comunidades. Si cada componente del tren es un riesgo, es crucial la planeación sumamente especializada en cada campo de desarrollo, se reitera que esto incluye a los expertos científicos y académicos indígenas y no indígenas y a los expertos comunitarios indígenas y no indígenas.

Se propusieron principios, metodologías y procedimientos lo más detallados posibles, para no repetir las malas prácticas de las consultas hechas en México y evitar la simulación de estos procesos democráticos, para alcanzar el cumplimiento de los estándares en materia de consulta y para posibilitar la construcción de un modelo de desarrollo alternativo desde las comunidades.

Al ser la consulta un proceso social complejo que confrontaría la presencia del tren y los intereses que lo acompañan, con problemáticas previamente existentes y con la necesidad de construir estrategias de planeación y desarrollo que marquen límites a la acumulación capitalista, la necesidad de expertos en diferentes materias para el diseño de consulta es necesario, por lo que, lo planteado en este texto es una propuesta inicial que debería de ser profundizada en un ejercicio multidisciplinario, interétnico y biofílico.

Algunas de las reflexiones finales a las que lleva este ejercicio es que estos proyectos ya no deberían existir más, ya que, teniendo la integridad planetaria comprometida y sus límites sobrepasados, otro tipo de desarrollo tendría que ser posible, los impactos sociales y ambientales no se justifican y no hay un reparto equitativo de costos ni de beneficios, pues como es usual en este tipo de proyectos, se trata de un colonialismo de los pueblos y de la Naturaleza.

Por lo anterior esta propuesta, se constituye como un plan de emergencia, como una forma de prevención de conflictos y de construcción anticipada de la paz a través del fortalecimiento comunitario y la interlocución regional y productiva, en un contexto que se vislumbra violento para las comunidades y para la Naturaleza.

Se dice que la utopía no significa algo que es imposible de realizar, sino algo que todavía no se ha logrado, por ello, si bien las consultas previas están desacreditadas por las malas prácticas sistemáticas, es necesario promover un procedimiento que las haga funcionales a sus objetivos enmarcados en los ordenamientos internacionales, con la participación de la sociedad civil como corresponsable para garantizar que el proceso no se desvíe.

De manera importante se consideró que, en cuanto al modelo de desarrollo, muchas comunidades indígenas y rurales, así como organizaciones de la sociedad civil del país tienen una vasta experiencia creando metodologías, procedimientos y experiencias en cada rubro del desarrollo y que pueden aportar referencias y aprendizajes funcionales para que las comunidades mayas evalúen y planifiquen su modelo alternativo de desarrollo en congruencia con sus características colectivas y su territorio, con el fin de responder al megaproyecto Tren Maya, con un megaproyecto biocéntrico orientado al cuidado de la Tierra, a la construcción de la paz y al desarrollo humano integral.

Anexo 1. Base de la línea del tiempo del Tren Maya

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
09/09/2018	Palenque Chiapas	Presidente electo y gobernadores	AMLO presenta proyecto de Tren Maya a gobernadores del sureste.	Notimex. (10 de septiembre de 2018). Obras por Expansión. <i>AMLO presenta proyecto de Tren Maya a gobernadores del sureste</i> . Revisado el 15 de diciembre de 2022. Disponible en: https://obras.expansion.mx/construccion/2018/09/10/amlo-presenta-proyecto-de-tren-maya-a-gobernadores-del-sureste
16/12/2018	Palenque Chiapas	Presidente de México e integrantes de los pueblos mayas	El comienzo de las obras del Tren Maya, dieron inicio tras llevarse a cabo una ceremonia entre los representantes de los pueblos mayas y el primer mandatario en Palenque.	Deutsche Welle. (17 de diciembre de 2018). <i>Comienza la construcción del Tren Maya</i> . Revisado el 15 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.dw.com/es/comienza-la-construccion-del-tren-maya/a-46766201
nd/06/19	Yucatán	FONATUR	FONATUR anuncia el 1er cambio en el trayecto del Tren Maya en junio de 2019, buscando lograr ahorros, el cual originalmente recorrería de Valladolid a Cancún de forma directa, y posterior a dicho cambio, recorrería de Valladolid a Tulum.	Ramírez, L., Aguirre, S. (21 de enero de 2022). Animal Político. <i>Tren Maya cambió ruta tras dar a Sedena 522 mdp para proyecto ejecutivo y remover más de 20 mil árboles</i> . Revisado el 15 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.animalpolitico.com/elsabueso/tren-maya-522-mdp-sedena-arboles/
13/07/2019	nd	Líderes y activistas, FONATUR, ONU Hab.	Se reúnen líderes y activistas de Calakmul-Campeche, Felipe Carrillo Puerto-Q. Roo, Buctzotz-Yucatán (Alianza Maya por las abejas de la península de Yucatán, Centro Comunitario U Kuuchil K Chibalom, Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xiinbal) con el con el director general de FONATUR y el responsable de ONU Hábitat Mex-Cuba, para exponer su inconformidad y preocupación entorno a los megaproyectos como el Tren Maya, ya que les ha servido de experiencia ver lo que sucedió en Cancún y la Riviera Maya, en la cual, los habitantes de esa zona vendieron sus tierras, obtuvieron empleos precarios y los verdaderamente beneficiados fueron los grandes inversionistas; además, de problemas como divisionismo y peleas entre comunidades, migración, pobreza, desigualdad, aumento de la violencia, asesinatos, feminicidios, narcotráfico, trata de personas, degradación ambiental y social; todo esto bajo el manto de las ganancias económicas a impacto cero, la imposición de modelos culturales ajenos en pro de la actividad turística y el desarrollo de infraestructura y bienes raíces. En reunión, los pobladores abordaron la necesidad de resolver las carencias propias de las zonas, falta de agua, oferta educativa, capacitación y desarrollo agropecuario.	Vega, A. (17 de julio de 2019). Animal Político. <i>Pobladores acusan que el Tren Maya solo beneficiará a grandes inversionistas y provocará división</i> . Revisado el 15 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.animalpolitico.com/2019/07/tren-maya-pobladores-opositores-meseros/

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
15/11/2019	5 estados por donde cruzará el Tren Maya	SEGOB, INPI, Comunidades y Pueblos Indígenas	Se emite CONVOCATORIA al Proceso de Consulta Indígena y Jornada de Ejercicio Participativo Ciudadano sobre el Proyecto de Desarrollo Tren Maya. La cual, convoca a las autoridades e instituciones representativas de los municipios y las comunidades indígenas pertenecientes a los pueblos indígenas Maya, Ch'ol, Tseltal, Tsotsil, y otros, de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, ubicados en el área de influencia del "Proyecto de Desarrollo Tren Maya", así como a la ciudadanía en general de dichos estados, a participar en el PROCESO DE CONSULTA INDÍGENA Y JORNADA DE EJERCICIO PARTICIPATIVO CIUDADANO SOBRE EL "PROYECTO DE DESARROLLO TREN MAYA". El proceso de Consulta a comunidades indígenas se realizará del 15 de noviembre al 15 de diciembre de 2019, a través de Asambleas Regionales Consultivas. Por su parte, la Jornada de ejercicio participativo se llevarán a cabo el día 15 de diciembre de 2019.	Secretaría de Gobernación [SEGOB], Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas [INPI], Fondo Nacional de Fomento al Turismo [FONATUR]. (15 de noviembre de 2019). DOF: 15/11/2019. CONVOCATORIA al Proceso de Consulta Indígena y Jornada de Ejercicio Participativo Ciudadano sobre el Proyecto de Desarrollo Tren Maya. Revisado el 15 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5579050&fecha=15/11/2019#gsc.tab=0
29/11/2019	Campeche, Yucatán, Chiapas	INPI, FONATUR, ejidos	Se llevó a cabo la fase informativa del Proceso de Consulta Indígena y Jornada de Ejercicio Participativo Ciudadano sobre el "Proyecto de Desarrollo Tren Maya" en los municipios de Palenque, Tenabó, Tinum, Chichimilá, Tunkás, Tixpehual y Maxcanú.	Gobierno de México. (14 de noviembre de 2019). <i>CONVOCA A las autoridades e instituciones representativas de los municipios y las comunidades indígenas pertenecientes a los pueblos indígenas Maya, Ch'ol, Tseltal, Tsotsil, y otros, de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, ubicados en el área de influencia del "Proyecto de Desarrollo Tren Maya", así como a la ciudadanía en general de dichos estados, a participar en el PROCESO DE CONSULTA INDÍGENA Y JORNADA DE EJERCICIO PARTICIPATIVO CIUDADANO SOBRE EL "PROYECTO DE DESARROLLO TREN MAYA"</i> . Revisado el 06 de enero de 2023. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/512659/convocatoria-tren-maya-inpi.pdf
30/11/2019	Tabasco, Campeche y Quintana Roo	INPI, FONATUR, ejidos	Se llevó a cabo la fase informativa del Proceso de Consulta Indígena y Jornada de Ejercicio Participativo Ciudadano sobre el "Proyecto de Desarrollo Tren Maya" en los municipios de Tenosique, Calajmul, Escárcega, Champotón, Bacalar, Othón P. Blanco, Felipe Carrillo Puerto y Tulum.	<i>Ídem</i>
14/12/2019	Campeche, Yucatán, Chiapas	INPI, FONATUR, ejidos	Se llevó a cabo la fase consultiva del Proceso de Consulta Indígena y Jornada de Ejercicio Participativo Ciudadano sobre el "Proyecto de Desarrollo Tren Maya" en los municipios de Palenque, Tenabó, Tinum, Chichimilá, Tunkás, Tixpehual y Maxcanú.	<i>Ídem</i>
15/12/2019	Tabasco, Campeche y Quintana Roo	INPI, FONATUR, ejidos	Se llevó a cabo la fase consultiva del Proceso de Consulta Indígena y Jornada de Ejercicio Participativo Ciudadano sobre el "Proyecto de Desarrollo Tren Maya" en los municipios de Tenosique, Calajmul, Escárcega, Champotón, Bacalar, Othón P. Blanco, Felipe Carrillo Puerto y Tulum.	<i>Ídem</i>

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
17/12/2019	Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán	Activistas, Pobladores, INPI, FONATUR	Activistas y pobladores de los estados donde se realizaron los dos ejercicios de participación respecto al Tren Maya (15 asambleas consultivas regionales y una consulta ciudadana) señalaron que la información difundida sobre el Tren Maya fue incompleta y sesgada, y que "el ejercicio de asambleas y consultas fue una burla", ya que por un lado; Romel González, integrante del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil, comenta que la asamblea consultiva consistió en la recepción de solicitudes sobre agua, salud y educación, condicionando la aceptación del proyecto de forma implícita a cambio de obras y beneficios; por otro lado, Rodrigo Llanes, antropólogo e investigador de la UNAM e integrante de la misión de observación de la consulta del pueblo maya, refirió se trató solo de propaganda con los supuestos beneficios, de un proyecto incompleto, el cual no cuenta con MIA y MIS y por ende no se habló de las afectaciones; así mismo, los activistas y pobladores consultados coinciden en que la gente le dijo sí al tren y a las estaciones de este, pero no a lo que abarcarán los llamados polos de desarrollo, en los que se pretende llevar infraestructura de vivienda, hotelera y turística, en general. Por otro lado, Hugo Aguilar, coordinador del Programa de Derechos Indígenas del INPI, reconoce que no se han hecho las MIA's y MIS's correspondientes, ya que "esta solo es una consulta genérica" sobre si el tren va o no va, "Ya después con estos estudios si hay afectación al medio ambiente, a la cultura, se harán las consultas específicas a esas comunidades que tengan impacto" y argumenta que en el protocolo de consulta se estableció que habrá otras específicas cuando se le cuestionó sobre lo absolutamente determinante del ejercicio de consulta.; y adicional a esto, Gabriel Arellano, asesor para el tema de la consulta indígena de Fonatur, asegura se repartieron varios materiales en las asambleas donde se describe que el proyecto será un medio de transporte, y también un proyecto integral que conlleva inversión inmobiliaria, turística y urbanización. En respuesta a esto último, Animal Político refiere que tuvo acceso a dicho material, y no se especifica con precisión en qué consistirán y qué incluirán los polos de desarrollo, solo se habla de generalidades (planeación urbana-territorial, el acercamiento a servicios básicos, médicos y oportunidades laborales) y no se abordan los impactos negativos.	Vega, A. (17 de diciembre de 2019). Animal Político. <i>Solo se consultó sobre una parte del Tren Maya: activistas; gobierno promete más consultas</i> . Revisado el 18 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.animalpolitico.com/2019/12/consulta-tren-maya-una-parte-proyecto-activistas-gobierno-consultas/

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
17/12/2019	Yucatán	Pedro Uc Be, integrante de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xiinbal	Pasado un día del proceso de consulta llevado a cabo en la Península de Yucatán, Pedro Uc Be, integrante del Consejo Nacioal Indígena y de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xiinbal recibió un mensaje donde se le amenaza de muerte a él y su familia y que tiene 48 horas para frenar su trabajo como defensor. Anuncia también que no es la primera vez que integrantes de la Asamblea son agredidos por su trabajo. Pedro Uc Be dijo en entrevista a SinEmbargo, que tanto él como la Asamblea son conscientes de que la amenaza pudo venir de empresarios o personas cuyos intereses se verían afectados si se frenaran los megaproyectos a los que se han opuesto públicamente, como la construcción de parques eólicos y fotovoltaicos, el cultivo de soya transgénica, las granjas porcícolas, las plantas de energía renovable y el turismo de alto impacto. Al recorrer distintas regiones en Yucatán, Pedro Uc Be concluyó que un sentir generalizado entre la población indígena es que el desarrollo no lo relacionan con la construcción de un tren, sino con mejoras en programas sociales. Muestra de las irregularidades de la consulta es que a un día antes de realizarse comisarios ejidales denunciaron a medios que recibieron presiones para votar a favor, mientras que otros reconocieron no tener claridad sobre los beneficios o afectaciones que traería.	Antúñez, M. (17 de diciembre de 2019). SinEmbargo. <i>Y luego de la consulta del Tren Maya lanzan amenazas de muerte a opositor indígena y su familia</i> . Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en: https://www.sinembargo.mx/17-12-2019/3697660
19/12/2019	Ciudad de México	Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ONU-DH)	La ONU-DH emite un comunicado en el que puntualiza que: el proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia.	Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos [ACNUDH]. (19 de diciembre de 2019). <i>ONU-DH: el proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia</i> . Revisado el 08 de enero de 2023. Disponible en: https://hchr.org.mx/comunicados/onu-dh-el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia/
nd/nd/2019	nd	Auditoría Superior de la Federación (ASF), FONATUR, FONATUR Tren Maya	El autor en su nota, menciona que la Auditoría Superior de la Federación realizó diversas auditorías al desarrollo del proyecto Tren Maya durante 2019, con los objetivos de evaluar su desempeño, fiscalizar la consideración del impacto social, el desarrollo urbano y regional en la planeación y ejecución de la obra, evaluar las acciones para determinar su impacto ambiental, y supervisar la gestión financiera y la evolución de los proyectos autorizados; encontrando en resumen que tras las primeras auditorías que el proyecto ha avanzado sin la planeación y coordinación adecuada para garantizar su sustentabilidad ambiental, la inversión no se traduce en mejoras en el desarrollo económico de la región ni en el bienestar de sus habitantes, además, identificó irregularidades considerables en los recursos ejercidos, derivadas de deficiencias en el proceso de contratación y el uso de más de un tercio del monto auditado continúa pendiente de ser aclarado.	Montoya, M. (22 de marzo de 2021). Nexos. <i>Historia de un tren sin dirección: la ASF y el Tren Maya</i> . Revisado el 13 de enero de 2023. Disponible en: https://contralacorrupcion.mx/historia-de-un-tren-sin-direccion-la-asf-y-el-tren-maya/#_ftnref3

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
nd/03/2020	Yucatán	FONATUR	Se realiza el 2o cambio a la ruta del Tren Maya, retomando el trazo original que va de Valladolid a Cancún, argumentando el hallazgo de cenotes y vestigios arqueológicos.	Ramírez, L., Aguirre, S. (21 de enero de 2022). Animal Político. <i>Tren Maya cambió ruta tras dar a Sedena 522 mdp para proyecto ejecutivo y remover más de 20 mil árboles</i> . Revisado el 13 de enero de 2023. Disponible en: https://www.animalpolitico.com/elsabueso/tren-maya-522-mdp-sedena-arboles/
21/04/2020	nd	Península de Yucatán	Organizaciones, comunidades y colectivos (más de 200 organizaciones y 60 académicos) se pronuncian públicamente exhortando al presidente de la república a detener las obras de construcción del Tren Maya, ya que de continuar las obras en el contexto actual de la pandemia (aún cuando el Gobierno ha resaltado la importancia de mantener la cuarentena y evitar toda aquella actividad que no sea indispensable), se generará un estado de indefensión hacia aquellas comunidades que han manifestado su rechazo al proyecto, el cual ha sido cuestionado por diversos sectores, en función de no existir información sobre los impactos ambientales, económicos y sociales, y cuya opacidad incluso ha generado la emisión de una orden de suspensión por parte de un Juez Federal ante un amparo presentado por comunidades de Calakmul y Candelaria. En este sentido, el llamado busca iniciar un proceso de diálogo real, serio, informado y equitativo que cumpla con lo indicado en el Convenio 169 de la OIT.	Aristegui Noticias. (21 de abril de 2020). <i>Urgen frenar construcción del Tren Maya durante emergencia sanitaria por Covid-19</i> . Revisado el 13 de enero de 2023. Disponible en: https://aristeguinoticias.com/2104/mexico/urgen-frenar-construccion-del-tren-maya-durante-emergencia-sanitaria-por-covid-19/
21/05/2020	nd	Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xiinbal	Se realiza un pronunciamiento por parte de Indígenas Mayas de la Península de Yucatán, integrantes de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xiinbal, manifestando estar en contra del mal llamado Tren Maya, el cual genera invasión de los territorios, despojo, destrucción y contaminación de los recursos naturales, así como peligro a las formas de subsistencia, tradiciones y la identidad.	Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch' Xiinbal. (21 de mayo de 2020). <i>Pronunciamiento. ¡No al tren mal llamado maya!</i> Revisado el 13 de enero de 2023. Disponible en: https://asambleamaya.wixsite.com/muuchxiinbal/no-al-tren-maya

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
02/06/2020	Cancún, Quintana Roo	Presidente de México	El presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, dio el banderazo al inicio de las obras de construcción del Tren Maya, uno de sus proyectos insignia, entre la reapertura económica y social tras la pandemia del COVID-19 la cual se encuentra en su etapa máxima de contagio (90 mil contagios y 10 mil muertos) y el rechazo de un sector que se opone a la propuesta. El mandatario expresó tener la esperanza de generar miles de empleos para contener la crisis actual. Por su parte, el director general del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), Rogelio Jiménez Pons y encargado del proyecto comentó que el proyecto sacará de la pobreza a más de un millón de personas en el sureste de México. En contraste, organizaciones ambientalistas, indígenas y civiles, solicitaron a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) tomar medidas cautelares para “evitar daños irreparables” al acuífero subterráneo de la Península de Yucatán, sureste de México, ante los posibles daños que ocasionaría la construcción del megaproyecto del Tren Maya. Por lo que en aplicación del principio precautorio en materia medioambiental solicitaron que el Estado mexicano se abstenga de la construcción del Tren Maya por los “daños graves e irreparables que este pudiera ocasionar al acuífero”.	EFE. (2 de junio de 2020). Los Angeles Times. <i>México: López Obrador da banderazo a inicio de Tren Maya entre la pandemia</i> . Revisado el 11 de enero de 2023. Disponible en: https://www.latimes.com/espanol/mexico/articulo/2020-06-02/mexico-lopez-obrador-da-banderazo-a-inicio-de-tren-maya-entre-pandemia-video
13/06/2020	Quintana Roo.	FONATUR, SICT y Círculo Espeleólogo del Mayab	Se presenta una hendidura en la carretera 307 (Cancún-Chetumal) la cual se pensó era un socavón, a la altura de Puerto Aventuras, vía principal del caribe mexicano prevista para el recorrido del Tren Maya; pero miembros de la organización Círculo Espeleólogo del Mayab, tras una exploración posterior, explicaron se trataba de una cueva acuática cuyo techo al vencerse por la carga vehicular reveló especies endémicas y vestigios de millones de años atrás.	Hernández, R. (16 de junio de 2022). Expansión Política. <i>Fonatur: Cambio de ruta de Tren Maya se decidió por interés económico</i> . Revisado el 29 de diciembre de 2022. Disponible en: https://politica.expansion.mx/estados/2022/06/16/voces-fonatur-cambio-de-ruta-de-tren-maya-por-interes-economico#:~:text=Originalmente%20el%20Tren%20Maya%20es%20una%20zona%20hotelera .
nd/02/2021	Quintana Roo	Empresarios, FONATUR	Se presenta una nueva afectación sobre la carretera 307 en forma de fractura de conlleva problemas viales en la zona, tomando FONATUR la administración de la carretera 307 y coordinando las reparaciones temporales conseguidas en julio, generando descontento en los empresarios por el paso del Tren Maya sobre la carretera ya que traerá afectaciones al turismo.	Ídem
05/03/2021	Quintana Roo	AMLO, Carlos González (Gov. Q. Roo),	Se reúnen en Quintana Roo, el mandatario mexicano, el gobernador de la entidad, el director de FONATUR, el secretario de comunicaciones y transportes y el subsecretario de la defensa nacional entre otros, en el evento que da inicio a las obras del Tren Maya, Tramo 5, Cancún-Tulum.	Presidencia de la República. (5 de marzo de 2021). Versión estenográfica. <i>Banderazo de inicio de obra del Tren Maya, tramo 5 Cancún - Tulum</i> . Revisado el 30 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.gob.mx/presidencia/es/articulos/version-estenografica-banderazo-de-inicio-de-obra-del-tren-maya-tramo-5-cancun-tulum?tab=
nd/08/2021	Campeche	FONATUR	Se informa de un 3er cambio en la ruta del Tren Maya, en el cual las vías ya no ingresarán al centro de la ciudad de San Francisco, y que la estación, será construida en la periferia de la mancha urbana.	Ramírez, L., Aguirre, S. (21 de enero de 2022). Animal Político. <i>Tren Maya cambió ruta tras dar a Sedena 522 mdp para proyecto ejecutivo y remover más de 20 mil árboles</i> . Revisado el 29 de diciembre de 2022. Disponible en:

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
				https://www.animalpolitico.com/elsabueso/tren-maya-522-mdp-sedena-arboles/
nd/08/2021	Yucatán	FONATUR	Como 4o cambio en la ruta del Tren Maya, es descartada la construcción de la estación La Plancha en Yucatán, para ser establecida en la zona de Teya.	Ídem
11/01/2022	nd	FONATUR	Rogelio Jiménez Pons deja su cargo como Director del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), quedando como nuevo titular Javier May Rodríguez.	Tapia, R. (11 de enero del 2022). Inmobiliare. <i>Rogelio Jiménez Pons deja su cargo como director general de Fonatur</i> . Revisado el 25 de diciembre de 2022. Disponible en: https://inmobiliare.com/rogelio-jimenez-pons-deja-su-cargo-como-director-general-de-fonatur/
17/01/2022	Quintana Roo	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)	Declaratoria de causa de utilidad Pública, 241 hectáreas.	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU]. (17 de enero de 2022). DOF: 17/01/22. DECLARATORIA de Causa de Utilidad Pública relativa a 2'410,107.72 metros cuadrados de propiedad privada, ubicados en los municipios de Benito Juárez, Solidaridad y Puerto Morelos, en el Estado de Quintana Roo, que serán destinados para la construcción de obras de infraestructura pública relacionadas con el Proyecto Tren Maya. Revisado el 27 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5640733&fecha=17/01/2022#gsc.tab=0
21/01/2022	Quintana Roo	FONATUR, Grupo México	El titular de FONATUR Javier May anuncia la suspensión de obras en la carretera 307 por cambio de ruta, aunque en ese momento ya habían sido triturados árboles y reubicados mas de 20 mil. Un mes después (marzo), Grupo México comienza los trabajos en la nueva ruta, a 10km de playa del Carmen y fuera de la zona urbana. Para abril, ya se había deforestado 40 km y la MIA fue presentada hasta el 18 de Mayo.	Hernández, R. (16 de junio de 2022). Expansión Política. <i>Fonatur: Cambio de ruta de Tren Maya se decidió por interés económico</i> . Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://politica.expansion.mx/estados/2022/06/16/voces-fonatur-cambio-de-ruta-de-tren-maya-por-interes-economico#:~:text=Originalmente%20el%20Tren%20Maya%20es%20una%20zona%20hotelera .
18/02/2022	Quintana Roo	SEDATU	Declaratoria de utilidad Pública, 535 hectáreas.	SEDATU. (18 de febrero de 2022). DOF: 18/02/2022. <i>DECLARATORIA de utilidad pública relativa a 5,355,394.52 (cinco millones trescientos cincuenta y cinco mil trescientos noventa y cuatro punto cincuenta y dos) metros cuadrados de propiedad privada, ubicados en los municipios de Benito Juárez, Solidaridad, Puerto Morelos y Tulum, en el Estado de Quintana Roo, que serán destinados para la construcción de obras de infraestructura pública relacionadas con el Proyecto Tren Maya</i> . Revisado el 03 de enero de 2023. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_to_doc.php?codnota=5643231

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
03/03/2022	Quintana Roo	Organización Civil	La organización civil ambiental Moce Yax Cuxtal denunció en redes sociales obras de desmonte en la selva virgen de Playa del Carmen, correspondiente al Tramo Cinco que va de Solidaridad a Tulum.	Balán, A. (28 de abril de 2022). La Verdad. <i>AMLO VS Ambientalistas; cronología del tramo cinco del Tren Maya</i> . Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en: https://laverdadnoticias.com/quintanaroo/AMLO-VS-Ambientalistas-cronologia-del-tramo-cinco-del-Tren-Maya-20220428-0184.html
17/03/2022	Quintana Roo	Comisión de turismo del Senado de la República	Se realiza una visita por la comisión de turismo del senado de la república a las instalaciones de la obre Tren Maya, para verificar el avance y ejecución, obtener información de forma directa, así como escuchar a los diferentes sectores y actores involucrados en la realización de las obras en el tramo indicado.	Senado de la República. (17-18 de marzo de 2022). <i>INFORME VISITA DE LA COMISIÓN DE TURISMO DEL SENADO DE LA REPÚBLICA A QUINTANA ROO VISITA A OBRAS DEL TREN MAYA</i> . Revisado el 30 de diciembre de 2022. Disponible en: https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2022-04-19-1/assets/documentos/Informe_Turismo_Obras_Tren_Maya.pdf
22/03/2022	Nacional	Campaña Nacional de Concientización Ciudadana	Un colectivo de más de 100 ambientalistas, activistas, artistas, buzos, académicos y expertos de la zona para dar a conocer el daño ecológico que ya está provocando la construcción del Tramo 5 del Tren Maya, en Quintana Roo y que de continuar afectará a más zonas. Andrés Manuel... Insistió en que decidió cancelar la reunión porque los famosos involucrados dijeron que no asistirían y solo iban a participar ambientalistas reales o supuestos, de los cuales dijo "tenemos ciertas dudas sobre su actuación".	Toche, N. (26 de abril de 2022). El Economista. <i>Colectivo SelvaMe del Tren protesta en Palacio Nacional tras el plantón de AMLO</i> . Revisado el 05 de enero de 2023. Disponible en: https://www.eleconomista.com.mx/arteseideas/Colectivo-SelvaMe-del-Tren-protesta-en-Palacio-Nacional-tras-el-planton-de-AMLO-20220426-0021.html
28/03/2022	Quintana Roo	GreenPeace	Greenpeace se manifestó en la zona de trabajos del Tren Maya y un grupo de activistas se encintó a la maquinaria; "Nos preocupa que no exista una Manifestación de Impacto Ambiental lo cual, además de incurrir en un acto ilegal, dañará de forma irreversible la Selva Maya.	Balán, A. (28 de abril de 2022). La Verdad. <i>AMLO VS Ambientalistas; cronología del tramo cinco del Tren Maya</i> . Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en: https://laverdadnoticias.com/quintanaroo/AMLO-VS-Ambientalistas-cronologia-del-tramo-cinco-del-Tren-Maya-20220428-0184.html
05/04/2022	Campeche, Quintana Roo	SEDENA	Informa el presidente de la República en una visita a los estados de Campeche y Quintana Roo, que la SEDENA comienza los trabajos de construcción del Tren Maya en los tramos 6 y 7.	Leyte, Y. (5 de abril de 2022). CentroUrbano. <i>Sedena inicia trabajos para los tramos 6 y 7 del Tren Maya</i> . Revisado el 12 de enero de 2023. Disponible en: https://centrourbano.com/construccion/sedena-inicia-trabajos-para-los-tramos-6-y-7-del-tren-maya/

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
13/04/2022	nd	SHCP	Resolución que autoriza la constitución de Tren Maya S.A de C.V.	Secretaría de Hacienda y Crédito Público [SHCP]. (13 de abril de 2022). DOF: 13/04/22. <i>Resolución por la que se autoriza la constitución de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Tren Maya, S.A. de C.V., misma que estará agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional.</i> Revisado el 6 de enero de 2023. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5649070&fecha=13/04/2022#gsc.tab=0
13/04/2022	Estado de México	SEDENA, Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V	El 13 de abril de 2022 se publica en el Diario Oficial de la Federación la constitución del Grupo aeroportuario, ferroviario y de servicios auxiliares Olmeca – Maya – Mexica S.A de C.V. (GOMM). Una empresa de participación estatal mayoritaria que estará agrupada al sector que coordina la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y se integrará por los aeropuertos Felipe Ángeles, Palenque, Chetumal y Tulum, además del Tren Maya; cuyo valor total de activos, perteneciente al sector coordinado por la SEDENA se calcula en 305,677 millones de pesos.	México Cómo Vamos. (13 de abril de 2022). <i>Tren Maya y Aeropuertos Coordinados por la SEDENA.</i> Revisado el 03 de enero de 2023. Disponible en: https://mexicocomovamos.mx/tren-maya-aeropuerto-sedena
18/04/2022	nd	Asociación Civil DMAS	La Asociación Civil DMAS, logró una suspensión provisional al Tramo Cinco del Tren Maya, se anunció en medios de comunicación que los trabajos del megaproyecto se frenarían.	Balán, A. (28 de abril de 2022). La Verdad. <i>AMLO VS Ambientalistas; cronología del tramo cinco del Tren Maya.</i> Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en: https://laverdadnoticias.com/quintanaroo/AMLO-VS-Ambientalistas-cronologia-del-tramo-cinco-del-Tren-Maya-20220428-0184.html
25/04/2022	nd	Gobierno Federal, Marco Aurelio Colín Hinojosa	Gobierno Federal impugna mediante recurso de queja el fallo del juez Adrián Fernando Novelo Pérez, quien la semana pasada le concedió la suspensión provisional a habitantes del municipio de Solidaridad, Quintana Roo, contra la construcción del tramo cinco del Tren Maya.	Arellano, C. (25 de abril de 2022). La Jornada. <i>Gobierno impugna suspensión de obras del tramo 5 del Tren Maya.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.jornada.com.mx/notas/2022/04/25/politica/gobierno-impugna-suspension-de-obras-del-tramo-5-del-tren-maya/
27/04/2022	nd	GreenPeace	Greenpeace presentó una demanda que exige la detención inmediata de la autorización provisional para los trabajos del Tren Maya en el Tramo 5.	Balán, A. (28 de abril de 2022). La Verdad. <i>AMLO VS Ambientalistas; cronología del tramo cinco del Tren Maya.</i> Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en: https://laverdadnoticias.com/quintanaroo/AMLO-VS-Ambientalistas-cronologia-del-tramo-cinco-del-Tren-Maya-20220428-0184.html
28/04/2022	nd	PROFEPA	La Profepa clausuró de forma temporal el parque Xibalbá by Xcaret por violar la Ley General de Equilibrio Ecológico y no contar con la manifestación de impacto ambiental (MIA).	Ídem

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
17/05/2022	nd	Organización Nacional de Responsabilidad del Estado A.C. (ONRE)	Es admitida la demanda colectiva promovida por Organización Nacional de Responsabilidad del Estado A. C. (ONRE) en contra de empresas responsables de la construcción del Tren Maya el 17 de mayo de 2022. Declarando:1.- Que las demandadas cometieron actos ilícitos en la construcción del proyecto denominado Tren Maya. 2.- Que las demandadas no contaban con todos los permisos necesarios en materia de impacto ambiental para el desarrollo del proyecto denominado Tren Maya. 3.- Que las demandadas no contaban con todos los permisos necesarios en materia de impacto urbano para el desarrollo del proyecto denominado Tren Maya. 4.- Que la sentencia que se dicte debe ser remitida a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente a fin de que investigue la probable comisión de delitos contra la ecología. 5.- Que la adjudicación de los contratos asignados a las morales demandadas relacionadas con el proyecto Tren Maya son nulos pues agreden las premisas legales de orden público en interés social relacionadas con el cuidado al medio ambiente al no contar con los requisitos y permisos necesarios en la materia, tal como lo exige el artículo. 8 del Código Civil Federal, inserto: Artículo 8.- Los actos ejecutados contra el tenor de las leyes prohibitivas o de interés público serán nulos, excepto en los casos en que la ley ordene lo contrario.	ONRE. (17 de mayo de 2022). Boletín de prensa. <i>Juez Federal admite demanda colectiva promovida por Organización Nacional de Responsabilidad del Estado A. C. (ONRE) en contra de empresas responsables de la construcción del Tren Maya</i> . Revisado el 04 de enero de 2023. Disponible en: https://www.animalpolitico.com/wp-content/uploads/2022/05/Resumen-demanda-vs-Tren-Maya.pdf
18/05/2022	Quintana Roo	SEMARNAT, FONATUR	Es presentada la MIA respecto al nuevo trazo del Tren Maya, tres meses después del desmonte y los estudios se encuentra en elaboración.	Hernández, R. (16 de junio de 2022). Expansión Política. <i>Fonatur: Cambio de ruta de Tren Maya se decidió por interés económico</i> . Revisado el 06 de enero de 2023. Disponible en: https://politica.expansion.mx/estados/2022/06/16/voces-fonatur-cambio-de-ruta-de-tren-maya-por-interes-economico#:~:text=Originalmente%20el%20Tren%20Maya%20es%20una%20zona%20hotelera .
30/05/2022	nd	Titular del Juzgado Primero de Distrito en el Estado de Yucatán y un grupo de buzos	Adrián Novelo, titular del Juzgado Primero de Distrito en el Estado de Yucatán, concedió una suspensión definitiva que ordena al gobierno federal a través de Fonatur y la Sedena, detener la construcción del Tramo 5 del Tren Maya, después de que un grupo de buzos presentaran una demanda, alegando que provocará un daño irreversible en el complejo sistema de cavernas, cenotes y ríos subterráneos de la zona. Dicho proyecto Tren Maya no cumple con el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental que debió obtenerse antes del inicio de obras.	Monroy, J. (30 de mayo de 2022). El Economista. <i>Juez concede suspensión definitiva contra Tramo 5 del Tren Maya</i> . Revisado el 26 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.economista.com.mx/politica/Juez-concede-suspension-definitiva-contra-Tramo-5-del-Tren-Maya-20220530-0055.html

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
10/06/2022	Quintana Roo	SEDATU	Declaratoria de causa de utilidad Pública, hectáreas 138.	SEDATU. (10 de junio de 2022). DOF: 10/06/2022. <i>DECLARATORIA de causa de utilidad pública relativa a 1 383 122.91 (un millón trescientos ochenta y tres mil ciento veintidós punto noventa y uno) metros cuadrados de propiedad privada, ubicados en los municipios de Benito Juárez, Solidaridad, Puerto Morelos y Tulum, en el Estado de Quintana Roo, que serán destinados para la construcción de obras de infraestructura pública relacionadas con el Proyecto Tren Maya.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5654847&fecha=10/06/2022#gsc.tab=0
12/07/2022	Quintana Roo	SEDATU	Declaratoria de causa de utilidad Pública, hectáreas 38.	SEDATU. (12 de julio de 2022). DOF: 12/07/2022. <i>DECLARATORIA de causa de utilidad pública relativa a 382,992.42 (trescientos ochenta y dos mil novecientos noventa y dos punto cuarenta y dos) metros cuadrados de propiedad privada, ubicados en los municipios de Solidaridad y Tulum, en el Estado de Quintana Roo, que serán destinados para la construcción de obras de infraestructura pública relacionadas con el Proyecto Tren Maya.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5657887&fecha=12/07/2022#gsc.tab=0
22/07/2022	Quintana Roo	SEDATU	Decreto de Utilidad Pública Temporal, 16.5 hectáreas.	SEDATU. (22 de julio de 2022). DOF: 22/07/2022. <i>DECRETO por el que se declara de utilidad pública la ocupación temporal de 165,250.25 m2 (ciento sesenta y cinco mil doscientos cincuenta punto veinticinco metros cuadrados) de propiedad privada, ubicados en los municipios de Solidaridad y Tulum, en el estado de Quintana Roo, que serán destinados para la construcción de obras de infraestructura pública relacionadas con el proyecto Tren Maya.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5659067&fecha=22/07/2022#gsc.tab=0
25/07/2022	Ciudad de México	Presidente de la República	AMLO declara al Tren Maya como asunto de Seguridad Nacional, argumentando intervención de un gobierno extranjero, porque se está perdiendo dinero de la Hacienda Pública, porque es una obra prioritaria, porque se están aplicando tácticas dilatorias y porque no hay justicia expedita.	Escobar, D. (25 de julio de 2022). Proceso. <i>El Tren Maya se declaró asunto de seguridad nacional ante la injerencia de Estados Unidos: AMLO.</i> Revisado el 05 de enero de 2023. Disponible en: https://www.proceso.com.mx/nacional/2022/7/25/el-tren-maya-se-declaro-asunto-de-seguridad-nacional-ante-la-injerencia-de-estados-unidos-amlo-290209.html

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
01/08/2022	Quintana Roo	SEDATU	Decreto de expropiación de 109 hectáreas.	SEDATU. (01 de agosto de 2022). DOF: 01/08/2022. <i>DECRETO por el que se expropia una superficie total de 1,093,118.93 m2 (un millón noventa y tres mil ciento dieciocho punto noventa y tres metros cuadrados) de propiedad privada en los municipios de Benito Juárez, Puerto Morelos, Solidaridad y Tulum, estado de Quintana Roo, a favor de la Federación, para la construcción del tramo 5, subtramos norte y sur, del Proyecto Tren Maya.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5659945&fecha=01/08/2022#gsc.tab=0
12/08/2022	Quintana Roo	FONATUR, Organizaciones ambientalistas	Defensores del medio ambiente reprocharon este jueves al Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) mantener los trabajos de desmonte de vegetación en la selva en el tramo 5 norte del Tren Maya, pese a la vigencia de la suspensión de un juez federal que ordena frenar temporalmente las obras. Esto durante una reunión informativa sobre el proyecto de Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) del tramo 5 norte del Tren Maya, celebrada en Cancún.	Swissinfo.ch. (12 de agosto de 2022). <i>ONG reclama a Gobierno mexicano desprotección ambiental en Tren Maya.</i> Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en: https://www.swissinfo.ch/spa/m%C3%A9xico-tren-maya_ong-reclama-a-gobierno-mexicano-desprotecci%C3%B3n-ambiental-en-tren-maya/47821592
26/08/2022	Chiapas, Tabasco, Campeche	SEDATU	Declaratoria de utilidad pública y ocupación temporal, 8.3 hectáreas.	SEDATU. (26 de agosto de 2022a). DOF: 26/08/2022. <i>DECRETO por el que se emite declaratoria de utilidad pública y se ordena la ocupación temporal de 83,246.45 m² (ochenta y tres mil doscientos cuarenta y seis punto cuarenta y cinco metros cuadrados) de terrenos de propiedad privada, destinados para la construcción del Proyecto Tren Maya, ubicados en los municipios de Palenque, del estado de Chiapas, Tenosique y Balancán, del estado de Tabasco, y Candelaria, del estado de Campeche.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5662715&fecha=26/08/2022#gsc.tab=0
26/08/2022	Yucatán, Campeche	SEDATU	Declaratoria de utilidad pública y ocupación temporal, 62.8 hectáreas.	SEDATU. (26 de agosto de 2022b). DOF: 26/08/2022. <i>DECRETO por el que se emite declaratoria de utilidad pública y se ordena la ocupación temporal de 628,119.611 m² (seiscientos veintiocho mil ciento diecinueve punto seiscientos once metros cuadrados) de terrenos de propiedad privada, destinados para la construcción del Proyecto Tren Maya, ubicados en los municipios de Maxcanú, Chocholá, Umán, Mérida, Kanasín, Tixpéhuatl, Tixkokob, Cacalchén, Bokobá e Izamal del estado de Yucatán, y Dzitbalché del estado de Campeche.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5662717&fecha=26/08/2022#gsc.tab=0

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
26/08/2022	Campeche	SEDATU	Declaratoria de utilidad pública y ocupación temporal, 35.5 hectáreas.	SEDATU. (26 de agosto de 2022c). DOF: 26/08/2022. <i>DECRETO por el que se emite declaratoria de utilidad pública y se ordena la ocupación temporal de 355,550.16 m² (trescientos cincuenta y cinco mil quinientos cincuenta punto dieciséis metros cuadrados) de terrenos de propiedad privada, destinados para la construcción del Proyecto Tren Maya, ubicados en los municipios de Escárcega, Champotón, Campeche, Tenabo y Hecelchakán del estado de Campeche.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5662716&fecha=26/08/2022#gsc.tab=0
26/08/2022	Yucatán, Quintana Roo	SEDATU	Declaratoria de utilidad pública y ocupación temporal, 21.4 hectáreas.	SEDATU. (26 de agosto de 2022d). DOF: 26/08/2022. <i>DECRETO por el que se emite declaratoria de utilidad pública y se ordena la ocupación temporal de 214,895.744 m² (doscientos catorce mil ochocientos noventa y cinco punto setecientos cuarenta y cuatro metros cuadrados) de terrenos de propiedad privada, destinados para la construcción del Proyecto Tren Maya, ubicados en los municipios de Sudzal, Kantunil, Tinum, Uayma, Valladolid y Chemax, del estado de Yucatán, y Lázaro Cárdenas y Puerto Morelos, del estado de Quintana Roo.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5662718&fecha=26/08/2022#gsc.tab=0
07/09/2022	Quintana Roo	SEDATU	Decreto de expropiación de propiedad privada 19 hectáreas.	SEDATU. (07 de septiembre de 2022). DOF: 07/09/2022. <i>DECRETO por el que se expropia una superficie total de 190,941.31 m² (ciento noventa mil novecientos cuarenta y uno punto treinta y uno metros cuadrados) de propiedad privada en los municipios de Solidaridad y Tulum, Estado de Quintana Roo, a favor de la Federación, para la construcción del Tramo 5, subtramos Norte y Sur del Proyecto Tren Maya.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5663747&fecha=07/09/2022#gsc.tab=0
21/11/2022	nd	Consortio Grupo México-Acciona	Terminación anticipada de contrato por parte del consorcio integrado por Grupo México y Acciona para la construcción del tramo 5 del Tren Maya, cierre de contrato con Fonatur, conciliación y pagos de trabajos realizados debido a la imposibilidad técnica para realizar el proyecto en 11 meses y entregarlo en Julio de 2023.	Redacción.(21 de noviembre de 2022). Sin Embargo. <i>Grupo México deja el Tren Maya por “imposibilidad técnica” de terminar en 11 meses.</i> Revisado el 26 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.sinembargo.mx/21-11-2022/4287701
28/11/2022	Quintana Roo	Sociedad Civil y Tribunal Colegiado	Tribunal Colegiado Administrativo concede suspensión definitiva en una fracción del Tramo 5 Norte del Tren Maya, en respuesta a un recurso generado por Dolores Sánchez, debido a que militares irrumpieron en un terreno de su propiedad sin previo aviso para avanzar en las obras.	Vázquez, J. (28 de noviembre de 2022) El Economista. <i>Conceden suspensión definitiva contra Tramo 5 norte del Tren Maya.</i> Revisado el 29 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.economista.com.mx/sectorfinanciero/Conceden-suspension-definitiva-contra-Tramo-5-norte-del-Tren-Maya-20221128-0118.html

FECHA	LUGAR	ACTOR	SUCESO	FUENTE
09/12/2022	Quintana Roo	SEDATU	Declaratoria de utilidad pública de propiedad privada 230 hectáreas.	SEDATU. (09 de diciembre de 2022). DOF: 09/12/2022. <i>DECLARATORIA de causa de utilidad pública relativa a 2,299,274.452 m² (dos millones doscientos noventa y nueve mil doscientos setenta y cuatro punto cuatrocientos cincuenta y dos metros cuadrados), correspondientes a 139 (ciento treinta y nueve) inmuebles de propiedad privada en los municipios de Tulum, Felipe Carrillo Puerto, Othón P. Blanco y Bacalar, en el Estado de Quintana Roo, que serán destinados para la construcción de obras de infraestructura pública relacionadas con el Proyecto Tren Maya.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5673823&fecha=09/12/2022#gsc.tab=0
02/01/2023	Quintana Roo	SEDATU	Declaratoria de utilidad pública de propiedad privada 18.5 hectáreas.	SEDATU. (02 de enero de 2023). DOF: 02/01/2023. <i>DECLARATORIA de causa de utilidad pública relativa a 185,387.31 m² (ciento ochenta y cinco mil trescientos ochenta y siete punto treinta y un metros cuadrados), correspondientes a 10 (diez) inmuebles de propiedad privada en los municipios de Tulum y Felipe Carrillo Puerto en el Estado de Quintana Roo, que serán destinados para la construcción de obras de infraestructura pública relacionadas con el Proyecto Tren Maya.</i> Revisado el 28 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5676254&fecha=02/01/2023#gsc.tab=0

Anexo 2. Base de información de los actores relacionados con el Tren Maya

La siguiente información fue obtenida de notas periodísticas y páginas web, no necesariamente la autora de esta investigación comparte su contenido.

I. ACTORES DE GOBIERNO

Presidencia de la República

En cuanto a obras de infraestructura, el futuro jefe del Ejecutivo federal mencionó el desarrollo del Istmo de Tehuantepec con el mejoramiento de la vía del tren; la rehabilitación de los puertos de Salina Cruz (Oaxaca) y Coatzacoalcos (Veracruz), además de la construcción de mil 500 kilómetros de vías para el Tren Maya: "Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán, Quintana Roo, toda la zona maya que es, repito, la zona arqueológica más importante culturalmente hablando, la más bella del mundo".

Hemos iniciado los estudios de ingeniería básica del Tren Maya, que estarán terminados el próximo 13 de diciembre, para realizar la licitación de esta importante obra que beneficiará a 5 estados del sureste de México. Aclaro que el proyecto dependerá del resultado de la consulta que estamos haciendo en los municipios por donde pasará el nuevo ferrocarril.

"Por eso viene el Tren Maya con una inversión de 120 a 150 mil millones de pesos. Ayer tuvimos una reunión en Mérida y estuvo el secretario de Comercio del gobierno de Estados Unidos (Wilbur Ross), y me transmitió un mensaje del presidente Trump: que están dispuestos a invertir y a ayudar para que se construya el Tren Maya y otras obras de infraestructura en el sureste".

El presidente Andrés Manuel López Obrador firmó la convocatoria para llevar a cabo la consulta ciudadana sobre la construcción del Tren Maya que se realizará el 14 y 15 de diciembre en comunidades indígenas de Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán.

Si aprueba la construcción del tren, dijo, se licitará uno de siete tramos de vía férrea. Agregó que se está haciendo la ingeniería básica del proyecto, sin embargo, ejecutarlo por completo dependerá de la decisión de los habitantes de la región.

El Tren Maya fomentará el desarrollo económico de la región y acciones de ordenamiento territorial, así como de protección del ambiente y del patrimonio cultural.

Su construcción generará empleos. Beneficiará a 12 millones de habitantes de Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán y a 17 millones de turistas al año. Recorrerá en un total de mil 460 kilómetros a lo largo de 18 estaciones. La obra estará lista en cuatro años.

Reiteró que su costo no implicará deuda, sino que se hará con recursos propios.

El director general del Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, Adelfo Regino Montes, destacó que la consulta será un diálogo directo con las comunidades indígenas asentadas en el trayecto "con la finalidad de que podamos construir los acuerdos para que puedan participar las comunidades en un tema tan importante como es la cuestión de los beneficios justos y equitativos que puedan derivar de un proyecto tan importante".

Explicó que se elaboró un protocolo de consulta que sustentará el proceso democrático y un ejercicio de regionalización para ubicar las 15 sedes de las asambleas a celebrarse.

Dio a conocer las acciones de ordenamiento territorial, como procesos de planeación con participación ciudadana con privilegio al respeto del ambiente y la inclusión social; promoción de un modelo de desarrollo territorial equilibrado y sostenible para conectar a las comunidades; garantía del derecho al espacio público y a la movilidad, y generación de oportunidades equitativas para las comunidades.

En cuando a los beneficios ambientales, el Tren Maya incluye utilizar derechos de vía existentes; aplicación de iniciativas como 'Sembrando Vida'; construcción de pasos de fauna y protección de corredores biológicos, recursos hídricos y acuíferos, en particular cenotes y ríos subterráneos; respeto a las reservas ambientales e implementación de sistemas de alerta sobre la vía para la protección de la fauna.

En términos de desarrollo económico, integrará a las comunidades a cadenas productivas y generará valor agregado a sus productos; incorporará a pequeños productores del campo a nuevos mercados; reducirá costos de transportación; aumentará la conectividad digital, facilitará el acceso a los mercados laborales y generará nuevas oportunidades económicas.

Respetará y promoverá las tradiciones y expresiones que identifican a los pueblos originarios; facilitará el acceso a zonas arqueológicas y poblaciones de valor turístico; impulsará la creación de rutas gastronómicas y artesanales; promoverá prácticas sustentables y formas alternativas de turismo, y redistribuirá los flujos turísticos por toda la región.

Secretaría de Gobernación (SEGOB)

Se convoca, a las autoridades e instituciones representativas de los municipios y las comunidades indígenas pertenecientes a los pueblos indígenas Maya, Ch'ol, Tseltal, Tsotsil, y otros, de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, ubicados en el área de influencia del "Proyecto de Desarrollo Tren Maya", así como a la ciudadanía en general de dichos estados, a participar en el PROCESO DE CONSULTA INDÍGENA Y JORNADA DE EJERCICIO PARTICIPATIVO CIUDADANO SOBRE EL "PROYECTO DE DESARROLLO TREN MAYA"

El proceso de Consulta a comunidades indígenas se realizará del 15 de noviembre al 15 de diciembre de 2019, a través de Asambleas Regionales Consultivas. Por su parte, la Jornada de ejercicio participativo se llevarán a cabo el día 15 de diciembre de 2019.

Al declararse las obras del Tren Maya, como un asunto prioritario y de seguridad nacional por parte del Consejo de Seguridad Nacional y mediante un informe del presidente Andrés Manuel López Obrador, la obra del Tren Maya se coloca a cargo de la Secretaría de Gobernación y de la Secretaría de Seguridad Pública.

La Secretaría de Gobernación, a través de la Subsecretaría de Desarrollo Democrático, Participación Social y Asuntos Religiosos, así como FONATUR, acordaron integrar a 13 municipios en la ruta del Tren Maya, al programa Promoción de la Cultura de Paz y la Reconstrucción del Tejido Social, el cual promueve acciones entre las comunidades locales, municipios, y el Gobierno de México para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030, específicamente los que se refieren a la reducción de las desigualdades, generación de espacios para la igualdad y erradicar la violencia de género, así como garantizar la paz, seguridad y justicia a las comunidades .

La Secretaría de Gobernación determinó reiniciar las obras de construcción del tramo 5 sur del Tren Maya a pesar de que un tribunal de Mérida tiene suspendida la obra por la falta de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA). Así lo informó Javier May, director de Fonatur, quien recordó que la obra había sido catalogada como de seguridad nacional. De acuerdo con el funcionario, el reinicio de las obras, se amparan bajo el decreto presidencial emitido a finales del año pasado, con el cual todas las obras prioritarias de infraestructura del gobierno federal son catalogadas de seguridad nacional. Con ello, las dependencias deben agilizar los permisos para que dichas construcciones se ejecuten, sin necesidad de esperar los tiempos burocráticos.

Secretaría de Turismo (TURISMO)

El Artículo 1 de la Ley General de Turismo menciona que el Sector Turismo es “una actividad prioritaria nacional que, bajo el enfoque social y económico, genera desarrollo regional” y para lo cual la Secretaría de Turismo se auxiliará de las entidades de la Administración Pública Federal en términos de los artículos 16, 18 y 63 a fin de promover la concurrencia de acciones para facilitar el turismo social, accesible, competitivo y profesional.

En la búsqueda por fomentar y desarrollar el turismo se estableció la necesidad de conectar el sureste mediante proyectos de infraestructura que orienten el turismo social, inclusivo y el desarrollo territorial de la región, para lo cual se estableció en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND 2019-2024) y en el Programa Sectorial de Turismo 2020-2024 (PROSECTUR 2020-2024) el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya, del cual la Entidad Paraestatal FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., realiza las acciones para su construcción y operación. Para dicho proyecto se desarrollarán y administrarán espacios e instalaciones turísticas que fomenten el desarrollo social e inclusivo de las y los mexicanos.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

Es la agencia del gobierno federal responsable del desarrollo eficiente del transporte ferroviario y multimodal a través de la supervisión, verificación y sanción de violaciones a las regulaciones aplicables. Adicionalmente, es responsable de otorgar concesiones y permisos para el transporte ferroviario, verificar el correcto cumplimiento y resolución sobre las modificaciones o terminación de los mismos. Otorga los derechos de vía carreteros.

Secretaría de Cultura (CULTURA)

La secretaria de Cultura, Alejandra Frausto Guerrero, declaró que: “La participación de la Secretaría de Cultura en el proyecto del Tren Maya es una actividad constante y prioritaria. El fin de un proyecto de infraestructura tan importante como el Tren Maya es preservar la cultura que converge en la región por donde transitará, por lo que tenemos la misión de divulgar, investigar, de salvaguardar este patrimonio, trabajo que hacemos de la mano con Fonatur”

El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) conformaron el Consejo Científico-Cultural en el marco del programa de acompañamiento para el desarrollo sostenible en la ruta del Tren Maya. La Secretaría de Cultura, forma parte de este órgano asesor como institución convocante.

A través de este Consejo se dará seguimiento a diversas actividades del Proyecto de Acompañamiento para el Desarrollo Sostenible en la ruta del Tren Maya, tales como:

Diseñar una estrategia de turismo cultural del proyecto Tren Maya a 20 años, con el objetivo de promover la creación de productos y servicios turísticos de calidad, que propicien la comprensión, la apreciación y la sostenibilidad de las manifestaciones culturales locales, a fin de promover que las comunidades o los grupos o los individuos puedan gestionar dichos elementos.

Mapear el patrimonio histórico en el área de influencia de las estaciones del Tren Maya en colaboración con la Secretaría de Cultura y el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), y elaborar recomendaciones para su conservación.

En conjunto con las comunidades y los pueblos de la región, examinar las expresiones de su patrimonio cultural inmaterial y elaborar inventarios y planes de salvaguardia que les den sostenibilidad y las protejan.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)

La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), firmaron un convenio marco para establecer mecanismos de coordinación e intercambio de información en la planeación territorial, en sus diferentes escalas de influencia regional, metropolitana, municipal y parcial- del Proyecto de Desarrollo Tren Maya.

Román Meyer Falcón, titular de la SEDATU, sostuvo que los proyectos prioritarios del Gobierno de México requieren el apoyo de todos los actores involucrados. Recordó que el Proyecto del Tren Maya tiene mucho tiempo en proceso de desarrollo, investigación y recolección de información en campo por lo que lo consideró uno de los que más sustento técnico tienen a nivel nacional.

En el marco del citado convenio de colaboración, ambas instituciones se comprometen a conjuntar esfuerzos, recursos y capacidades para atender acciones como la planeación y diseño de mecanismos para el ordenamiento de asentamientos humanos ubicados en el derecho de vía férrea del trazo del tren; compartir información documental, cartográfica, estadística y bases de datos actualizadas con información de los asentamientos humanos ubicados a lo largo del trazo; así como avances, metodologías y resultados en el diseño de los instrumentos de las zonas previstas para la ejecución del proyecto .

Con el fin de contar con las bases para un ordenamiento equilibrado del territorio del área de influencia inmediata del Tren Maya, en 2021 se impulsaron los siguientes instrumentos de planeación territorial: Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Sur-Sureste, Programas Municipales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Tenosique y Balancán en Tabasco; Programas Municipales de Desarrollo Urbano de Tixkokob, Izamal y Tinum, en Yucatán; Programas Municipales de Desarrollo Urbano de Candelaria, Hecelchakán y Tenabo, en Campeche; con una inversión de 12.72 millones de pesos y en beneficio de 15,606,002 personas de las cuales 7,942,584 son mujeres y 7,663,418 hombres.

La SEDATU como parte del Comité Técnico Interinstitucional (CTI), encabezado por la Secretaría de Gobernación (SEGOB), el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI), ha dado seguimiento al proceso de la consulta indígena del Proyecto de Desarrollo Tren Maya, a través de su participación en las Asambleas Indígenas. La Secretaría participó en la Novena Sesión del CTI, celebrada el 14 de Julio 2021 y en la Décima Sesión de fecha 9 de diciembre de 2021; en ambas reuniones, la DGOT informó el avance en la atención que el Ramo 15 ha dado a cada una de las peticiones y acuerdos derivados de las asambleas. El Ramo 15, encabezado por SEDATU, PA y RAN, tiene 100 peticiones y 16 acuerdos a su cargo, principalmente en los temas de regularización de la tierra, certeza en la tenencia de la tierra y conflictos agrarios, los cuales se atienden de manera coordinada a través de las Mesas Agrarias Estatales, Mesas Interinstitucionales y coordinación con otras dependencias

En el marco del proyecto del Tren Maya, la Subsecretaría de Ordenamiento Territorial y Agrario (SOTA) ha impulsado distintas acciones para al ordenamiento territorial en los estados de Campeche, Chiapas, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo, para que al mismo tiempo que se desarrolla la infraestructura para el Tren, se asegure que las familias no vean afectado su derecho a la vivienda y cuenten con certeza en la tenencia de la tierra, en este sentido, se han coordinado los procesos de trabajo con FONATUR, para que los procedimientos expropiatorios se realicen conforme a derecho .

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)

SEMARNAT acompañará a FONATUR en la implementación del proyecto, con el fin de asegurar un modelo de desarrollo sustentable que promueva el crecimiento económico sin dañar el medio ambiente, buscando formas de mitigación, compensación y protección del medio ambiente. Adicionalmente, emitirá las autorizaciones requeridas por la legislación aplicable Dentro de sus atribuciones está la evaluación y autorización de las Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA) .

Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA)

CONSIDERANDO. Que la Comisión Intersecretarial de Gasto Público, Financiamiento y Desincorporación, mediante el acuerdo 21-IV-5, dictaminó favorablemente la constitución de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria, denominada "Tren Maya, S.A. de C.V.", agrupada al sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional.

Que del oficio número DGAF/DIHCD/056/2022, se advierte que el Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, S.N.C., por acuerdo de su Consejo Directivo, aprobó la inversión en la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria, denominada "Tren Maya, S.A. de C.V.", por la cantidad de \$10,000.00 (diez mil pesos 00/100 M.N.), y con ello será tenedor de 1% de las acciones representativas del Capital Social

RESOLUCIÓN. QUINTO. - El capital social de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria será variable. La parte variable del capital social será ilimitada, y la parte mínima, sin derecho a retiro será de \$1'000,000.00 (un millón de pesos 00/100 M.N.) y estará representada por 100 (cien) acciones nominativas, cuyo valor nominal será de \$10,000.00 (diez mil pesos 00/100 M.N.) cada una.

Con base en lo anterior, el monto inicial de la participación estatal será de \$1'000,000.00 (un millón de pesos 00/100 M.N.), correspondiendo \$990,000.00 (novecientos noventa mil pesos 00/100 M.N.) de origen presupuestal a la Secretaría de la Defensa Nacional y \$10,000.00 (diez mil pesos 00/100 M.N.) al Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, S.N.C., como accionista minoritario.

RESOLUCIÓN. SEGUNDO. La denominación social de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria será "Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V."

QUINTO. - El capital social de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria será variable. La parte variable del capital social será ilimitada, y la parte mínima, sin derecho a retiro será de \$1'000,000.00 (un millón de pesos 00/100 M.N.) y estará representada por 100 (cien) acciones nominativas, cuyo valor nominal será de \$10,000.00 (diez mil pesos 00/100 M.N.) cada una.

Con base en lo anterior, el monto inicial de la participación estatal será de \$1'000,000.00 (un millón de pesos 00/100 M.N.), correspondiendo \$990,000.00 (novecientos noventa mil pesos 00/100 M.N.) de origen presupuestal a la Secretaría de la Defensa Nacional y \$10,000.00 (diez mil pesos 00/100 M.N.) al Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, S.N.C., como accionista minoritario.

La construcción del Tramo 5 Norte, que va de Cancún Aeropuerto a Playa del Carmen Norte (60,3 kilómetros de doble vía electrificada, y principalmente en viaducto elevado), estará a cargo de la Secretaría de Defensa Nacional (SEDENA) .

Informa el presidente de la República (AMLO) en una visita a los estados de Campeche y Quintana Roo, que la SEDENA comienza los trabajos de construcción del Tren Maya en los tramos 6 y 7 (parafraseado) .

Tren Maya S.A. de C.V.

CONSIDERANDO. Que el Tren Maya en los Estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, representará un motor de crecimiento, desarrollo y competitividad a nivel nacional e internacional, además de fortalecer la captación de divisas e inversiones nacionales y extranjeras, mismo que será administrado, operado y explotado; ampliando y construyendo sus instalaciones, a través de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria, denominada "Tren Maya, S.A. de C.V.", lo que contribuirá al desarrollo de las citadas Entidades Federativas, para facilitar el transporte de personas mediante costos más accesibles, fomentando el turismo, generando empleos y cuidando el medio ambiente, cumpliéndose así, con uno de los grandes objetivos del Gobierno Federal, que es el mejoramiento de una política económica continua.

RESOLUCIÓN. TERCERO.- La Empresa de Participación Estatal Mayoritaria podrá llevar a cabo todas las acciones necesarias para administrar, operar, explotar y construir el Tren Maya; prestar los servicios ferroviarios, complementarios y comerciales, por sí o por conducto de diversas figuras jurídicas de derecho público y privado, así como obtener, bajo cualquier título, concesiones, permisos, licencias, autorizaciones y en general, ejecutar todos los actos necesarios para llevar a cabo su objeto social, de conformidad con sus Estatutos Sociales y demás disposiciones aplicables .

Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V.

RESOLUCIÓN. SEGUNDO. La denominación social de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria será "Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V.". TERCERO.- La Empresa de Participación Estatal Mayoritaria tendrá por objeto adquirir acciones o participaciones; agrupar y detentar el control de las empresas que administren, operen, exploten y de ser necesario construyan (de nueva creación o en vías de ampliación y mejoras) los Aeropuertos Internacionales "Felipe Ángeles", "Palenque", "Chetumal", "Tulum", y el "Tren Maya", así como de cualquier sociedad de naturaleza pública o privada que tenga cláusula de exclusión de extranjeros, y en general realizar todos los actos necesarios para llevar a cabo su objeto social, de conformidad con lo que establezcan sus estatutos y demás disposiciones aplicables .

Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal

Exposición de Motivos. I. La Consejería Jurídica del Ejecutivo federal fue creada en 1996, como una dependencia de la administración pública federal centralizada, cuyo titular depende de la persona titular del Poder Ejecutivo y cuya función principal es brindar el apoyo técnico jurídico a la persona titular del Poder Ejecutivo federal en todos aquellos asuntos encomendados; asimismo, someter a su consideración las iniciativas de ley y decretos que se presenten en el Congreso de la Unión o sus Cámaras; dar opinión sobre los proyectos de tratados internacionales a celebrar; revisar los proyectos de reglamentos, acuerdos, decretos, nombramientos, resoluciones y demás instrumentos de carácter jurídico, así como prestar asesoría jurídica a las demás dependencias de la administración pública federal y representar al titular del Poder Ejecutivo en acciones y controversias constitucionales.

En este sentido, el objetivo de la Consejería Jurídica es la de garantizar la constitucionalidad y legalidad de los actos jurídicos provenientes del poder ejecutivo, así como la defensa de los mismos en los casos previstos en el artículo 105 constitucional.

En este sentido se tiene que el legislador previó los mismos requisitos para ser titular de la b Consejería Jurídica que para ser fiscal general de la república, en atención a la importancia de funciones, sin embargo, el procedimiento para su elección y nombramiento ha quedado a discreción de la persona titular del Poder Ejecutivo, de forma arbitraria, puesto que no existe un contrapeso que vigile el cumplimiento de los requisitos establecidos a nivel legal, contrario a lo previsto para el fiscal general de la república.

Esta falta de importancia a la Consejería Jurídica ha dado como resultado que desde el Poder Ejecutivo se emitan decretos, acuerdos o proyectos de iniciativas que en muchas ocasiones tienen vicios evidentes de constitucionalidad, derivado de la falta de profesionalización y criterios técnicos que garanticen su desempeño.

Un claro ejemplo de tal situación se encuentra recientemente en el "Acuerdo por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional". Al respecto, expertos en derecho constitucional y transparencia se han manifestado expresando la evidente inconstitucionalidad del mismo (Ángel, Arturo, Vega, Andrea y Ureste, Manu, Inconstitucional, ilegal y opaco el acuerdo de AMLO sobre obras prioritarias: especialistas, en Sin Embargo, 23 de noviembre de 2021, recuperado el 1 de diciembre de 2021, de <https://www.animalpolitico.com/2021/11/inconstitucional-ilegal-opaco-acuerdo-amlo-obras-especialistas/>), mientras que el titular del Poder Ejecutivo expresamente ha señalado que el fin del mismo es detener los amparos y trámites que califica de burocráticos a efecto de agilizar las obras de infraestructura insignia de su gobierno.

En la conferencia en Palacio Nacional del 23 de noviembre de 2021, el titular del Poder Ejecutivo al ser cuestionado sobre la finalidad del Acuerdo declaró:

"Sí, es un acuerdo para agilizar trámites y que por los trámites burocráticos no se detengan las obras, que se pueda dar la confianza a las instituciones y a las empresas que están trabajando en el Tren Maya para que los trámites que tienen que hacer para la realización de las obras sean más expeditos y que se les dé también tiempo para presentar toda la documentación, en el entendido de que las empresas, las dependencias del gobierno federal, pues están regidas por principios de protección al medio ambiente, de justicia, de honestidad, y que se le tienen que dar facilidades y se le tienen que tener confianza a las dependencias" .

Fondo Nacional para el Fomento al Turismo (FONATUR)

FONATUR, a través de su subsidiaria, FONATUR Tren Maya es la entidad del gobierno federal encargada de elaborar el proyecto "Tren Maya". FONATUR Tren Maya será el único titular del Título de Cesión que le otorgará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la operación del ferrocarril y la prestación de servicios públicos de pasajeros y carga. Además, se encargará de operar los servicios públicos de pasajeros y carga .

FONATUR Tren Maya S.A. de C.V.

El 1 de noviembre de 2008, se emitió título resolutivo por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, en donde se autoriza la cesión FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., (antes FONATUR Operadora Portuaria, S.A. de C.V.), de la totalidad de los derechos y obligaciones de la concesión que con fecha 10 de abril de 1997 se otorgó a favor de FONATUR Constructora, S.A. de C.V., de las Administraciones Portuaria Integrales (API's) del Recinto Portuario de Bahías de Huatulco, en el estado de Oaxaca y del Puerto de Cabo San Lucas en Baja California Sur, por lo que a partir de esa fecha, FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., (antes FONATUR Operadora Portuaria, S.A. de C.V.), incorporó dentro de sus estados financieros las operaciones de ambas Administraciones Portuaria Integrales .

Atribuciones:

- a) Promover, administrar, operar e impulsar, así como realizar todos aquellos actos necesarios para llevar a cabo Proyectos Integrales de Desarrollo Regional, Turístico y Sustentable, mediante la prestación de todo tipo de servicios, así como la realización de toda clase de actividades de promoción del desarrollo social y regional del país.
- b) Administrar y operar unidades de negocio por mandato de FONATUR, o por terceros.
- c) Administrar y operar las Administraciones Portuarias Integrales concesionadas a la sociedad de conformidad a la regulación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- d) Comercializar combustibles, gasolina y diésel, así como aceites lubricantes de conformidad con las políticas y lineamientos de operación en la franquicia PEMEX.
- e) Contratar y/o prestar servicios de consultoría técnica o administrativa en relación con sus actividades.
- f) Tramitar y obtener, en su caso, los registros para el uso de marcas, nombres comerciales, modelos de utilidad, diseños industriales u otros derechos de propiedad industrial e intelectual.
- g) Negociar bajo cualquier título, licencias de cualquier tipo de derechos, así como tramitar y obtener ante las autoridades competentes, tanto federales, estatales o municipales, los permisos, licencias, autorizaciones o concesiones que sean necesarios para el cumplimiento de su objeto.
- h) Franquiciar y ser Franquiciante.
- i) Comprar, vender, tomar o dar en arrendamiento, o adquirir por cualquier título de propiedad, el uso o goce y en general realizar cualquier tipo de enajenación de toda clase de bienes muebles e inmuebles, incluyendo aquellos dedicados a actividades náuticas y/o turísticas y/o inmobiliarias.
- j) Tramitar y obtener ante todo tipo de autoridades, tanto federales, estatales o municipales, los permisos, licencias, autorizaciones o concesiones que sean necesarios para el cumplimiento de su objeto.
- k) Gestionar la obtención de todo tipo de créditos, tanto de instituciones públicas como privadas para cumplir con los fines sociales, así como otorgar garantías.
- l) Suscribir toda clase de títulos de crédito.
- m) Operar, administrar y explotar todo tipo de instalaciones turísticas náuticas, para lo cual celebrará toda clase de actos jurídicos que permitan cumplir con dicha finalidad.
- n) Adquirir acciones, partes sociales u obligaciones de otras sociedades, así como participar en fideicomisos y/o conversiones con fines turísticos.
- o) Realizar todo tipo de eventos, actividades y actos jurídicos de promoción al turismo con personas físicas o morales, dentro de las que se encuentran, de manera enunciativa, mas no limitativa, prestar servicios de operación turística y hotelera, tales como reservaciones, otorgar cursos de capacitación, llevar a cabo tours o paseos turísticos entre otros, por sí o por conducto de terceras personas, privilegiando esta última posibilidad.
- p) Vender y adquirir todo tipo de artículos, insumos para el mantenimiento, por sí o por conducto de terceras personas, privilegiando esta última posibilidad.
- q) En general, la celebración y ejecución de todos los actos, actividades u operaciones análogas o similares, ya sea por sí o a través de terceras personas, que se relacionen directa o indirectamente con los objetos antes señalados .

Comisión Nacional del Agua (CONAGUA)

111.2.- Es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con las atribuciones que, en materia de recursos hídricos, le confieren la Ley de Aguas Nacionales, su Reglamento y el Reglamento Interior de la Comisión Nacional del Agua.

CUARTA. Compromisos de la CONAGUA. Para el cumplimiento del objeto de este Convenio, la "CONAGUA" se compromete, en el ámbito de sus atribuciones, a:

1. Compartir con "FONATUR" y "FONATUR TREN MAYA", previa solicitud por escrito, la información con la que cuente y sea factible su utilización para la realización del Proyecto Tren Maya.
2. Coadyuvar en la emisión oportuna de los permisos, licencias, autorizaciones y/o concesiones en términos de la Ley de Aguas Nacionales y su Reglamento, para llevar a cabo la construcción y operación del Tren Maya.
5. Fortalecer y modernizar con el apoyo de "FONATUR y "FONATUR TREN MAYA" la red de monitoreo de variables hidráulicas, hidrometeorológicas e hidrogeológicas en la zona de influencia del Tren Maya, que permita la toma de decisiones en materia de disponibilidad y calidad del agua.
6. Apoyo técnico a "FONATUR" y "FONATUR TREN MAYA", en la implementación de tecnologías para desarrollar un programa de uso sustentable del agua que permita mantener la calidad y seguridad hídrica de la región en el Proyecto Tren Maya.
7. Apoyo técnico a "FONATUR" y "FONATUR TREN MAYA", en el desarrollo e implementación de indicadores de desempeño propuestos por la "CONAGUA", que permita evaluar con periodicidad el desarrollo sustentable en materia de recursos hídricos del Tren Maya.

10, Revisar y en su caso, autorizar los estudios de evaluación, proyección y diseño de infraestructura hidráulica del Tren Maya en sus 7 tramos, que le entregue "FONATUR" y FONATUR TREN MAYA", para garantizar la conectividad hidráulica en la zona en que se realizará el Proyecto Tren Maya.

Comisión Federal de Electricidad (CFE)

Fonatur Tren Maya adjudicó directamente el 11 de octubre un contrato de 6 mil 30 millones de pesos a la Comisión Federal de Electricidad (CFE), con vigencia hasta el 1 de noviembre de 2023, consistente en "servicios para el gerenciamiento del proyecto de desarrollo de la infraestructura necesaria para la electrificación y conexión a la Red Nacional de Transmisión (RNT)".

La parte electrificada del tren, 690 de los mil 554 kilómetros que abarca toda la ruta, irá desde Mérida hasta Chetumal, es decir, iniciará en el Tramo 3 y terminará en el Tramo 6, con vías dobles para servicio de carga y pasajeros. En los demás tramos, los trenes quemarán diesel, al menos inicialmente.

Se trata del contrato más cuantioso que se ha adjudicado para una obra del Tren Maya, con excepción de los hasta ahora entregados para la construcción de los primeros cuatro tramos y una parte del Tramo 5, así como para la fabricación de los trenes y material rodante.

Al tratarse de un contrato de gerenciamiento, es posible que la CFE podría a su vez, subcontratar a empresas privadas para algunos trabajos, pagándoles con los recursos del Presupuesto de Egresos que recibirá de Fonatur .

Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH)

En las etapas previas del proyecto Tren Maya, elaboró (revisar) un programa de salvamento arqueológico para acompañar los trabajos de construcción.

El director Diego Prieto agregó que al 6 de diciembre de 2022 se han registrado y preservado 31 mil 306 bienes inmuebles (cimientos, albarradas y basamentos) de la cultura Maya y otros pueblos, que se han hallado a lo largo de la ruta.

También, indicó, se han localizado 1 mil 541 bienes muebles (metates, cerámica), 463 osamentas, 1 mil 40 rasgos naturales (cuevas y cenotes), 708 mil 428 fragmentos de cerámica analizados (del Tramo 1 al Tramo 4 del Tren Maya) y 576 vasijas, que actualmente se encuentran en proceso de análisis.

Al hablar de los avances en las operaciones de salvamento del recorrido del tren –que suma 1 mil 534 kilómetros y pasa por cinco entidades federativas–, el doctor Diego Prieto expuso que en los tramos 1, 2, 3 y 5 se cuenta con un ciento por ciento, mientras que en los tramos 4, 6 y 7 se tienen avances de 82.17, 81.57 y 43.56 por ciento, respectivamente .

Atendiendo al compromiso de informar periódicamente sobre los avances del proyecto de salvamento arqueológico que la Secretaría de Cultura, a través del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), realiza como parte del Proyecto Tren Maya, el director general del INAH, Diego Prieto Hernández, detalló los diversos trabajos que se realizan en ocho zonas arqueológicas que forman parte del área cultural conocida como la Ruta Puuc.

El antropólogo concluyó que respecto al sitio arqueológico de Ichkabal, el cual se ubica a 24 kilómetros del Tramo 6 y a 20 kilómetros del Tramo 7 del Tren Maya, de momento no se contempla la apertura de este sitio al público, pero ello no implica que haya cesado la investigación arqueológica, además, es posible que, en el contexto de la obra federal, pueda elaborarse un proyecto para que, a mediano plazo, sea acondicionado para la visita del turismo.

Instituto de Administración y Avalúo de Bienes Nacionales (INDAABIN)

DECLARACIONES. 1. "EL INDAABIN" declara que:

1.1 Es un Órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. en los términos de los artículos 1, 2, 17. 26 y 31. fracciones XXIX, XXX y XXXI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 2, apartado D. fracción VI y 98-C del Reglamento Interior de la propia Secretaría, así como por lo dispuesto por el artículo 10 del Reglamento del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales. en relación con el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y del Reglamento del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de enero de 2017.

1.2 Entre sus atribuciones se encuentra la de practicar avalúos y justipreciaciones de rentas que le soliciten las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, así como proporcionar la cooperación técnica que sea requerida por las dependencias de esta, de conformidad con lo previsto en los artículos 143 y 144 de la Ley General de Bienes Nacionales. 17 y 31 fracciones XXIX y XXX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 3. fracción IV. 6. fracción XXVI. 7. fracción XX y 12 del Reglamento del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales.

Asimismo, este Instituto puede suscribir Bases de Colaboración con las entidades a fin de conjuntar recursos y esfuerzos para la eficaz realización de las acciones que en materia inmobiliaria están a su cargo con fundamento en los artículos 28, fracción XI. de la Ley General de Bienes Nacionales y 3. fracción XXII. del Reglamento del INDAABIN.

CLÁUSULAS. PRIMERA. OBJETO. "LAS PARTES" celebran el presente acto a efecto de establecer las condiciones generales por medio de las cuales "EL INDAABIN" prestará la totalidad de los servicios valuatorios que "FONATUR" requiera en el marco del desarrollo de los proyectos estratégicos, regionales. De infraestructura y/o de ordenamiento territorial, así como cualquier otro avalúo o justipreciación de renta que "FONATUR" pudiera necesitar.

En este sentido, "EL INDAABIN" será el prestador exclusivo de los servicios valuatorios objeto de este instrumento. de conformidad con todas y cada una de las características y especificaciones técnicas que determinen las disposiciones reglamentarias y administrativas aplicables.

Respecto de los proyectos en los que 'FONATUR' se asocie con particulares en instrumentos de derecho privado como serían fideicomisos privados y fondos de inversión privados. 'FONATUR' tomará el avalúo de "EL INDAABIN" como primera referencia pudiendo obtener otro avalúo comercial .
Realiza los avalúos correspondientes para determinar la indemnización por expropiación de bienes inmuebles asociados a las obras del Tren Maya.

Petróleos Mexicanos (PEMEX)

Pese a que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), la Secretaría de Bienestar y Petróleos de México (Pemex) anunciaron que arrancarían el proyecto de Gasolineras del Bienestar en la zona sur del país, específicamente en Quintana Roo, este martes 3 de agosto se dio a conocer que la presentación del proyecto fue reprogramada.

El funcionario Gabriel Guillermo Arellano Aguilar, subdirector de vinculación social del Tren Maya, explicó que las estaciones de hidrocarburo “serán a escala de las estaciones normales y pretenden ser una forma de crear cooperativas con los habitantes del sureste del país”, debido a que en la zona sur y sureste de México no existen centros de suministro de gasolinas cercanos a las comunidades.

Asimismo, especificó que este plan de desarrollo estará financiado por la Banca de Desarrollo Mexicana y se buscará que los dividendos se inviertan en infraestructura de las comunidades donde se instalen las diferentes estaciones de gasolina.

“Esta es una posibilidad para obtener créditos, un nivel menor en el costo de la gasolina, pero los beneficios de la cooperativa se distribuirían en obra social en sus comunidades, es un esquema interesante y es una de las posibilidades que estamos llevando a territorio para poder acompañar el desarrollo del Tren Maya”, puntualizó Arellano.

De acuerdo al gobierno federal, la idea nació porque las comunidades por las que pasa el Tren Maya deben desplazarse hasta 50 kilómetros para cargar combustible en la gasolinera más cercana. Por lo cual, se alistan, al menos, 11 estaciones de hidrocarburo en cinco municipios de los estados de Quintana Roo, Campeche y Yucatán .

Procuraduría Agraria

La Procuraduría Agraria ejercerá en todo momento las facultades y atribuciones que le confiere la legislación agraria vigente, y su Reglamento Interior, en la defensa y salvaguarda de los derechos de los propietarios de la tierra de carácter social que participarán en los polos de desarrollo que conlleva el proyecto Tren Maya.

En congruencia con los objetivos del Programa Institucional 2020-2024, y de conformidad con lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, insistió Hernández Palacios, los nuevos polos de desarrollo que contempla la obra del Tren Maya se constituirán en un proyecto detonador de diversos servicios no sólo del ramo turístico sino también de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, en beneficio de la población del sur-sureste del país.

Registro Agrario Nacional (RAN)

El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) y el Registro Agrario Nacional (RAN) firmaron tres instrumentos jurídicos para formalizar la colaboración interinstitucional entre ambas instancias y para realizar actividades de asistencia técnica, información, trámites y apoyo al desarrollo del proyecto del Tren Maya.

Los tres instrumentos que se presentaron son:

-Convenio específico de colaboración entre Fonatur Tren Maya y el RAN. El objetivo es coadyuvar en los trámites agrarios necesarios para el proyecto del Tren Maya.

-Convenio específico de colaboración Fonatur-RAN. El RAN apoyará a Fonatur en la identificación de predios ejidales, diagnóstico, registro, análisis y gestión de trámites para formalizar acciones en propiedad social, además de coadyuvar en la solución de conflictos agrarios.

-Acuerdo de traspaso de recursos Fonatur-RAN. Documento en el que las partes acordaron, según sus atribuciones legales, aportar recursos para conseguir los objetivos comunes especificados Alejandro Varela, director Jurídico de Fonatur, estableció que para el avance del Tren Maya es vital la coordinación de todas las dependencias. “En la etapa de la liberación de derechos de vía, el RAN nos ha apoyado en los cinco estados del sur-sureste, mediante la atención directa en la consulta indígena”.

Ernesto Ladrón de Guevara, director general de Catastro y Asistencia Técnica del RAN, presentó herramientas tecnológicas para el fácil acceso a la información catastral y agilizar los procesos que permitan el avance en tan trascendental proyecto .

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)

Desde el inicio de la estructuración del proyecto y durante su ejecución, la SHCP participará en la determinación de la viabilidad y la rentabilidad socioeconómica del proyecto. Además, expedirá las autorizaciones exigidas por la legislación aplicable.

Secretaría que podría aprobar el aumento en el presupuesto destinado a la construcción del Tren Maya por efecto del cambio híbrido de combustible en los trenes, y por efecto de las ampliaciones a la ruta en el tramo Quintana Roo (desvíos, puentes, viaductos, y segundos pisos) .

XIV. Con oficio número 400.1.410.20.190 de fecha 6 de abril de 2020, la "Unidad de Inversiones" de la "SHCP" emitió opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto Tren Maya en atención a lo dispuesto por el artículo 8 Bis, fracción I de la Ley Reglamentaria del Servicio ferroviario.

Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF)

Es la entidad encargada de regular, vigilar y verificar la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares

Realiza proyectos de normas, publica lineamientos, consolida regulaciones técnicas y económicas, así como verificación y observancia de la normatividad

Emitió la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-001-ARTF-2022 sobre durmientes de concreto que busca asegurar la calidad de aquellos que serán utilizados en el proyecto Tren Maya, Corredor del Istmo y en el mantenimiento de la infraestructura existente.

Con la SEDENA, la ARTF coadyuva en el proyecto Tren Maya emitiendo opiniones y guías técnicas sobre el concepto operativo, resistencia al choque, interacción rueda-riel, herrajes de cambio, karsticidad, balasto, electrificación, sistema de señalización y control, durmientes, laderos y fijaciones. Se trabaja para la entrada en operación del proyecto, generando reglamento interno, horarios, expedición de licencias, etc .

Gobierno del Estado de Chiapas

Por otro lado, con la finalidad de ampliar el territorio bajo un esquema de ordenamiento ecológico, alineado a los programas del gobierno federal, está en proceso de elaboración el instrumento normativo Ordenamiento Ecológico del Territorio en los Municipios de Catazajá, La Libertad, Ocosingo, Palenque, Pichucalco, Salto de Agua, Área de Influencia del Proyecto del Tren Maya, como mecanismo para reducir impactos ambientales y riesgos por efecto del cambio climático.

Desde los gobiernos federal y estatal, existe una clara voluntad por impulsar el desarrollo de las regiones y una prueba que destaca está justamente en esta región, donde se están invirtiendo muchos recursos en la construcción del Tren Maya, lo que ya se traduce en beneficios como el empleo, pero que muy pronto también detonará la economía, el turismo, entre muchos otros aspectos.

Llevamos a cabo el estudio del proyecto de mejoramiento de imagen urbana de Pakal-Na en el municipio de Palenque, que consistirá en la ampliación de banquetas, rehabilitación de fachadas y del parque central, arborización, iluminación solar, infraestructura incluyente y propuestas de espacios públicos y deportivos con canchas de usos múltiples, así como una ciclovía para fomentar la movilidad no motorizada, que dará un valor adicional a la Ruta y el Tren Maya.

A fin de fortalecer el proyecto federal Tren Maya e identificar las necesidades de las zonas económicas productivas agrosustentables, elaboramos diagnósticos agroecológicos comunitarios participativos en los municipios de Catazajá, Ixtapangajoyá, Juárez, La Libertad, Palenque, Pichucalco y Salto de Agua, con una inversión de 5 millones 500 mil pesos.

Gobierno del Estado de Tabasco

La Secretaría de Turismo tiene como reto, el impulsar los productos turísticos existentes, lograr el desarrollo de nuevos productos innovadores como la Gran Ruta Ríos Mayas y aprovechar los proyectos prioritarios federales en la materia, como el Tren Maya, para que las potenciales ventajas de estos, se conviertan en beneficios tangibles para la población dedicada al sector turismo, logrando ampliar la estadia de quienes nos visitan, desarrollando nuevos nichos de mercado y generando mayores sinergias que permitan aprovechar la cultura y tradiciones de Tabasco.

El Programa Estatal de Turismo tiene congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024 y el Programa Nacional de Turismo y se inserta en las oportunidades que representan otros programas internacionales, nacionales y regionales como el Tren Maya y Ríos Mayas, lo que asegura la relación de los objetivos, estrategias y acciones identificadas con las orientaciones que plantean los retos del desarrollo nacional y estatal.

Es imprescindible aprovechar las oportunidades que generarán los proyectos federales de infraestructura, como es la construcción del Tren Maya, para impulsar el desarrollo de la Región Sureste y constituir de esta manera una cortina de desarrollo que también genere empleo para los habitantes de Balancán y Tenosique, en general toda la región.

Gobierno de Campeche

Para aprovechar los beneficios que el Tren Maya traerá a Campeche, la Universidad Tecnológica de Calakmul (UTCALAKMUL), que estableció acuerdos de vinculación con el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) para desarrollar proyectos productivos, de investigación, seguimiento y posicionamiento de egresados, estadias profesionales, para que las y los jóvenes campechanos participen en este magno proyecto.

En este sentido, desde el Puerto de Seybaplaya, se impulsó la operación logística para apoyar el transporte del balasto, producto fundamental para la construcción de las vías férreas de los tramos 2 Escárcega-Calkiní y 3 Calkiní-Izamal del Tren Maya. Asimismo, durante el periodo que se informa se recibieron 181,847.45 toneladas de balasto, mediante 25 arribos de las barcasas LM-3004 y Multitask Con la Red Académica de Turismo Alternativo (RAMTA), FONATUR, Tren Maya, SECTUR y universidades invitadas, participamos en el 2º Foro Académico de Turismo Alternativo, El Tren Maya: En Ruta al Desarrollo Sostenible, con la exposición del tema “Turismo Sostenible como Estrategia de desarrollo en las comunidades cercanas al proyecto del Tren Maya”. En este foro participaron 500 asistentes de la región sur y sureste del país. También se trabajó en crear acciones de capacitación que permitan fortalecer las habilidades de los prestadores de servicios turísticos en los 13 municipios, con mayor énfasis en los territorios que recorrerá el Tren Maya.

Por su parte, la etapa de construcción del Tren Maya posibilitó la activación del Puerto de Seybaplaya como conexión marítima-terrestre para el traslado del basalto que se ha requerido en el tramo 0 de este proyecto. Además, se inició la planeación de la logística necesaria para el trasego del material pétreo. Con la finalidad de aprovechar de manera integral esta nueva infraestructura ferroviaria, que dispondrá la región peninsular, se creó una estrategia de concertación con los sectores público, privado y social para analizar las potencialidades de desarrollo económico y realizar la planeación estratégica requerida que permita aprovechar este detonante económico estatal y regional .

Gobierno del Estado de Yucatán

El proyecto del Tren Maya es muy importante para Yucatán, ya que nos va a traer grandes beneficios a los yucatecos, no solo durante su construcción con la generación de empleos, como ya lo está haciendo, sino que también detonará el turismo, atrayendo más visitantes al estado, afirmó el Gobernador Mauricio Vila Dosal durante una reunión con el director del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), Diego Prieto Hernández.

Hay que recordar que el tramo 3 Calkiní – Izamal del Tren Maya contará con 172 kilómetros aproximadamente, dos estaciones: en Mérida e Izamal; así como dos paraderos, en Maxcanú y Tixkokob. Mérida será sede del Centro de Control de Operaciones, desde donde se coordinarán las salidas y horarios previstos, generando una fuente adicional de empleos, por lo que su consolidación será de mucho beneficio para el estado y los yucatecos.

En ese marco, el Gobernador de Yucatán destacó que el Tren Maya contribuirá de manera importante a reactivar la economía del estado, sobre todo en estos momentos de retos económicos generados por la pandemia del Coronavirus, por lo que reiteró la disposición de su administración de continuar trabajando con el Gobierno federal en este plan que impactará en el progreso de la región.

Vila Dosal remarcó que este proyecto permitirá la generación de nuevos empleos formales de calidad, principalmente en el sector secundario y terciario, e indirectos que se creen como consecuencia de éste, así como también oportunidades comerciales y turísticas, que provendrán de la integración de la región .

Gobierno del Estado de Quintana Roo

El Programa Sectorial de Turismo 2020-2024 se enfoca en contribuir con los propósitos del numeral 3 (Economía) del PND 2019-2024, particularmente en la detonación de proyectos regionales, tales como, el Tren Maya, el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, entre otros, buscando el mayor bienestar para el país mediante el fomento de un turismo más inclusivo y sostenible. Por su parte, la construcción del Tren Maya se encuentra entre los proyectos regionales más importantes del Ejecutivo Federal y es el más relevante compromiso de infraestructura para impulsar el desarrollo armónico socioeconómico y turístico de la historia del sureste del país.

Sobre el Objetivo prioritario 2:

Promover la participación de comunidades, pueblos indígenas y afromexicanos para contribuir al desarrollo del Proyecto Integral Tren Maya

Impulsar y/o gestionar ante las autoridades competentes el Proyecto Integral Tren Maya para mejorar la conectividad y movilidad de bienes y personas, bajo criterios de sostenibilidad.

El Tren Maya es un Proyecto Transversal generador de sinergias en todas sus facetas. Alineado a esta visión de trabajo colaborativo y multidisciplinario, FONATUR ha entablado acuerdos para trabajar de la mano con organismos a nivel internacional, federal, y local en beneficio del patrimonio natural y cultural con un enfoque de desarrollo sostenible .

II. ACTORES EMPRESARIALES

Alstom-Bombardier

En mayo de 2021, el consorcio conformado por Alstom Transport Mexico, Bombardier Transportation México, Gami Ingeniería e Instalaciones y Construcciones Urales Procesos Industriales ganó la licitación pública internacional del contrato por 1,000 millones de euros, emitida por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), organismo gubernamental responsable del Tren Maya. Este contrato es para diseñar, construir y entregar 42 trenes X'trapolisTM, los sistemas ferroviarios, talleres y cocheras que formarán parte de este proyecto emblemático del gobierno de México.

Una de las principales razones por las cuales el consorcio fue seleccionado fue haber podido garantizar que los 42 trenes se fabricarán de manera local, lo cual se realizará en la planta de Ciudad Sahagún, en el estado de Hidalgo (localizado en la zona centro de territorio nacional), logrando de esta forma el objetivo de que sea un “Tren para México, construido en México”.

Su diseño exterior se inspira en la cultura maya, en la majestuosidad del jaguar, como elemento endémico de la región, en su elegancia, rapidez y belleza. Los 42 trenes que fabricará Alstom reflejarán los variados colores y texturas del arte regional .

China Communications Construction Group

A fines de abril, en medio de la pandemia del Covid-19, se dio a conocer que el ganador de la licitación para la construcción del primer tramo del Tren Maya es el Consorcio Mota-Engil México, en convenio con China Communications Construction Company (CCCC), Grupo Cosh, Eyasa y Gavil Ingeniería que invertirá más de \$15 mil millones de pesos (\$630 millones de dólares) en la ruta.

La empresa china CCCC está involucrada en más de 50 obras en por lo menos 19 países de América Latina y el Caribe, gracias al capital que tiene por parte del Banco Comercial e Industrial de China. Pero en la página oficial del proyecto no se da detalles de la compañía ni las otras obras en las que se ha vinculado.

Como reportó Diálogo Chino CCCC fue sancionada por el Banco Mundial por prácticas fraudulentas en Filipinas. Sin embargo, como la inhabilitación terminó en 2017, las autoridades mexicanas argumentaron que no pueden descalificar empresas “con sanciones no vigentes”.

Otros antecedentes de CCCC incluyen la sospecha de corrupción en una obra ferroviaria en Malasia y en Australia fue investigada por la construcción de un hospital infantil. En Bangladesh, una de sus subsidiarias, China Harbour Engineering, fue acusada por integrantes del gobierno de pagar comisiones en forma ilegal. También fue acusada de corrupción en la construcción de un puerto en Tanzania. En América Latina, a pesar de no tener escándalos de magnitud, también existen señales de irregularidades.

En São Luís, Brasil donde la empresa construye un enorme puerto, fiscales locales investigan si la empresa sacó provecho de la venta de títulos de propiedad en forma irregular. En Panamá, autoridades locales descubrieron irregularidades en el contrato de construcción de un puente. También hubo problemas en el contrato de la obra de una universidad en Ecuador.

Además de la controversia generada por la dudosa reputación de CCCC la iniciativa presidencial ha enfrentado gran oposición por parte de organizaciones civiles y comunidades de la zona, que aducen no beneficiarse de la inversión extranjera de los proyectos turísticos .

Mota-Engil

Mota-Engil México forma parte del grupo de empresas que intentan reactivar el sector ferroviario de México.

El conglomerado portugués, podría terminar el año con una cartera ferroviaria de tres proyectos en México, lo que posicionaría a dicho conglomerado como uno de los protagonistas de la construcción ferroviaria del país latinoamericano.

En abril de 2020, Mota-Engil se adjudicó un contrato de 13.000 millones de pesos para construir el primer tramo de 228km del Tren Maya, específicamente entre Palenque, en el estado de Chiapas, y Escárcega, en el estado de Campeche. La empresa lidera el proyecto junto con la firma china CCCC en consorcio con otras tres empresas.

Los proyectos en los que actualmente tiene presencia el conglomerado son los siguientes: Tramo 1 de Tren Maya, 13,000 millones de pesos, En marcha; Líneas 4, 5 y 6 de Monterrey, 25,800 millones de pesos, En espera de construcción; Línea 4 del tren ligero de Guadalajara, 21,500 millones de pesos.

Las empresas beneficiadas para la construcción de la vía férrea que atravesará los estados de Campeche, Tabasco, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo son, para el Tramo 1, el consorcio LAMAT, creado por Mota-Engil junto con una de las mayores constructoras asiáticas, China Communications Construction Company LTD, involucrada en actos fraudulentos en Filipinas

Grupo Carso

Grupo Carso, S.A. de C.V. (GCARSO) informa al público inversionista que derivado de la Licitación pública internacional del tramo 2 del Tren Maya y al haber presentado la mejor propuesta técnico-económica de acuerdo a las bases del concurso, con fecha 30 de abril, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) adjudicó al consorcio conformado por su subsidiaria Operadora Cicsa, S.A. de C.V. (CICSA) y la empresa FCC Construcción, S.A. (FCC), un contrato para el Suministro de materiales y construcción de plataforma y vía del Tren Maya, correspondientes al Tramo 2, Escárcega- Calkiní, por un monto de \$18,553. 7 millones de pesos mismo que incluye: \$1,676. 2 millones de pesos por 5 años de mantenimiento y el 16% de IVA. CICSA participa con el 50% y FCC con el 50%. El inicio de la obra queda sujeto a la firma del contrato respectivo .

Las empresas beneficiadas para la construcción de la vía férrea que atravesará los estados de Campeche, Tabasco, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo son, para el Tramo 2 es de CICSA, de Grupo Carso, propiedad de Carlos Slim junto con la española FCC Construcción (Slim es accionista también). Esta última fue imputada en Panamá por actos de corrupción vinculados a Odebrecht .

Grupo Azvindi

Azvi, como parte de Construcciones Urales está llevando a cabo la realización del Tramo 3 de la ruta del Tren Maya.

El Tramo 3 recorre 172 kilómetros aproximadamente, desde Calkiní, Campeche a Izamal, Yucatán. Este tramo sumará a los 80 mil empleos que se generarán en 2020 por la construcción del Tren Maya.

La inversión del Tramo 3 del Tren Maya asciende a 163,95 millones de euros.

El plazo de ejecución es de 84 meses .

Las empresas beneficiadas para la construcción de la vía férrea que atravesará los estados de Campeche, Tabasco, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo son, para el Tramo El Tramo 3 fue otorgado al consorcio Azvindi Ferroviario, creado por GAMI de Grupo Indi, de Manuel G. Muñozcano y Grupo Azvi, S.L. y su filial Construcciones Urales, S.A. de C.V .

ICA Infraestructura

El consejo de turismo de México, Fonatur, adjudicó directamente a la constructora local ICA Infraestructura un contrato de 27.000mn de pesos (US\$1.200mn) para construir el cuarto tramo del Tren Maya, proyecto valorado en US\$6.700mn en total.

El tramo de 257km desde Izamal, en el estado de Yucatán, hasta Cancún, en el estado de Quintana Roo, es el segmento más largo y costoso de la línea de pasajeros y carga adjudicado hasta el momento. Ya se habían divulgado los planes para adjudicar el contrato a ICA sin realizar una licitación, pero el presidente Andrés Manuel López Obrador confirmó el lunes la decisión del gobierno en el arranque de las obras en el tramo en Quintana Roo .

Grupo México y Acciona

Grupo México y Acciona se adjudicaron la construcción, electrificación y conservación del tramo 5 del Tren Maya, que correrá entre Playa del Carmen y Tulum; que les adjudicó el Fondo Nacional de Fomento de Turismo (Fonatur) de México.

El proyecto está valorado en 17,815 millones de pesos, alrededor de 713 millones de euros, y contempla la construcción de 60.3 kilómetros de doble vía electrificada.

Acciona informó que en la construcción del tramo va a generar más de 3,000 empleos directos e indirectos durante los 31 meses de trabajo.

«El proyecto mejorará las infraestructuras y los servicios para los habitantes de la región y para los más de tres millones de turistas que visitan cada año la zona», describió Acciona en un comunicado.

La obra contribuirá a rehabilitar las Áreas Naturales Protegidas en la región de Quintana Roo, al reducir el volumen de emisiones contaminantes.

“Una vez construido, el tren eléctrico asumirá una parte importante del actual transporte de pasajeros y mercancías de la zona”, agregó.

El consorcio ganó la licitación pública internacional, con la quinta oferta económica más baja de las nueve presentadas al fondo. Está integrado por México Proyectos y Desarrollos y México Compañía Constructora; filiales del área de infraestructura de Grupo México y la española Acciona Construcción y su subsidiaria Acciona Infraestructura México .

El consorcio, integrado con Acciona, ha llevado a cabo todas las acciones requeridas para formalizar el cierre de ese contrato, detalló la empresa.

La conclusión del contrato entre el gobierno de México y un consorcio liderado por Grupo México para realizar el Tramo 5 Sur del Tren Maya se debió a la imposibilidad técnica para realizar el proyecto en 11 meses y entregarlo en julio de 2023, explicó la empresa en un comunicado.

“Se evitó incurrir en un incumplimiento derivado de nuevas fechas de entrega solicitadas. La seriedad y el profesionalismo del consorcio lo llevaron a declinar ante la complejidad y la premura impuesta a la terminación del proyecto”, detalla el documento.

Al respecto, Grupo México aseguró que todas las actuaciones encaminadas al cierre del contrato han formado parte de un procedimiento legal y administrativo establecido con base en los requerimientos del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur).

El consorcio, integrado por Grupo México y Acciona, ha llevado a cabo todas las acciones requeridas por Fonatur para formalizar el cierre de ese contrato y proceder a la conciliación y el pago de los trabajos realizados. En todo momento se ha buscado favorecer los objetivos del gobierno federal para el avance de su proyecto”, detalla el comunicado .

Deer Park

El presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, dio a conocer hoy en su conferencia de prensa, que el Tren Maya funcionará con diesel importado desde la refinería de Deer Park en los Estados Unidos.

El mandatario aseguró que el tren utilizado en dos tramos de la ruta contemplada, va a operar con diesel bajo en azufre.

Pemex adquirió el año pasado la refinería a la petrolera anglo holandesa Royal Dutch Shell, en un esfuerzo de su administración para alcanzar la seguridad energética en la producción de gasolinas.

López Obrador, especificó que el diesel traído de Estados Unidos es con bajos niveles de azufre, producto que las refinerías de la empresa productiva del estado no han podido producir debido al mal estado en el que se encuentran las plantas .

III. ACTORES SOCIALES

Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA)

El Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A.C. (CEMDA) es una organización no gubernamental, apolítica y sin fines de lucro que desde hace 29 años trabaja para la defensa del medio ambiente y los recursos naturales. Somos una de las principales organizaciones de la sociedad civil ambiental en México cuyo eje fundamental de trabajo es el fortalecimiento, consolidación, armonización, aplicación y cumplimiento efectivo del sistema jurídico-ambiental vigente.

CEMDA fue fundado en agosto de 1993, en el contexto de la firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá (TLC), a iniciativa de un grupo de abogados mexicanos interesados en el desarrollo, aplicación efectiva y mejoramiento del derecho ambiental como medio efectivo para la protección del medio ambiente y los recursos naturales de México.

En CEMDA el ámbito de nuestra labor ha sido tanto rural como urbano y de alcance local, municipal, estatal, regional, nacional e incluso internacional .

Posicionamiento

El proyecto denominado Tren Maya es una de las obras insignia de la actual administración. Por ello, desde el gobierno federal se ha defendido a toda costa su desarrollo aunque esto implique la vulneración del orden jurídico mexicano.

El 18 de julio pasado, las obras del proyecto relacionadas con el tramo 5 reiniciaron con la justificación de que se realizan bajo el amparo de una declaratoria de seguridad nacional, a pesar de que el Poder Judicial Federal dictó medidas cautelares en diversos juicios de amparo.

Esta situación se enmarca bajo un halo de arbitrariedad del Ejecutivo Federal que concibe a la Seguridad Nacional como un instrumento para vulnerar el equilibrio y armonía que debe prevalecer en todo Estado democrático y, particularmente, en detrimento de los ecosistemas y de la biodiversidad de la península de Yucatán, cuya preservación es toral para consolidar y garantizar el derecho humano a un medio ambiente sano.

Seguridad Nacional

De acuerdo con la Estrategia Nacional de Seguridad Pública publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de mayo de 2019 y al Plan Nacional de Desarrollo publicado en el mismo medio de difusión oficial el 17 de julio de 2019, el Gobierno de México entiende a la Seguridad Nacional como una condición indispensable para garantizar la integridad y la soberanía nacionales, libres de amenazas al Estado, en busca de construir una paz duradera y fructífera.

Lo anterior adquiere mayor razón pues la Ley de Seguridad Nacional no prevé disposiciones o mecanismos que posibiliten la apertura de un estado de excepción en el cual se puedan soslayar las medidas decretadas por el Poder Judicial Federal, durante la sustanciación de un juicio de amparo, tendientes a salvaguardar el régimen constitucional.

Los mecanismos de defensa previstos en la Ley de Amparo e incluso en las propias leyes ambientales, garantizan a los ciudadanos, organizaciones de la sociedad civil y cualquier persona, que se tengan mecanismos para defender las prerrogativas esenciales previstas en la Constitución Federal como el derecho a un medio ambiente sano, lo que de ninguna forma se traduce en amenazas o riesgos para la estabilidad del país o para el orden constitucional, por el contrario, permite preservar el sistema democrático que las autoridades deben defender a toda costa.

En este sentido, las medidas cautelares dictadas por los jueces federales en los juicios de amparo en contra de las acciones ilícitas del Ejecutivo Federal en torno al proyecto del Tren Maya implican la preservación de este régimen democrático a través de conservar la materia de los juicios y evitar la consolidación de daños irreparables.

Implicaciones Ambientales

En este sentido, se tiene que hacer hincapié en que este inicio de obras bajo una justificación de Seguridad Nacional cuyos alcances ni siquiera son del conocimiento público o del conocimiento de los órganos jurisdiccionales, se trata de una mera retórica que permite la degradación ambiental, pues no es constitucionalmente válido que una decisión arbitraria implique la desprotección de los hábitats de flora y fauna silvestre, cuando en términos de los artículos 4o y 5o de la Ley General de Vida Silvestre es una obligación del Estado conservar y proteger a las especies de todo daño y perturbación por el hecho de vivir en el mismo planeta.

Que con ello se afecte la seguridad hídrica de la península de Yucatán a pesar de que el acceso al agua se trata de un asunto de Seguridad Nacional, cuyo beneficio colectivo debe darse en condiciones adecuadas que garanticen una vida digna tanto para las comunidades asentadas en dicho sitio como para aquellas que se benefician de su conservación.

Que con tal decisión se permita deforestar y cambiar sin las autorizaciones respectivas el uso de suelo de ecosistemas forestales a pesar de que los artículos 93 y 97 de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable exijan demostrar que, previamente a ejecutar el proyecto del Tren Maya, la biodiversidad de los ecosistemas que se vea afectada se mantenga, que la erosión de los suelos, la capacidad de almacenamiento de carbono, el deterioro de la calidad del agua o la disminución en su captación se mitiguen, así como impide que se consoliden deforestaciones ilegales .

Defendiendo el Derecho de un Medio Ambiente Sano (DMAS).

Defendiendo el Derecho a un Medio Ambiente Sano, A.C. (DMAS) es una organización no gubernamental, sin fines de lucro y apartidista, creada en noviembre de 2017 en la ciudad de Cancún, México bajo la premisa básica de empoderar a personas y comunidades mediante acciones de promoción y defensa de su derecho a gozar de un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar.

Somos un grupo de profesionales en derecho y, sobre todo, ciudadanos convencidos de la gran importancia de poner a disposición de cualquier individuo o comunidad, sin costo alguno, todos los medios de defensa y precedentes legales para la defensa activa de su legítimo derecho a gozar de un ambiente sano .

Ante la demanda de amparo interpuesta por espeleólogos y buzos de Playa del Carmen, que acompañó legalmente la organización civil Defendiendo el Derecho a un Medio Ambiente Sano, AC, un juez concedió la suspensión provisional de la construcción del Tramo 5 del Tren Maya con base en el riesgo de que las obras puedan producir “un daño inminente e irreparable por no contar de manera previa con las autorizaciones de impacto ambiental”.

De acuerdo con la mencionada asociación, se notificó sobre la medida a las autoridades responsables del proyecto en este tramo: el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) y la Secretaría de Defensa Nacional (Sedena). Pese a ello, el presidente López Obrador negó en su conferencia matutina de este martes que exista una notificación oficial al respecto y señaló que la construcción aún no se suspende .

El juez Primero de Distrito en Yucatán, Adrián Fernando Novelo Pérez resolvió el 22 de julio mantener la suspensión definitiva en el tramo 5 sur del Tren Maya del amparo promovido por Defendiendo el Derecho a un Medio Ambiente Sano AC (DMAS) y personas buzos y espeleólogas en Playa del Carmen. Esto por considerar que, aunque FONATUR ha hecho entrega de la MIA –de forma extemporánea– , existen varias condicionantes que deben cumplirse “antes de iniciar la obra a fin de salvaguardar el medio ambiente.

Por otra parte, es importante aclarar que esta suspensión de juicio de amparo mantiene suspendidas las actividades hasta que se resuelva en definitiva el fondo del asunto o se revoque por una instancia superior .

En ese estado de ánimo estaba cuando recibí la llamada de una amiga quien, recordando mi trabajo con los tiburones, me sugirió que me pusiera en contacto con Defendiendo el Derecho a un Medio Ambiente Sano (DMAS), una organización no gubernamental que planeaba montar una defensa legal de la selva frente al Tren Maya.

Grupo de buzos

Después de vivir en Playa del Carmen por casi dos décadas, tiendo a desconfiar de mi natal Ciudad de México, así como desconfío de los políticos y de los abogados. Pero mi amiga me dijo que las abogadas de DMAS habían ayudado a detener la destrucción de manglares causada por las obras en el Malecón Tajamar de Cancún. Y eso me convenció. Llamé al número de la organización y pasé más de una hora hablando con una de las abogadas, quien me explicó cómo podíamos defender a la selva del tren que le querían pasar encima. A petición suya, le entregué a DMAS toda la información que tenía sobre los ríos subterráneos de la región: detalles sobre las especies endémicas y protegidas que habitan en las cuevas, datos arqueológicos, paleontológicos, hidrológicos... Las abogadas hicieron

un gran trabajo a la hora de traducir todo aquello al idioma que hablan los juristas. Presentaron un amparo alegando que el Tren Maya había violentado nuestro derecho a un medio ambiente sano. El juez resolvió que teníamos razón y ordenó la suspensión de las obras. En Playa del Carmen festejamos: ¡habíamos detenido provisionalmente la destrucción de la selva virgen!

Regresamos a Playa del Carmen después de acudir al senado de la república con una misión clara: informar a todo el país y a la comunidad internacional de lo que estaba en riesgo. La suspensión que el juez nos concedió en el juicio de amparo nos había dado tiempo para hacer precisamente eso. Nos abocamos a documentar lo que encontrábamos en el trazo selvático del Tramo 5 del Tren Maya. Nuestros hallazgos no fueron bien recibidos por todos. Entre otras cosas, por ejemplo, encontramos vestigios arqueológicos en las cuevas debajo de la ruta del tren. ¿Cómo podía un Estado tan orgulloso de su herencia cultural estar dispuesto a pasarle por encima? El gobierno respondió que investigadores del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) trabajan para asegurarse de salvaguardar los monumentos del pasado, pero lo cierto es que una verdadera investigación arqueológica —en especial si es subacuática— toma mucho más tiempo del que concede una máquina tirando árboles. Fue así, investigando con calma y sin prisas, que hace veinte años se descubrieron en una cueva de Quintana Roo fósiles humanos de más de 13 500 años de antigüedad. Esta es una región única en el mundo, y el proyecto del Tren Maya la convertiría en un patio trasero.

Así pues, acudimos a la reunión bajo protesta, pues si bien el documento generado por Fonatur es ilegal en tanto que debió haber sido presentado antes de impactar a la selva, el evento era una oportunidad para escuchar y ser escuchados. Los representantes del Fonatur desperdiciaron esta oportunidad para impresionarnos con sus conocimientos: su presentación demostró que no conocen la zona. Entre otros detalles preocupantes, los funcionarios no reconocen que el Tren Maya tendrá un impacto en el subsuelo, al grado de que no tienen un plan de mitigación para proteger el manto acuífero. Más adelante, durante la sesión de preguntas y respuestas, miembros de la audiencia que no venían con nosotros hicieron fuertes cuestionamientos a las autoridades. En nuestro caso, las preguntas que hicimos ocasionaron gran confusión entre los funcionarios, quienes se vieron forzados a admitir que no conocen a muchas de las especies protegidas de la zona. Fueron incapaces de responder a preguntas sobre temas hidrológicos y geológicos, los aspectos más importantes para la construcción. Finalmente, reconocieron abiertamente que la decisión de mover el trazo de la carretera a la selva respondió a razones económicas.

Pocos días después de la reunión informativa, organizamos una conferencia de prensa para comunicarle al público las conclusiones de la evaluación de la MIA que hicieron varios especialistas reconocidos, y que ya le habíamos hecho llegar a la Semarnat. Los especialistas coinciden en que los Tramos 5, 6 y 7 del Tren Maya representan una agresión a una zona muy delicada y al ecosistema de la selva de la península de Yucatán, único en el mundo. La riqueza natural que está en riesgo es demasiado valiosa como para tomarse el tema a la ligera, menos aún hacerlo para cumplir con las fechas de un calendario político. Mientras tanto, Fonatur continúa con acostumbrada falta de transparencia, reclamando al juez que levante la suspensión definitiva a pesar de que la Semarnat aún no ha publicado su resolutive indicando que la MIA ha sido aceptada .

Organización Nacional de Responsabilidad del Estado A.C. (ONRE)

Somos una asociación civil integrada por abogadas y abogados especializados en la defensa de derechos humanos. Identificamos violaciones a derechos por entidades públicas y privadas, especialmente de aseguradoras, bancos y hospitales, cuando estos se ven vulnerados en la persona, sus bienes o intereses; ya sea por causa directa o responsabilidad civil .

En conferencia de prensa, el presidente de la Organización Nacional de Responsabilidad del Estado (ONRE), Jesús Alberto Guerrero Rojas, indicó que el pasado 13 de mayo el titular del juzgado octavo de distrito de la Ciudad de México, Luis Alberto Ibarra, aceptó la demanda interpuesta por 53 organizaciones, colectivos y pobladores a título personal contra la construcción del Tren Maya.

De acuerdo con el activista, la queja apunta a que las compañías participantes en el megaproyecto reparen los daños que han causado hasta el momento, entre los cuales se mencionan la devastación total de selva media y alta en un área de casi 40 kilómetros de largo por 60 metros de ancho, tan sólo en el tramo cinco.

Asimismo, los inconformes deploraron las afectaciones a jaguares y otras especies animales y vegetales de la zona, así como fragmentación de la cuenca hidrológica de la Península de Yucatán, al modificar el curso en el que corre el agua en esta región.

A decir de Guerrero Rojas, en este momento la demanda está dirigida a cinco de las principales compañías constructoras del Tren Maya, entre ellas Grupo México, Ingenieros Civiles Asociados y la española Acciona, pero se hará extensiva a cualquier otra que incurra en daños ecológicos.

Organización civil ambiental Moce Yax Cuxtal

Asociación civil sin fines de lucro, establecida en el año 2000 en la Ciudad Playa del Carmen, localizada al sureste de México; con 20 años de trabajo dedicado a la conservación del patrimonio natural. Ha llevado a cabo notables acciones en defensa del derecho humano a un medio ambiente sano, cada vez más urgentes, debido a las crecientes presiones ambientales y violaciones del derecho ambiental que obstaculizan el logro de las dimensiones del desarrollo sostenible y la sostenibilidad ambiental.

Se destaca su trabajo acercando al consumidor urbano a los huertos orgánicos, promoviendo la agricultura sostenible en hogares, comunidades, recintos escolares y en desarrollos turísticos, como una estrategia para la sustentabilidad y la seguridad alimentaria.

Entre otras acciones, el diseño y ejecución de proyectos de educación ambiental en diferentes sectores de la sociedad (escuelas, hoteles y comunidades) forjando una cultura ambiental en la comunidad y, las actividades divulgativas y formativas (organización de eventos, talleres, cursos, charlas) para el fortalecimiento de las capacidades locales en materias de manejo integrado costero, justicia ambiental, permacultura y huertos orgánicos, desarrollo humano, entre otras .

La asociación civil Moce Yax Cuxtal pidió detener la obra del nuevo trazo del tramo 5 del Tren Maya, en el ayuntamiento de Solidaridad, Quintana Roo. Integrantes de Moce Yax Cuxtal calificaron como una violación a la legislación ambiental las obras por el nuevo trazo del Tren Maya.

A través de fotos y vídeos la asociación denunció la tala de árboles ocurrida al poniente del municipio de Solidaridad. Además, aseguraron que no se realizaron los estudios pertinentes para el trazo del tramo 5 del Tren Maya, lo que afecta a las especies de flora y fauna silvestre, causando una gran pérdida de servicios ambientales.

Sin estudios, ni permisos. Ni programas de reubicación de árboles y fauna silvestre. Ni reconocimiento de árboles en peligro de extinción de la NOM 059. Ni estudios geofísicos e Hidrológicos, y con ello una gran pérdida de Servicios Ambientales, así empezó la destrucción de la selva para el paso del Tren Maya. Toda una violación a la legislación ambiental, al Derecho al medio ambiente sano. MOCE YAX CUXTAL.

Con los nuevos caminos y brechas marcados para el Tren Maya se estima el desmonte de al menos 8 millones 736 árboles y plantas a lo largo de 120 kilómetros, muchos de ellos en peligro de extinción, señaló Moce Yax Cuxtal. La presidenta de la asociación, Laura Patiño, agregó que también existirán afectaciones para la captación del agua, pues el nuevo trazo del Tren Maya pasa sobre una red muy grande de cavernas y de ríos subterráneos que son relevantes para su abastecimiento, manifestó que habrá pérdida de hábitat para cientos de especies animales, entre ellos el jaguar.

La Secretaría de Ordenamiento Territorial del ayuntamiento de Solidaridad, Teresita del Niño Jesús Flota Alcocer, aseguró que las obras por el Tren Maya tienen aprobación en el ámbito Municipal, por el Cabildo del municipio de Solidaridad, y que en el ámbito federal están aprobadas, e incluso exentas, de la Manifestación por ser obras de prioridad nacional.

Diálogo y Movimiento, A.C.

Somos una organización integrada por un grupo de investigadoras (res) y docentes, especializadas (os) en diferentes áreas sociales y de desarrollo humano.

Impartimos cursos, seminarios y diplomados en nuestras áreas de especialización: antropología, derecho, desarrollo humano, entre otras.

Somos una Organización no gubernamental enfocada en señalar y proponer soluciones para la inclusión de los pueblos indígenas en el sistema de justicia de Campeche .

En Campeche, el Juzgado Segundo de Distrito se ha negado otorgar suspensiones a diversos colectivos, como el de Tres Barrios, que han presentado amparos frente al riesgo real de ser desalojados como consecuencia de las obras del Tren. En el caso de Calakmul, proceso acompañado por el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil y Diálogo y Movimiento. La jueza primero de Distrito, otorgó la suspensión definitiva sin embargo solo lo hizo para el área de Xpujil, Calakmul, asumiendo el criterio del Tribunal Colegiado de Circuito, lo cual pone en duda su independencia como juzgadora, ya que en un principio otorgó suspensión provisional con un criterio amplio y garantista. Pero al momento de que FONATUR alegó interés general sin argumentar y mucho menos demostrarlo ante el trigésimo Tribunal Colegiado de Circuito, este emitió criterio de reducción de la suspensión provisional amplísima, influyendo indebidamente en el criterio de la jueza de la causa.

Los principios pronatura e indubio pronatura, plantean que el conocimiento de los Tratados Internacionales, la Constitución, y de la Ley de Amparo, debe ser acompañado por un tratamiento de sentido social. De esta manera, el bloque de constitucionalidad de derechos humanos que señala el principio de convencionalidad y por los daños que una obra de esa magnitud puede causar, obliga a los operadores de la justicia y a quienes juzgan esos casos, a acordar que el interés legítimo para inconformarse y ampararse corresponde no solamente a los habitantes de algunas comunidades, sino de toda la región e inclusive del País.

Es preciso insistir que, frente a los reiterados ataques públicos que el Ejecutivo Federal ha realizado a los colectivos y organizaciones que, con razones claras se oponen al proyecto denominado Tren Maya, como una forma de deslegitimar su trabajo de defensa del territorio y el medioambiente, resulta indispensable que el Poder Judicial de la Federación se erija como un verdadero órgano protector de los derechos humanos que garantice el acceso a la justicia y la generación de condiciones que permitan a los pueblos, comunidades y a cualquier ciudadano impugnar las violaciones que se derivan de este proyecto .

Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX)

El Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil S.C. define a la Planeación como: La visión o cosmovisión de una persona, organización, comunidad o gobierno de una realidad concreta que pretende transformarla con objetivos, metas, acciones de manera democrática y en tiempos determinados, que a su vez se sustenta en un método que incluye varios instrumentos para la toma de decisiones, con la participación real y activa de todos actores que comprenden en un espacio, territorio, sociedad y gobierno donde confluyen de manera multidisciplinaria y pluricultural .

Una constante dentro de su lucha política ha sido la oposición contundente a los megaproyectos como políticas públicas de corte integracionista que atraviesan la región, amenazando con desarticular sus estructuras comunitarias a la vez que afectan al medio ambiente. Frente a la propuesta del Tren Maya, el CRIPX se ha organizado para expresar su inconformidad y proporcionar información al conjunto de los pueblos y comunidades afectadas sobre su derecho a ser consultados de forma previa, libre, informada y culturalmente adecuada.

Actualmente, el CRIPX está llevando una lucha legal en contra del proyecto de desarrollo Tren Maya, pero, al mismo tiempo, sigue construyendo el horizonte político de la libre determinación a través de la revalorización de las prácticas comunitarias en distintos niveles. Su acción va de la mano con alianzas estratégicas con otros actores de la sociedad civil, por lo cual la organización de la oposición al megaproyecto ha permitido lo que Elisa Cruz Rueda (Abogada y antropóloga. Profesora investigadora por oposición de la Escuela de Gestión y Autodesarrollo Indígena de la Universidad Autónoma de Chiapas, campus III San Cristóbal de las Casas Chiapas.), asesora legal del CRIPX, identifica como “confluencia de voluntades que ya no se pueden parar”.

El CRIPX se ha destacado entre las organizaciones indígenas inconformes, por ser la primera que interpuso un amparo y porque es el único amparo cuyo acto reclamado es el conjunto del proyecto Tren Maya (Argumento expuesto por Cruz Rueda, recolectado a raíz de una comunicación directa con ella, 2 ago. 2020). El pasado seis de enero, diecinueve miembros del CRIPX, de comunidades mayas tzotziles, tzeltales y choles presentaron una demanda de juicio de amparo ante el Juzgado 1o de Distrito en el Estado de Campeche reclamando dos actos de autoridad: el proceso de consulta indígena y participación ciudadana, por no respetar el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y los estándares internacionales,(Cruz Rueda, Elisa, “Pueblos Indígenas de México contra

el Tren Maya”, Debates Indígenas, 1 abr. 2020. Disponible en <https://debatesindigenas.org/notas/34-pueblos-contra-el-tren-maya.html>) y el proyecto de desarrollo Tren Maya porque violenta el derecho a la libre determinación.

El 4 de marzo de 2020, el juzgado concedió la suspensión definitiva de toda obra de ejecución del Tren Maya solamente para la comunidad de Xpujil, en el municipio de Calakmul. Satisfecha pero no conforme, (Oropeza, Daliri, “Jueza ratifica suspensión de Tren Maya en Calakmul”, Pie de Página, 4 Marz.2020. <https://piedepagina.mx/jueza-otorga-suspension-definitiva-del-tren-maya-pero-solo-en-calakmul/>) la organización presentó el nueve de julio su recurso de revisión para impugnar la resolución .

Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación (PODER)

El Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación (PODER) es una organización regional, de la sociedad civil, sin fines de lucro, fundada en 2010 por Benjamín Cokelet. Busca fomentar la transparencia y rendición de cuentas de las empresas en América Latina desde una perspectiva de derechos humanos, y fortalecer a los actores de la sociedad civil afectados por prácticas empresariales, con el fin de que actúen como garantes de la rendición de cuentas a largo plazo, además por supuesto de colaborar con la generación de información especializada y conocimiento sobre el Tren Maya fuera del discurso institucional.

El Proyecto Tren Maya pretende hacer un reordenamiento territorial, del sureste del país; una redistribución del manejo político y administrativo del territorio.

Si bien, el gobierno no ha publicado el plan de ordenamiento en cuanto abastecimiento alimentario (basado o no en producción local), acceso a derechos (vivienda, educación, salud, infraestructura básica), programas de protección y restauración ambiental, así como la autonomía de las comunidades con respecto a su territorio; en la Manifestación de Impacto Ambiental, Fonatur menciona que la privatización de los terrenos ejidales es parte del ordenamiento territorial contemplado.

El sur y sureste de México, son las áreas con mayor demanda de gas natural destinada al sector eléctrico, industrial y petrolero. Además, es el centro del plan estratégico para la integración de la red de ductos de gas nacional. Fonatur externó que la intención es crear una ruta de combustibles, de tal manera que el Tren Maya apunta a conectarse con el resto de la red ferroviaria, además es un proyecto complementario a los ductos de gas de la Península de Yucatán, eventualmente, con el Corredor Transísmico y el proyecto gasoducto “Interconexión Mayakan” para generar y transportar gas a través de 90 km de ducto que ampliará el Sistema Nacional de Gasoductos.

Varios municipios hospederos del Tren Maya tienen uno o varios proyectos de energía, con excepción de Tabasco. En Yucatán se concentra la mayor cantidad de proyectos, 39 en total. Por lo anterior se sugiere que el Tren Maya funcionará como plataforma de infraestructura para el sector energético. Es importante afirmar que este proyecto no sólo promoverá la explotación del sector turístico, sino que articulará y profundizará el extractivismo. En consecuencia, los impactos del tren no se limitan a su construcción sino a los efectos socio-ecológicos que conlleva el crecimiento de estas industrias. Al impulsar los parques eólicos mediante la construcción del tren se fomenta la proliferación de conflictos territoriales por la tenencia de la tierra, la protección ambiental y el destino de fondos públicos. En el momento que se realizó la consulta no se disponía de estudios técnicos de evaluación de impactos ambientales, por lo que las asambleas se ‘limitaron’ a presentar sus posibles beneficios, y en consecuencia se consultó a las comunidades sin informarles de los posibles riesgos medioambientales, por lo que se vulnera su derecho a la participación libre e informada.

Aunque los beneficios que dará el proyecto del Tren Maya a las comunidades no son claros, es evidente que un grupo de empresas nacionales e internacionales están siendo directamente favorecidas. Las principales empresas relacionadas con el proyecto tienen su matriz en España, China y Estados Unidos, algunas de ellas han estado involucradas en actos de corrupción.

El Tren Maya como proyecto de ordenamiento territorial integral carece de espacios de participación donde las comunidades tomen decisiones sobre el territorio coordinando la planeación territorial de manera integral. Hasta ahora el avance del proyecto se ha centrado en las licitaciones para la construcción de los tramos de vía férrea.

En junio de 2020 Fonatur presentó La Manifestación de Impacto Ambiental. En ella se omite el equilibrio ecológico de la región pues muestra sus impactos de manera fragmentada.

Entre 2015 y 2019 la Secretaría de Energía (SENER) y la SEMARNAT reportaron 6 gasoductos en el sureste mexicano, cinco en Yucatán (uno compartido con Campeche) y uno en Quintana Roo. Forman parte de un total de 75 proyectos de generación de energía en Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Entre los que hay parques eólicos, fotovoltaicos, centrales hidroeléctricas, plantas de agrocombustibles de aceite de palma africana y contratos de explotación terrestre y marítima de hidrocarburos .

Alianza Maya para las Abejas Kaabnal’ón

La Alianza Maya para las Abejas Kaabnal’ón han documentado la pérdida de por lo menos, 200 hectáreas de selva en Maxcanú Yucatán, municipio donde se instalará un paradero del Tren Maya.

Quienes más han criticado y denunciado los cambios de uso de suelo que se registran en la zona son las mujeres y hombres que se dedican a la apicultura; ellos han sido de los primeros en notar y padecer los efectos en la disminución de la cubierta forestal: hay menos abejas y, por lo tanto, una menor producción de miel.

Los apicultores que forman parte de la alianza se han organizado para realizar un monitoreo constante de incendios y lugares deforestados. Así han ubicado los municipios en donde se ha intensificado el desmonte de la selva: Maxcanú, Opichén, Uman, Muna, Ticul, Halachó y Kopoma.

Entre las causas de la deforestación en esos lugares están, sobre todo, la instalación de granjas para la producción de carne de cerdo y pollo, así como la extracción de tierra roja y la venta de terrenos para desarrollos inmobiliarios.

En noviembre de 2020, integrantes de 21 comunidades mayas de la Península de Yucatán presentaron una denuncia popular ante la Profepa, la Comisión Nacional del Agua (Conagua) y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) por las afectaciones ambientales causadas por las granjas porcícolas instaladas en los municipios de Maxcanú, Kinchil, Opichén y Mérida; resultando en la clausura de cuatro granjas (y no la clausura de la totalidad en la extensión devastada) por parte de Profepa en mayo de 2021 por no contar con las autorizaciones en materia de impacto ambiental,

por las afectaciones a la biodiversidad, por no presentar los resultados de sus descargas de aguas residuales y por una inadecuada gestión y manejo de sus residuos peligrosos y aunque los sellos de clausura, no hay un seguimiento de las autoridades y por ende siguen operando a puertas cerradas.

“La gente de las comunidades tiene miedo a denunciar; temen sufrir represalias. En Maxcanú, por ejemplo, ya ha habido amenazas directas contra quienes se han opuesto a las granjas porcícolas”, explica Shanty Acosta Sinencio, de la Alianza Maya por las Abejas Kaabnal’o’on, organización que asumió la tarea de presentar las denuncias por deforestación y que se conforma por poco más de 720 socios de 12 grupos apícolas.

Shanty Acosta, integrante de la de la Alianza, explica que en el Programa de Ordenamiento Ecológico territorial de Yucatán la zona que se deforestó aparece como un área que debería destinarse solo a la conservación y no se debe autorizar ningún cambio de uso de suelo ni actividades de alto impacto como la extracción de material pétreo.

Además de la expansión de las granjas porcícolas, los apicultores han identificado otras actividades que propician el desmonte de la selva maya. En lugares como Maxcanú, por ejemplo, el arranque de los trabajos del Tren Maya, intensificaron la extracción de tierra roja. “Con eso se degrada todo el ecosistema, pero las autoridades de todos los niveles no le toman importancia”, dice uno de los apicultores .

Indignación, Promoción y Defensa de los Derechos Humanos A. C.

En su página afirman que: Somos una asociación civil que promueve y defiende los derechos humanos en la península de Yucatán desde una perspectiva integral, pluricultural y de género. También mencionan que: Acompañamos al pueblo maya en la defensa de su territorio y su derecho a la libre determinación.

Indignación elaboró observaciones a la consulta sobre el tren maya, así como recursos legales, a lo que el presidente emitió declaraciones que deslegitiman las intenciones de la organización y se les acusa de recibir dinero extranjero para oponerse al tren.

Bibliografía

Libros

AIDER. Manual de agroecología. Desarrollando habilidades para una agricultura sustentable en la Comunidad campesina San Antonio de Laquipamapa – Inkawasi. Perú. Disponible en: <https://aider.com.pe/publicaciones/Manual-de-Agroecologia.pdf>

Bellota, L. (junio de 2020). Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. El Tren Maya: ¿un proyecto culturalmente responsable? Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/content/download/173639/862521/file/CESOP-IL-72-14-TrenMaya-280620.pdf>

Boff, L. (1999) Saber cuidar. En: Ética de lo humano. Compasión por la tierra. Río de Janeiro: Editora Vozes, p. 7. [en línea] Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en <https://www.rumbosostenible.com/wp-content/uploads/Saber-Cuidar-Libro-de-Leonardo-Boff.pdf>

Ceceña, A., Veiga, J. (diciembre de 2019). Observatorio Latinoamericano de Geopolítica [OLAG]. Avances de Investigación. Tren Maya. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.ccmss.org.mx/wp-content/uploads/Tren-Maya.-Avances-de-investigaci%C3%B3n-2.pdf>

Cruz, D. y Fontan, V. (2014). Una mirada subalterna y desde debajo de la cultura de la Paz. Revista Ra Ximhai. Vol. 10. Núm 2. Universidad Autónoma Indígena de México. Revisado el 23 de marzo de 2023. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=46131266006>

Gasparello, G., Quintana, J. (2020). Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO). ¡Que no te lleve el Tren! Regiones indígenas en contra del Tren Maya. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: http://biblioteca.clacso.edu.ar/Italia/csdm-caminantes/20201029062855/QUENOTELLEVEELTREN_web.pdf

Glenn Jerome, The Futures Wheel, The Millennium Project Pag. 2. Disponible en <https://millennium-project.org/wp-content/uploads/2020/02/06-Futures-Wheel.pdf>

Navarro K. (2014) Conflicto, violencia y no violencia. Misión Jurídica. Colombia. Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en: <https://www.revistamisionjuridica.com/conflicto-violencia-y-no-violencia/>

Navarro K. (2014) Conflicto, violencia y no violencia. Revista Misión Jurídica. Vol 6. Núm. 6. Colombia. Revisado el 10 de enero de 2023. Disponible en: <https://www.revistamisionjuridica.com/conflicto-violencia-y-no-violencia/>

Romo P. (2015) Hacer Posible la Paz. Revista de Derecho UNED. Núm. 17. Pág. 1239. Revisado el 15 de marzo de 2023. Disponible en: <https://revistas.uned.es/index.php/RDUNED/article/view/16284/14031>

Téllez A. (2020) Fortalecimiento previo para la pervivencia de la integridad comunitaria y territorial. A partir de experiencias de comunidades en consultas indígenas. Tesis de maestría. Universidad Autónoma Metropolitana. Revisado el 3 de febrero de 2023. Disponible en: <http://dcsh.xoc.uam.mx/pdrep/index.php/libros/item/846-fortalecimiento-previo-para-la-pervivencia-de-la-integridad-comunitaria-y-territorial-a-partir-de-experiencias-de-comunidades-en-consultas-indigenas>

Toledo V. (2018). El Tren Maya ¿Sueño o Pesadilla? Instituto de Investigaciones en Ecosistemas y Sustentabilidad. UNAM. Revisado el 1 de febrero de 2023. Disponible en: <https://maderasdel pueblo.org/wp-content/uploads/2021/08/Ensayo.-El-Tren-Maya.-Victor-Toledo-UCSS-dic-2018.pdf>

SERAPAZ. (2008) Análisis y estrategia. Manual para la Transformación Positiva de Conflictos. Ediciones SERAPAZ. México.

Recursos jurídicos e institucionales

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Secretaría General, Secretaría de Servicios Parlamentarios. (6 de noviembre de 2020). LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO. Revisado 25 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/209_061120.pdf

Comunicado. (25 julio de 2022). Presidencia de la República. Continúan obras del Tren Maya conforme a la ley, afirma presidente López Obrador. Revisado 29 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/continuan-obras-del-tren-maya-conforme-a-la-ley-afirma-presidente-lopez-obrador#:~:text=Ante%20la%20decisi%C3%B3n%20de%20declarar,en%20contra%20de%20oservidores%20p%C3%ABlicos.>

Diario Oficial de la Federación [DOF]. (12 de julio de 2019). Plan Nacional de Desarrollo 2014-2019. Revisado el 22 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019#gsc.tab=0

DOF. (22 de noviembre de 2021). ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional. Revisado 29 de diciembre de 2022. Disponible en:

Onu Habitat. Talleres de Visión de Desarrollo Regional. Revisado el 8 de enero de 2023. Disponible en: <https://www.onuhabitat.org.mx/index.php/talleres-de-vision>

Presidencia de la República EPN. Anuncio del Inicio del Proyecto del Tren Transpeninsular Mérida – Punta Venado Revisado el 9 de enero de 2023. Disponible en: <https://www.gob.mx/epn/prensa/anuncio-del-inicio-del-proyecto-del-tren-transpeninsular-merida-punta-venado-14315>

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU], Dirección General de Desarrollo Regional, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. (s.f.). Programa Regional de Desarrollo del Sur-Sureste 2014-2018. Revisado el 14 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.senado.gob.mx/comisiones/desarrollo_regional/docs/ProgRegDesarr_SurSureste2014_2018.pdf

Secretaría de Turismo [TURISMO], Fondo Nacional para el Fomento al Turismo [FONATUR]. (Mayo 2022). Proyectos y programas prioritarios. Tren Maya. Revisado 23 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/726607/CPM_FONATUR_TREN_MAYA_02_MAY_22.pdf

Secretaría de Turismo [TURISMO], Fondo Nacional para el Fomento al Turismo [FONATUR]. (2022). Proyectos y programas prioritarios. Tren Maya. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2022/11/Presentacio%CC%81n-11112022_T_Maya.pdf

Tren Maya. Comunidades Sustentables. Clase Magistral. 2021. Revisado el 18 de enero de 2023. Disponible en:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/674840/Clase_Magistral_Tren_Maya.pdf

Recursos electrónicos

GeoComunes (s.f.) Tren Maya como nueva infraestructura de articulación de los capitales agroindustriales turísticos inmobiliarios en la península. Revisado el 25 de enero de 2023. Disponible en: http://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya_AnalisisCartografico_Geocomunes.pdf

Greenpeace. (2022). REPORTE TÉCNICO DEL ANÁLISIS DE LA MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL MODALIDAD REGIONAL DEL PROYECTO TREN MAYA TRAMO 5 SUR. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.greenpeace.org/static/planet4-mexico-stateless/2022/06/177e038c-reporte-ana%CC%81lisis-te%CC%81cnico-tren-maya-tramo-5-sur-revisado-1.pdf>

Gudynas E. (2009) La ecología política del giro biocéntrico en la nueva Constitución de Ecuador. Revista de Estudios sociales no. 32. Colombia. Pág. 38

Muñoz, A. (2021) ¿Quiénes o qué son los nuevos sujetos de derecho en Colombia? Agenda Estado de Derecho. Revisado el 23 de marzo de 2023, Disponible en: <https://agendaestadodederecho.com/quienes-o-que-son-los-nuevos-sujetos-de-derecho-en-colombia/>

Pardo, T. [@TatiPardo2]. (20 de enero de 2020) No conocía esta gráfica que mostró @CristianSamper La hizo Johan Rockström, del Stockholm Resilience Centre, para impulsar una nueva forma de ver los aspectos económicos, sociales y ecológicos de los 17 #ODS. La raíz: La integridad de la biósfera para que lo demás funcione. [Tweet]. Twitter. <https://twitter.com/TatiPardo2/status/1219668397740314625>

United Nations. Rights of Nature Law and Policy. Revisado el 23 de marzo de 2023. Disponible en: <http://www.harmonywithnatureun.org/rightsOfNature/>

Universidad Iberoamericana. Informe Estado de la conflictividad socioambiental en México 2017-2021. México. Pág. 7. Revisado el 18 de enero de 2023. Disponible en: <https://ocsa.ibero.mx/assets/pdfs/informe-conflictos-socioambientales.pdf>

Noticias

Deutsche Welle. (17 de diciembre de 2018). Comienza la construcción del Tren Maya. Revisado el 22 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.dw.com/es/comienza-la-construccion-del-tren-maya/a-46766201>

El Financiero. (18 de septiembre de 2022). Gastos del Tren Maya se elevarán otra vez: Esta es la razón, según Luis Manuel Guerra. Revisado 23 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/2022/09/18/gastos-del-tren-maya-se-elevaran-otra-vez-esta-es-la-razon-segun-luis-manuel-guerra/>

García K. (30 de Enero de 2023) La CFE presenta plan de electrificación para la península de Yucatán y el Tren Maya *El Economista*. Revisado el 25 de enero de 2023. Disponible en: <https://www.economista.com.mx/empresas/La-CFE-presenta-plan-de-electrificacion-para-la-peninsula-de-Yucatan-y-el-Tren-Maya-20230130-0048.html>

Godoy E. (15 de febrero de 2017). Expansión de energías limpias en México tiene sus víctimas. Inter Press Service. Revisada en 17 de junio de 2023. Disponible en: <https://ipsnoticias.net/2017/02/expansion-de-energias-limpias-en-mexico-tiene-sus-victimas/>

Infobae. (1 de enero de 2023). El Tren Maya triplicó su costo, así lo admitió el propio López Obrador. Revisado 23 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.infobae.com/america/mexico/2022/07/26/el-tren-maya-triplico-su-costo-asi-lo-admitio-el-propio-lopez-obrador/>

Montero M. (1994) Entre el asistencialismo y la autogestión: La psicología comunitaria en la encrucijada. *Intervención Psicosocial*; Madrid Tomo 3, N.º 7, 7. Revisado el 12 de junio de 2023. Disponible en: <https://www.proquest.com/openview/2d90e8249f80a0e8c1c2c60c9cdde673/1?pq-origsite=gscholar&cbl=4852148>

Obras por Expansión. (10 de septiembre de 2018) AMLO presenta proyecto de Tren Maya a gobernadores del sureste. Revisado el 09 de enero de 2023. Disponible en: <https://obras.expansion.mx/construccion/2018/09/10/amlo-presenta-proyecto-de-tren-maya-a-gobernadores-del-sureste>

Organización Nacional de Responsabilidad del Estado A. C. [ONRE]. (17 de mayo de 2022). Boletín de prensa. Juez Federal admite demanda colectiva promovida por ONRE en contra de empresas responsables de la construcción del Tren Maya. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.animalpolitico.com/wp-content/uploads/2022/05/Resumen-demanda-vs-Tren-Maya.pdf>

Radwin M. (11 de febrero de 2022) México: nada detiene el proyecto del Tren Maya, ni siquiera las demandas judiciales. Mongabay. Revisado el 15 de junio de 2023. Disponible en: <https://es.mongabay.com/2022/02/mexico-nada-detiene-el-proyecto-del-tren-maya-demandas-judiciales/>

Redacción. (19 abril de 2022). BBC News Mundo. Tren Maya: un juez ordena suspensión definitiva de obras en el tramo 5 de uno de los proyectos emblemáticos de AMLO en México. Revisado 29 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-61149996>

Torres-Mazuera G. (23 de agosto de 2021). Acaparamiento de tierras en la península de Yucatán. Nexos. Revisada en 17 de junio de 2023. Disponible en: <https://medioambiente.nexos.com.mx/acaparamiento-de-tierras-en-la-peninsula-de-yucatan/>

Vázquez, J. (04 de diciembre de 2022). El Economista. AMLO presenta vía elevada para Tramo 5 del Tren Maya. Revisado 27 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.economista.com.mx/estados/AMLO-presenta-via-elevada-para-Tramo-5-del-Tren-Maya-20221204-0052.html>

Videos

DW Español (3 de junio de 2022) El Tren Maya en México: ¿progreso o destrucción del medio ambiente? [Video] Youtube https://www.youtube.com/watch?v=_sWMPuAG4Fs

El País (14 de marzo de 2022) MÉXICO | El avance del TREN MAYA sobre la selva y los cenotes de QUINTANA ROO [Video] Youtube <https://www.youtube.com/watch?v=o4p9GFvpUFk>

IICMuseoUABC (1 septiembre de 2022) Conferencia El Tren Maya y las violencias del desarrollo, por la Dra. Giovana Gasparello [Video] Youtube <https://www.youtube.com/watch?v=qNAdCeiyPcs&t=1034s>

Susmai Unam (19 de abril de 2022) Tren Maya: miradas y aproximaciones desde las comunidades. [Video] Youtube <https://www.youtube.com/watch?v=VloQBVUnq-8&t=4210s>

Susmai Unam. (31 de marzo de 2022) Tren Maya: análisis de los impactos desde la academia [Video] Youtube https://www.youtube.com/watch?v=HpFkmueH_wl&t=7s

TejeMedixs (3 de abril 2019) Scott Robinson, UAM-I Tren Maya: la ruta del despojo
[Video] Youtube <https://www.youtube.com/watch?v=7rVAw1uxxTo>