

¿Sabías que el tren maya...?

Proyecto de investigación

“Producción de territorialidades y resistencia a los megaproyectos en la región maya”, 2019.

Giovanna Gasparello, Violeta Núñez, Jaime Quintana,
Eliana Acosta, David Jiménez, Antonio Machuca,
Heber Uc



¿SABÍAS QUE EL TREN MAYA...?



*Es el principal proyecto de
infraestructura del gobierno federal
actual*

El proyecto Tren Maya está planteado como el más importante proyecto de infraestructura y desarrollo socioeconómico y turístico del actual gobierno federal de México.

El Tren Maya tendrá diferentes tipos de trenes: turísticos (de lujo y austeros), de pasajeros y de carga. El ferrocarril recorrerá 1.470 kilómetros en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. En el estado de Quintana Roo y la parte meridional de Campeche se construirá la línea ferroviaria en su totalidad, mientras en los otros estados se instalará en el trazo de la ruta del tren ya existente.

A lo largo de la ruta, se establecerán alrededor de 16 ó 18 estaciones (ver Mapa 1), todavía no completamente definidas, a partir de las cuales se construirán los llamados polos de desarrollo donde se edificarán ciudades para abastecer las necesidades turísticas (hoteles, restaurantes, centros comerciales, mano de obra, entre otros).

Esto implica que el Tren Maya es un proyecto de reordenamiento territorial que podría cambiar profundamente las formas de vida de la población indígena y campesina en la región.

Mapa 1. Ruta y estaciones del Tren Maya



Fuente: trenmaya.gob.mx



Estaciones planeadas y su vocación (agosto de 2019)

El número y la ubicación de las estaciones y de los centros de población aún no está del todo definida. En agosto de 2019, funcionarios de Fonatur difundieron por vía extraoficial el siguiente listado, en el cual se expresa la caracterización que tendría cada estación. En el caso de las estaciones ubicadas en las ciudades, no se prevé más que el paradero, mientras en aquellas ubicadas en poblados de dimensión pequeña se prevé la construcción de “subcentros de población”, con lo cual se ampliaría el núcleo urbano, preexistente incluyendo nuevas zonas turísticas y comerciales. En dos ciudades se plantea la estación como “cen-

tro agroindustrial”, posiblemente para la carga y distribución de productos hacia los centros turísticos y de consumo, o tal vez se prevee la construcción de polos industriales para la producción y establecimientos para la transformación de los productos de la agroindustria que ya existen en la península (carne de cerdo y soja, principalmente). Asimismo, tampoco queda clara la caracterización de “comunidades autónomas” para la zona de Calakmul, donde se planea la implantación de un centro de recepción y hospedaje que permita incrementar la afluencia turística y extender el tiempo de permanencia de los visitantes en la región.

MUNICIPIO	VOCACIÓN
Palenque	Subcentro Urbano
Tenosique	Subcentro Urbano
Balancán	Solo estación
Escárcega	Parque Agroindustrial
Campeche	Solo estación
Mérida	Solo estación
Izamal	Por definir
Chichen Itzá	Por definir
Valladolid	Por definir
Cobá	Subcentro Urbano
Tulum	Subcentro Urbano
Playa del Carmen	Solo estación
Puerto Morelos	Subcentro Urbano
Cancún	Solo estación
Felipe Carrillo Puerto	Subcentro Urbano
Bacalar	Subcentro Urbano
Chetumal	Parque Agroindustrial
Calakmul	Comunidades Autónomas



Tiene como institución responsable al FONATUR

La institución encargada del seguimiento y la realización del proyecto Tren Maya es el Fondo Nacional del Fomento al Turismo (FONATUR). Es una entidad paraestatal creada en 1974 como fideicomiso del gobierno de México. Sus funciones son, por tanto, identificar posibles inversionistas en proyectos de desarrollo turístico impulsados desde el Estado, captar la inversión a través de dicho fideicomiso, así como planear y construir la infraestructura turística, en conjunto con inversionistas privados.

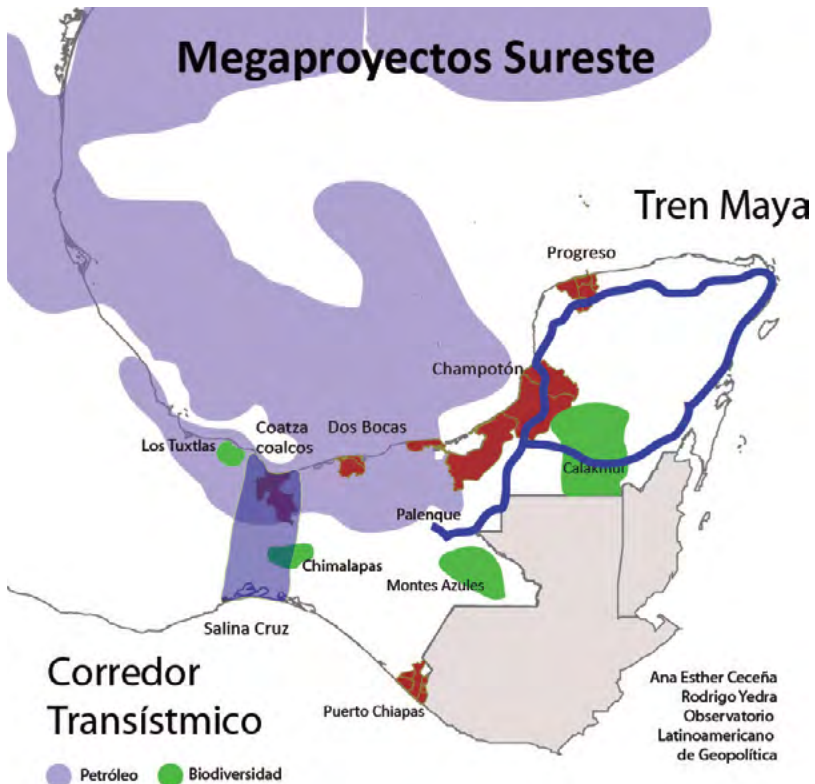
El primer “producto” de FONATUR fue la construcción de Cancún, iniciada a mitad de los años setenta y proyectada como Centro Integralmente Planeado (CIP). Ixtapa, Huatulco, Loreto y Los Cabos son los otros CIP construidos por FONATUR en el país. Cabe señalar que, en todos los casos, la construcción de los CIP generó graves conflictos agrarios, pues las tierras (mayoritariamente ejidales y comunales) fueron expropiadas de manera irregular, a veces a través del fraude y la especulación, otras con indemnizaciones muy bajas.

Los centros y proyectos turísticos impulsados por FONATUR funcionan como “fraccionamientos privados”, pues parte de los servicios son públicos y administrados por los ayuntamientos, mientras otros (mantenimiento de calles, agua y recolección de basura, por ejemplo) son privados y pagados por los empresarios hoteleros que los utilizan. Asimismo, los CIP establecen una completa segregación entre la zona hotelera y la parte de la ciudad donde habitan los trabajadores empleados en los servicios turísticos. Finalmente, la institución se ha dedicado a impulsar polos turísticos de masa, aunque exclusivos y destinados a la clase media-alta, que permitieran grandes flujos de personas y de dinero; no se conocen proyectos de turismo comunitario, autogestivo o a micro-escala apoyados por FONATUR.

Por su misma naturaleza, FONATUR no es una institución destinada al desarrollo de servicios sociales o de infraestructura pública. Se trata de una instancia intermediaria entre el Estado (que “posee” la tierra y la riqueza natural, paisajística y cultural ofrecida en el mercado turístico) y los empresarios (que tienen el capital para invertir en hoteles e infraestructura turística).

Esta característica queda evidente en el caso del proyecto Tren Maya, para cuya gestión se constituyó una Sociedad Anónima de Capital Variable: FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. Es entonces una sociedad privada que está impulsando el proyecto, aunque aparentemente se muestre como una obra de interés social del Estado mexicano.

Mapa 2: Megaproyectos en el Sureste. Tren Maya, Corredor Transísmico y zonas de extracción petrolera



LA PENÍNSULA DE YUCATÁN FORMA PARTE DE LA MACRO REGIÓN GRAN CARIBE

La región llamada Gran Caribe comprende el Golfo de México, el Mar Caribe y las zonas adyacentes del Océano Atlántico; incluye y está delimitada por la península de la Florida al norte, las islas del Caribe, las costas de Venezuela, el norte de Colombia, continuando por las costas caribeñas de América Central y el litoral mexicano de la península de Yucatán.

Esta región además de contar con una gran riqueza petrolífera (ver Mapa 2), es la ruta náutica principal de entrada al continente americano, lo que la convierte en una región estratégica a nivel mundial. La península de Yucatán es el centro de todo ese gran mar como espacio estratégico.

En este sentido se podría pensar que el proyecto del Tren Maya responde a intereses continentales de reordenamiento del territorio en función de los flujos comerciales y energéticos. Aunado a esto, el Tren Maya y el Corredor Transístmico (otro de los principales proyectos gubernamentales del actual sexenio presidencial), podrían funcionar como un “muro” de los migrantes centroamericanos, ya que, a decir del gobierno federal, los podría emplear, resolviendo así la crisis migratoria en la frontera sur.





No sólo es un corredor ferroviario

¿Sabías que este proyecto además de la construcción de más de 1,470 km de vías férreas, contempla un desarrollo territorial y urbano que, en caso de concretarse, transformará la manera de vivir y el entorno de las comunidades? Esta posible transformación es lo que se conoce como un nuevo ordenamiento territorial de la región que, junto con la construcción de las más de 16 estaciones del tren, proyecta la creación de nuevos centros urbanos, los cuales, según FONATUR, podrían agregar hasta 50 mil habitantes a la región. Estas nuevas ciudades que dependerán del turismo, en lugar de traer un desarrollo de las comunidades y una mejoría en el bienestar social, pueden afectar el medio ambiente y la cultura de las comunidades. Este proyecto además de implicar la deforestación de la selva, la venta de tierras, el cambio de uso de suelo y la especulación inmobiliaria, conlleva la penetración de una lógica de mercado que privatiza la tierra y la vida, afectando así las propias formas de valoración de los pueblos indígenas y originarios, los cuales por cientos de años con sus saberes y prácticas ancestrales han sabido cuidar y conservar, y hacer del Sureste una de las regiones con mayor riqueza y diversidad biológica y cultural del país.

TESTIMONIO DE VIDA

ESCUCHAR AL TERRITORIO MAYA:

¿POR QUÉ NO ESTAMOS DE ACUERDO CON EL TREN?

No estamos de acuerdo porque desconocemos, porque no se nos ha informado, porque no nos consultaron nada, porque no nos preguntan, porque el gobierno mexicano nos respeta al Pueblo MAYA...



Habr  un ordenamiento territorial

El ordenamiento territorial es una forma de intervenci3n del Estado sobre el territorio para organizar sus espacios y la distribuci3n equitativa de sus recursos, con el objeto de lograr el equilibrio entre regiones y el aprovechamiento racional e integral del mismo, asegurando que sus condiciones sean duraderas y garantizar así, no s3lo la subsistencia de sus habitantes, sino tambi3n la de las generaciones futuras.

Cuando el ordenamiento territorial que lleva a cabo el gobierno responde solo a los intereses de los grupos econ3micos más poderosos, puede tener efectos adversos para las comunidades y acciones que perjudican a la biodiversidad, ocasionando el despojo y el empobrecimiento de poblaciones enteras. Eso es lo que ha sucedido gran parte del país, como resultado de la actividad depredadora de numerosos megaproyectos de empresas mineras; la planta que se ha permitido funcionar en Huexca, Morelos; o el caso de la presa Zapotillo en Jalisco, donde la poblaci3n hist3rica de Temacapul n est  a punto de perder su recurso acuífero e incluso de desaparecer por la construcci3n de la obra, que ocasionará la desviaci3n del agua para uso de empresarios de los altos de Jalisco.

Con la construcci3n del Tren Maya, puede suceder lo que es común en muchas obras de ese tipo: la afectaci3n de tierras de cultivo y la deforestaci3n en zonas de reserva, así como de sitios arqueol3gicos donde la ruta del tren no puede ser desviada por razones t3cnicas.

Tambi3n ocasionará procesos especulativos que el gobierno no puede detener ni controlar, pues son el resultado de la oferta y demanda del mercado, especialmente si con el paso del mismo se construyen centros urbanos en por lo menos 16 puntos de la ruta. Además, la introducci3n de una línea de turismo masivo o de alto impacto, ocasionará una presi3n excesiva sobre las prin-

cipales zonas arqueológicas del país, que tienen una capacidad limitada y son extremadamente vulnerables ante el efecto del grave deterioro que provocaría la afluencia desmedida de turistas.

Es muy importante que en las asambleas comunitarias se analicen no sólo los beneficios prometidos por FONATUR, sino las consecuencias, las cuales nunca son mencionadas por el gobierno, de manera que se pueda ofrecer una red de comunicación alternativa que no tenga impactos nocivos para los pueblos de Tabasco, Campeche, Yucatán, Chiapas y Quintana Roo, una vía de transporte que sí sea compatible con un ordenamiento del territorio que responda a las necesidades locales como lo prioritario.



Promoverá un turismo de masas

El Tren Maya está concebido para transportar una cantidad considerable de pasajeros a las zonas de atracción turística. No puede, por lo tanto, ser un medio de transporte de bajo impacto en las localidades y regiones por donde pasará.

Los costos de mantenimiento y operación de este medio de transporte no deben ser mayores que los ingresos, lo cual implica que se requiera y esté garantizado un número considerable de usuarios (que se calcula entre 600 mil u 800 mil personas). Es una necesidad que este tipo de transporte sea masivo para ser rentable, lo cual desmiente la pretensión del Gobierno Federal de que será un medio de transporte sustentable.

Un sistema de transporte masivo, como el que se pretende, contribuirá a la saturación de turistas en los destinos, desbordando la capacidad de recepción de visitantes en las localidades, como se ha visto en el turismo de masas. Es lo opuesto de lo que se propone: un modelo distributivo y con un sistema de regulación.

Este tipo de turismo ejerce una presión excesiva en el consumo y agotamiento (sin reposición) de los recursos locales, ya que con

el Tren Maya se atraerá y desplazará a una cantidad considerable de turistas hacia regiones del sureste que recibirán el impacto de una demanda por servicios de lujo de primer mundo, siendo los mismos que se han generalizado en todo el planeta como consecuencia de la globalización, además de que la competencia mundial entre las regiones turísticas acentúa esas exigencias, alterando las condiciones de vida de las localidades.

NECESITAMOS ESCUCHAR AL TERRITORIO MAYA,

porque somos mayeros, porque aún tenemos a los Yum (vientos) y guardianes del monte y de la milpa y también a los Upixan, las personas que no se han ido y que siempre están cuidando estas tierras y están presentes los Aj men, que nos ayudan hacer las ceremonias mayas.

Porque hacemos las ceremonias mayas, como Ch'a 'cháak, para pedir y agradecer el agua de lluvia, las buenas cosechas, a la milpa y las semillas.



***Será un proyecto financiado
principalmente con inversión
privada***

Desde la campaña electoral, el partido que hoy gobierna México había prometido que, a diferencia de los gobiernos neoliberales, el Estado tendría nuevamente un papel preponderante en la economía y serían el motor del desarrollo. Se proyectó que la inversión pública sería el detonante del desarrollo del sur.

Sin embargo, el Tren Maya se realizará principalmente sin la participación del Estado, ya que el 90% de la inversión estará a cargo de empresas privadas. Es decir, se propone un contrato de inversión mixta, pero sólo el 10% será inversión a cargo de gobierno. Esto podría poner en duda el cambio de régimen y el fin del neoliberalismo, como se establece en el Plan Nacional de Desarrollo, debido a que se mantienen varios de los dogmas neoliberales, entre ellos privilegiar el mercado sobre el Estado.

Una parte importante del proyecto Tren Maya se realizará con inversión extranjera, y no se propone ninguna modificación a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, creada en 1995, que marca el inicio de la privatización de los ferrocarriles. Esto nos alarma porque ya conocemos muy bien el camino de entregar a la iniciativa privada (nacional o extranjera) los recursos de nuestro país.



Las empresas y consorcios que participan (septiembre 2019)

Este proyecto se realiza como una asociación público-privado, regida por la Ley de Asociaciones Público Privadas, elaborada durante el gobierno de Felipe Calderón. Por el momento, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, de acuerdo con el “sistema electrónico de información pública gubernamental sobre adquisiciones, arrendamientos y servicios, así como obras públicas y servicios relacionados con las mismas” (CompraNet), ha celebrado para FONATUR TREN MAYA: 91 adjudicaciones directas federales; una mediante el procedimiento de “invitación a cuando menos tres personas”; y cinco licitaciones públicas (cuatro todavía no se publican).

En total, se han otorgado 69 contratos a empresas privadas y 28 a personas físicas, con un monto total de más de 214 millones de pesos (sin considerar la licitación para ingeniería básica). Sobresalen cinco contratos que implican casi el 88 por ciento de los recursos declarados hasta el momento (ver Cuadro), que son para la liberación de áreas de afectación; servicios de asesoría legal; asesoría económico-financiera; Caravana Informativa del Tren y asesoría técnica en el programa maestro.

El Despacho Woodhouse Lorente Ludlow, quien se encargará de la asesoría jurídica, se define como el “sexto despacho de abogados más grande del mundo, integrado por 5,000 abogados, en 74 oficinas localizadas en 42 países” (<https://cms.law/en/MEX/>). Por su parte, quienes brindarán la asesoría económica y financiera, PricewaterhouseCoopers, es una empresa con sedes en Reino Unido y Estados Unidos, con participación en 158 países y 236 mil empleados. Está considerada dentro de las cuatro firmas más importantes del mundo en el sector de consultoría y auditoría. En cuanto a Steer Davies & Gleave Mexico, quien otorgará el servicio de asesoría técnica para el Plan Maestro, se trata de una empresa inglesa, con una presencia en 13 países en cuatro continentes. Resalta en su información, que se involucraron en el desarrollo del primer ferrocarril sin conductor de Londres, el ferrocarril ligero de Dockland (us.steergroup.com). Finalmente, la empresa que se adjudicó la Caravana Informativa por más de 25 millones de pesos, está registrada sin RFC y ni siquiera cuenta con página de internet.

Aunado a esto, FONATUR, nombró como ganador de la licitación para realizar la ingeniería básica del Tren Maya (cartografía, topografía, geología, geotecnia, geofísica, trazo geométrico, terracerías, estructuras, obras inducidas, entre otros) a un consorcio constituido por cuatro empresas privadas, liderado por la empresa española SENER:

- 1.SENERMEX Ingeniería y Sistemas S.A. de C.V.
- 2.Daniferrotools, S.A. de C.V.

3.Geotecnia y Supervisión Técnica, S.A. de C.V.

4.Key Capital, S.A.P.I. de C.V.

Este consorcio realizó una propuesta económica por 346 millones 825 mil pesos. En cuanto a Sener Ingeniería y Sistemas S. A. de C. V., tiene 18 oficinas en cuatro continentes en el mundo. De acuerdo con información de su página web, “cuenta con más de 5,000 profesionales y una facturación superior a mil millones de euros” ([www.ingenieriaconstruccion.sener](http://www.ingenieriaconstruccion.sener.com)). Como dato importante, ganó la licitación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para elaborar la ingeniería del anteproyecto del tren interurbano México-Toluca en 2013, así como el proyecto ejecutivo y el contrato para el acompañamiento de asistencia técnica en la ejecución de la obra. Sin embargo, en la prensa se puede leer que “el gobierno federal anunció la suspensión del proyecto, argumentando... una serie de señalamientos por irregularidades presentadas en el proceso de licitación” (Economista, 22 mayo 2019).



Se propone que los ejidatarios y pequeños propietarios sean socios del Tren Maya, incorporándose al sistema financiero

En los estados por donde atravesará el Tren Maya hay más de 5 mil ejidos, quienes conservan en promedio más de la mitad de la superficie estatal en propiedad social. De acuerdo con el Registro Agrario Nacional y FONATUR, el Tren Maya sólo afectará a 160 ejidos por donde pasará la vía o donde se construirán las estaciones, aunque realmente aún no sabemos la cifra exacta porque todavía es un proyecto. A estos ejidos y pequeños propietarios, se les invita a no vender sus tierras, sino a incorporarse como socios mediante el Fideicomiso de Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRA).

Estos fideicomisos son una forma de invertir en bienes raíces (terrenos e inmuebles) a través del mercado de valores, donde se emiten títulos que se venden todos los días, como cualquier acción. Este mundo está muy alejado de la mayoría de los mexicanos: de cada 300 mexicanos, sólo uno invierte en este tipo de mercados. Con este fideicomiso, como ejidatario o propietario tendrás que aportar tu tierra, sobre la que se edificará y construirá la infraestructura necesaria para las estaciones del tren, por lo que no podrás tener acceso nuevamente a ella. Claro que el gobierno federal te dirá que a cambio recibirás las ganancias que se generen con las acciones en el mercado de valores. Pero hay algo que debes saber. Las FIBRAS, pueden ser un instrumento de riesgo, ya que incluyen beneficios derivados de la renta fija y la renta variable. Con esta última la recuperación del capital invertido y la rentabilidad no están garantizadas, ya que dependerán de cómo le vaya a la empresa, de la situación económica y de los mercados financieros. Es decir, la rentabilidad puede ser negativa. Esto significa que podrías perder lo invertido.



No se respetan los derechos al territorio y a la libre determinación

El Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo es un tratado internacional que en México tiene carácter vinculante por igual que la constitución mexicana. Dicho Convenio reconoce a los pueblos indígenas “el derecho de propiedad y de posesión sobre las tierras/territorios que tradicionalmente ocupan” (art. 16). El derecho al territorio es inescindible del derecho a la libre determinación, que garantiza el respeto a las identidades, culturas y formas de organización social de los pueblos. La libre determinación está reconocida en el artículo 2 de la Constitución mexicana.

Los derechos al territorio y a la libre determinación son derechos sustantivos; éstos, según la Suprema Corte de Justicia de la Nación, son aquellos derechos “que se identifican con los bienes de

la vida” y demandan respeto irrestricto. Por lo anterior, en el caso del Tren Maya, la existencia del proyecto en sí ya es una violación a estos derechos sustantivos, porque no deberían planearse de manera arbitraria y por parte de sujetos externos al pueblo como gobierno y empresas, proyectos u obras en territorios cuya propiedad y posesión es claramente atribuida a pueblos indígenas.

El proyecto del Tren Maya es también una violación al artículo 7 del Convenio 169, que reconoce a los pueblos “el derecho de decidir sus propias prioridades en lo que atañe al proceso de desarrollo”.



La consulta a los pueblos indígenas debe ser vinculante

El Convenio 169 reconoce a los pueblos indígenas el derecho a la consulta, para garantizar los derechos sustantivos al territorio y a la libre determinación. Los gobiernos tienen la obligación “consultar a los pueblos interesados, a través de sus instituciones representativas cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas” como concesiones, permisos o licitaciones (art. 6) y antes de autorizar un programa de explotación de los recursos dentro de sus tierras (art. 25). El proyecto del Tren Maya corresponde a todas estas situaciones.

Pero el Estado no debe limitarse a consultar; la Corte Interamericana de Derechos Humanos, un tribunal internacional, define algunos casos en los cuales **es necesario que los pueblos expresen el consentimiento** y el acuerdo al proyecto, de otra forma éste no se podría realizar: **cuando se trate de “planes de desarrollo o inversión a gran escala que tendrían un mayor impacto dentro del territorio”** de los pueblos indígenas; cuando se quieran realizar actividades militares y cuando los pueblos estén amenazados de desplazamiento, entre otros. La cuestión no está en la mera realización de la consulta, sino en reconocer la posibilidad de que no se llegue a un acuerdo y en que el consentimiento se pueda lograr – o no-, y entonces que el resultado de la consulta, aun cuando resulte negativo, sea vinculante.

Cada proceso de consulta debe ser previo (realizarse antes de cualquier actividad); libre (sin que exista intimidación); informado (que los pueblos tengan acceso a toda la información para tomar decisiones) y culturalmente apropiado (debe respetar las autoridades de los pueblos, además que debe realizarse con procedimientos que correspondan a los sistemas sociales y culturales propios).

Si el proceso de consulta no cumple con estos principios, no tiene validez. Tampoco tiene validez legal la Consulta Nacional realizada en noviembre de 2018 y que incluía 10 preguntas, entre ellas si estábamos de acuerdo con la construcción del Tren Maya.

**NO ESTAMOS DE ACUERDO
PORQUE LA TIERRA
ES NUESTRO PATRIMONIO,
ES NUESTRA TIERRA**

*Porque a la tierra hay que respetarla,
es como nuestra madre.*

*Porque la tierra es sagrada, porque nos alimenta,
porque defendemos nuestras semillas de la milpa.*

Porque es cuidar Nuestra cultura como Pueblo Maya.

*No estamos de acuerdo porque se destruirán
las cooperativas de producción de miel.*

*No estamos de acuerdo porque destruirán la selva,
las plantas y los animales; porque se acabarán
las fuentes de agua.*





Afectará el patrimonio cultural de las comunidades locales

¿Sabías que este proyecto al promover el patrimonio cultural de los pueblos dentro de una lógica del mercado y dependiente del turismo, además de transformar, pone en riesgo la continuidad de las culturas e identidades de las comunidades? Una cosa es que el turismo sea un medio de subsistencia entre otros, y otra es que el ingreso económico y el desarrollo de las comunidades y de la región dependan de él.

Por una parte, la cultura de los pueblos es parte de un legado ancestral que comprende un conjunto de conocimientos y prácticas que al ser tratadas como un “talento local y regional” por este proyecto corren el riesgo de ser despojadas de su sentido original, vaciarla de su contenido y dinámica propias y reducir su valor a la capacidad de venta y generar ganancia.

Por otra parte, se habla del Tren Maya como parte de una identidad regional, no sólo simplificando “lo maya” frente a la diversidad de los pueblos, sus culturas y sus identidades que se encuentran en los cinco estados del país por donde pasará este corredor, sino también por constituir su propio nombre en una marca para la venta.



Podría haber un crecimiento de la violencia, como en otros casos de turismo de masas

El principal objetivo del proyecto denominado Tren Maya es impulsar la industria turística en gran parte de la región habitada por los pueblos mayas, a través de la construcción de 16 o más centros de población o villas turísticas y de servicios. Para evaluar si este propósito será beneficioso para los habitantes, basta mirar la situación social de los principales destinos turísticos

peninsulares. De paraísos del ocio a infiernos criminales: es la evidente transformación que, a la par del crecimiento económico, han sufrido las ciudades del Caribe mexicano, en particular Cancún y Playa del Carmen. En esta región la industria turística ha impulsado el desarrollo complementario de la economía “legal” y la economía “ilegal” estrictamente conectada a la primera: lavado de dinero en la construcción de infraestructura turística y operación de negocios, narcotráfico, trata y prostitución, etcétera.

Desde los años setenta instituciones como FONTAUR proyectaron el “turismo de sol y playa” como modelo de desarrollo regional. Esto implicó un agresivo despojo de tierras para la rápida construcción de nuevas ciudades y grandes complejos hoteleros. Ahora parece que este modelo se ha transformado en uno de turismo sexual y “narcoturismo”, donde se despoja la dignidad y la vida de seres humanos para la diversión de otros.

Entre los indicadores que muestran el incremento de la violencia ligada a la criminalidad organizada, los homicidios dolosos son tal vez el dato más contundente. Según el Sistema Nacional de Seguridad Pública, en 2018 el número de homicidios intencionales y violentos en Quintana Roo alcanzó una tasa de 46.7 por cada 100.000 habitantes, rebasando por mucho la media nacional de 27. Los otros estados de la península, con un desarrollo turístico menor que Quintana Roo, presentaron tasas de incidencia delictiva mucho más bajas (Campeche con una tasa de 6.9 y Yucatán de 2.1 homicidios dolosos por 100.000 hab.). Por otra parte, según datos del INEGI, en 2016 el 77% de los habitantes de Cancún consideraba la inseguridad el principal problema de la localidad. Apenas tres años después (marzo 2019), la misma encuesta encontró que el 93.3% de la población se siente insegura, lo cual corresponde al incremento de los asesinatos y hechos violentos. La situación en Playa del Carmen es aún peor: en esta ciudad la tasa de homicidios dolosos por 100.000 habitantes llega a 89.9, tres veces más de la media nacional.

Mientras tanto, la afluencia turística en la región va en aumento; tan solo en 2017, visitaron la Riviera Maya 11.5 millones de tu-

ristas, 2.3% más que en 2016. Frente a la necesidad de “blindar” el potencial económico de la región, en 2018 se incrementó la militarización, con la construcción de la Ciudad Militar en Isla Mujeres, que actualmente alberga a más de 2.000 soldados de la Policía Militar o Guardia Nacional.



Amenazas y riesgos a ecosistemas

- **Con base en Consejo Civil Mexicano de Silvicultura Comunitaria se afectarán 1828 comunidades y 163 núcleos ejidales.** La construcción del tren generará inevitablemente ruido, contaminación, extracción de recursos pétreos, obras de cimentación y nuevos centros de población para la obra y posteriores actividades turísticas.
- **Impactos sobre las cooperativas comunitarias** de miel, semillas y artesanías que han creado circuitos o destinos de turismo rural y/o ecoturismo.
- **Milpa maya y semillas nativas: Ko'ol, Ko'or, Cho'lel, Ch'omtic, k'altik, Choj (maya yucateco, Tzotzil, Tseltal, Chontal).** La milpa maya es complejo biocultural de más de 3000 años; integrado por más de 20 variedades de maíz, frijoles, ibes, chiles, algodón, calabazas, camotes, quelites, y decenas de especies vegetales y hongos (estimada entre 70-150 especies), además de aves y mamíferos comestibles. Asociado a otras prácticas como el pach pakal o huerto, al cultivo en rejolladas, la cacería y captura de fauna silvestre, la pesca en cenotes y aguadas, la recolecta de materiales para construcciones rurales y de otros satisfactores vegetales como plantas de ornato, ceremoniales, comestibles, medicinales, artesanales; la recolecta de miel de abejas y avispijillas silvestres, la cría de abejas sin aguijón y de abejas europeas, la construcción de hornos de carbón y de cal y la obtención de saskab, tierra y piedra.

- **Cooperativas de miel:** La Península de Yucatán se considera la región de mayor producción del país, ya que aporta aproximadamente 35% de la producción total cada año. La vía de comercialización más importante es la exportación a granel. México exporta casi 97% de su producción total de miel, porcentaje que equivale a 56.000 toneladas cada año. Los compradores de miel más importantes son la Unión Europea y Estados Unidos.
- **Cooperativas de textiles Artesanías diversas**, que se producen para consumo interno y mercado turístico: hamacas de lino y algodón, tejidos, bordados, máscaras, productos de palma, cerámica y alfarería, piel, tallado de piedra y madera, joyería, tejido de bejucos, sombreros de palma, calzado de piel, talavera, jícaras, sonajas, cestería.
- **Cooperativa Chickza de chicle orgánico:** actualmente maneja más de 1.3 millones de has de selva; 46 Cooperativas 56 comunidades; 2000 recolectores de 10 municipios de Quintana Roo y Campeche.



La ruta del Tren Maya involucra 8 Áreas Naturales Protegidas:

1. Parque Nacional Palenque, Chiapas;
 2. Área de Protección Cañón del Usumacinta, Tabasco;
 3. Reserva de la Biosfera de Calakmul, Campeche;
 4. Reserva de la Biosfera Los Petenes, Campeche;
 5. Área de Protección Yum Balam, Quintana Roo;
 6. Área de Protección Manglares de Nichupté, Quintana Roo;
 7. Reserva de la Biosfera Sian Ka'an, Quintana Roo;
 8. Área de Protección Uaymil, Quintana Roo;
- Los temas cruciales son las **afectaciones a las poblaciones de flora y fauna** en Áreas Naturales Protegidas y el **efecto barrera** que podría fragmentar los hábitats.

- **Impactos sobre la viabilidad de los espacios objetos de turismo** como los ríos subterráneos, los cenotes, las selvas, los humedales, los manglares, los palmares y los arrecifes, provocados por agricultura extensiva, ganadería extensiva y turismo extensivo.
- **La infraestructura hotelera requiere grandes superficies de tierra**, preferentemente alrededor de las ciudades, mismas que hasta ahora están delimitadas por ecosistemas naturales, por lo que, para establecerla, deberán desmontarse espacios con humedales, selvas, palmares o manglares (excepto en Mérida y Valladolid).
- **Agua.** Sólo 30 por ciento de los habitantes de los estados por donde cruza el tren tienen acceso al agua, y este impacto se va volver más grave porque no hay una estrategia de potabilización del agua ni de alcantarillado o de tratamiento de aguas residuales. En la zona de Calakmul no hay agua suficiente para población actual ¿qué se hará de imponerse el proyecto del tren y de las nuevas ciudades? ¿De dónde se abastecerán de agua?
- **Manglares y humedales.** Los humedales protegen de la destrucción por eventos naturales a la infraestructura urbana y turística. Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán, albergan 63.6 por ciento de la superficie de manglar; la mitad se encuentra en Campeche (Conabio),
- **Suelo kárstico.** Contaminación de cenotes, grutas, impactados por turismo. Las aguas residuales con nutrientes, que se vierten de las plantas de tratamiento de los hoteles; el agua pueda llegar directamente a los ríos subterráneos, cenotes (dolinas), lagunas interiores de agua dulce e indirectamente a la laguna arrecifal. Al aumentar los nutrientes, se perjudica el frágil equilibrio de la vida subacuática, evitando la sobrevivencia de los estromatolitos y los corales.
- **Deforestación de la selva.** Al intervenir la selva se impactara a especies de flora y fauna, provocando procesos de pérdida de hábitat provocado por desmonte, efecto barrera para animales que se desplazan, atropellamiento de fauna y efecto de atracción hacia zonas urbanas por búsqueda de alimento.

• **Fauna.** El proyecto del tren amenaza los ecosistemas y hábitats de las especies endémicas como el jaguar, puma, tapir, pecarí de labios blancos, saraguato de manto, mono araña, zopilote rey, águila elegante y pavo ocelado. Dichas especies necesitan de grandes territorios para desplazarse, alimentarse y reproducirse lo que se dificultará al dividir su hábitat en dos partes. No basta construir túneles o puentes para el paso de las especies animales. La construcción de barreras para el paso de fauna es una división artificial, pues la vía férrea podría interrumpir los corredores biológicos naturales de especies que transitan de América Central a la península de Yucatán. En Calakmul, por ejemplo, el movimiento de fauna norte-sur es de vital importancia.

**EXIGIMOS RESPETO A NUESTRO DERECHO
A SEGUIR SIENDO PUEBLO MAYA,**

porque tenemos la memoria de los abuelos,

nuestra palabra,

de las palabras mayores,

las palabras fuertes que desde siempre
nos acompañan como Pueblos Mayas:

Kool, Sakab, Ixim.

Nuestra vida,

el seno de la tierra,

las semillas vida,

del maíz,

el alimento que nos da la vida,

esperar el renacer,

la renovación de nuestros pueblos.

Hay que esperar, guardar silencio,
escuchar, preguntar y reencontrarnos
en el territorio maya.

