

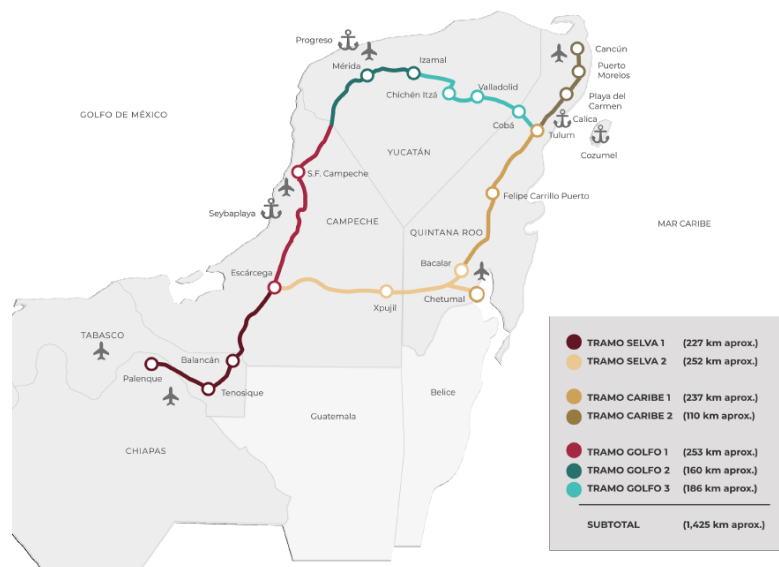
PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO FEDERAL, SEMARNAT, SEDATU Y FONATUR, ASÍ COMO A LOS GOBIERNOS ESTATALES DE YUCATÁN, CAMPECHE, QUINTANA ROO, TABASCO Y CHIAPAS, A QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES ESTABLEZCAN LOS ACUERDOS PARA PRIORIZAR LOS ASPECTOS SOCIAL Y AMBIENTAL ANTE LA CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO DENOMINADO TREN MAYA.

La suscrita **Diputada Pilar Lozano Mac Donald**, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 78, párrafo segundo, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y los artículos 116 y 122, numeral 1 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la siguiente proposición con punto de acuerdo, mediante el cual exhorta al Gobierno Federal, SEMARNAT, SEDATU y FONATUR, así como a los gobiernos estatales de Yucatán, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Chiapas, a que en el ámbito de sus atribuciones establezcan los acuerdos para priorizar los aspectos social y ambiental ante la construcción del proyecto denominado Tren Maya, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Tren Maya es un proyecto de infraestructura ferroviaria que conectará las principales ciudades y circuitos turísticos en los estados de Yucatán, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Chiapas. En 2020 se dará inicio a los tramos de Selva y Caribe II. El proyecto contiene 18 estaciones y se divide

en siete tramos que en total suman 1,460¹ km de vía, los cuales se prevé, estarán listos para la puesta en operación de la obra en 2024.

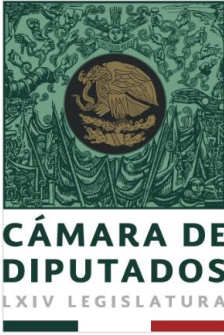


Proyecto Tren Maya: Ruta, tramos y estaciones.²

No se puede negar que la construcción y operación del Tren, generará alteraciones significativas que pondrán en riesgo el equilibrio ecológico y a las comunidades originarias a nivel regional. Conforme estipula Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en su artículo 3°, fracciones XX y XXI, el impacto ambiental, es la modificación del ambiente ocasionada por la acción del hombre o de la naturaleza; por lo que la manifestación del impacto ambiental, es el documento mediante el cual se da a conocer, con base en estudios, el impacto ambiental, significativo y potencial que generaría una obra o actividad, así como la forma de evitarlo o atenuarlo en caso de que sea negativo.

¹ <http://www.trenmaya.gob.mx/>

² Información del proyecto Tren Maya-Anexo Técnico. Recuperado el 10/03/2020 de: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/530253/ANEXO_TECNICO.pdf



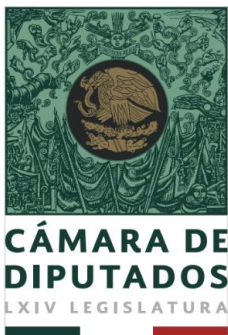
La ruta del Tren Maya atraviesa una región con diversidad biológica y cultural únicas. La llamada selva maya abarca desde Chiapas hasta Quintana Roo, pasando por Tabasco y Campeche, en ella se encuentran las Áreas Naturales Protegidas de, Parque Nacional Palenque, Cañón del Usumacinta (Chiapas); Yum Balam, Manglares de Nichupté, Uaymil, Sian Kaan (Quintana Roo); Calakmul, los Petenes, Balam Kin y Blam Ku (Campeche); su producción de oxígeno y sus afluentes de agua contribuyen a la preservación del clima del hemisferio norte; asimismo garantizan la existencia de la vida animal y vegetal, así como la memoria biocultural.

Estas áreas naturales son un refugio que cuenta con una alta diversidad biológica donde habitan anfibios, aves, mamíferos, reptiles y una gran variedad de especies vegetales. Tan solo la reserva de la biosfera de Calakmul, que cuenta con 723 mil hectáreas, fue declarada como reserva protegida por la UNESCO en 1989, en ella habitan 350 especies de aves, 100 tipos de mamíferos, y el 80% de las especies vegetales de toda la Península de Yucatán³. Asimismo la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an, que se localiza en el estado de Quintana Roo, tiene una superficie de 528 mil 147 hectáreas, desde 1993 cuenta con un programa de manejo que incluye inspección, vigilancia, prevención y restauración ecológica.

*Calakmul es el habitat "de varias especies de vertebrados mayores en peligro de extinción en México, como el pecarí labios blancos (*Tayassu pecari*), tapir centroamericano (*Tapirus bairdii*), jaguar (*Panthera onca*), puma (*Puma concolor*), zopilote rey (*Sarcoramphus papa*) y pavo ocelado (*Meleagris ocellata*), entre muchas otras."*⁴

³ SEMARNAT (2018), Reserva de la Biosfera Calakmul, México, recuperado el 10/03/2020 de: <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/reserva-de-la-biosfera-calakmul-157277?idiom=es>

⁴ Idem.



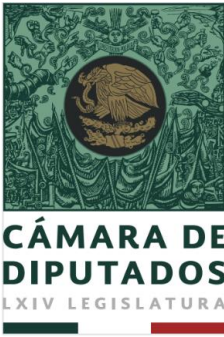
De esta manera, la Alianza Nacional para la Conservación del Jaguar ha declarado que los dos mil jaguares en la península de Yucatán se encuentran amenazados por el proyecto del Tren Maya. La construcción de la vía férrea implica definir un borde que interrumpirá los corredores biológicos naturales, como es el tránsito de las especies de América Central a la península de Yucatán, o el movimiento de fauna norte-sur que es vital para la Biósfera de Calakmul.

Las implicaciones ante la generación de bordes implican la fragmentación y ruptura en los equilibrios de los ecosistemas, al generar alteraciones al hábitat de especies endémicas como jaguares, jabalíes y monos araña, así como cambios en las poblaciones de flora.

Si el Tren se construye sobre el derecho de vía de las carreteras existentes se generaría un efecto de bloqueo y atropellamiento, el cual se intensificaría si el proyecto detona el tráfico local y foráneo en las carreteras. Algunos estudios realizados por investigadores indican que si la vía férrea se construye sobre el derecho de vía de las carreteras existentes, el ancho del corredor se extendería hasta 30 metros, esta distancia *"sería suficiente para interrumpir el movimiento de anfibios, reptiles, mamíferos terrestres menores (roedores) y aves"*. Incluso en las zonas donde coincidieran la carretera, el tren y la línea de transmisión eléctrica la distancia sería al menos de 100 metros de ancho; *"esta amplitud podría restringir también el movimiento de algunas aves y mamíferos mayores (ungulados y felinos)"*⁵.

Asimismo, La experiencia a nivel nacional e internacional ha mostrado que la apertura de vías de comunicación, abre los territorios circundantes a la explotación minera y agrícola, provocando la ruptura del tejido social,

⁵ WRADIO MÉXICO (2019). ¿Cuál es el impacto ambiental del Tren Maya? México. Recuperado el 12/03/2020 de http://wradio.com.mx/radio/2019/01/03/nacional/1546534693_801359.html



desigualdad y graves catástrofes ambientales. De esta manera, el Tren puede incrementar la presión para ampliar la frontera agrícola principalmente por los cultivos de soya y aceite de palma y la ganadería, los incendios forestales, la tala y tráfico ilegal de especies animales y vegetales.

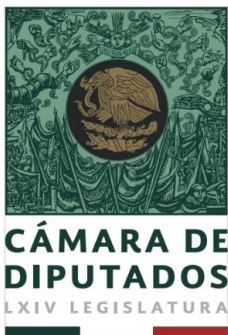
Por lo que es de gran importancia que particularmente en las zonas donde se contempla el paso del Tren y se encuentran actualmente los trazos de carretera, se realicen acciones especiales para evitar el crecimiento poblacional, la expansión territorial y asentamientos irregulares en estos lugares a fin de proteger y conservar las reservas naturales.

Cualquier tipo de obra y operación de infraestructura generará impactos en el ecosistema, además de la construcción de un borde, habrá ruido, vibraciones, extracción de recursos pétreos, contaminación de agua, aire y residuos. Además con la operación del Tren, se espera la creación de nuevos centros de población para la actividad turística, los cuales producirán repercusiones e impactos sociales y culturales graves.

El 56% de la superficie de los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo es propiedad social y está compuesta por más de mil 406 núcleos agrarios, de los cuales casi el 100% corresponde a ejidos, se ubica en una de las regiones con alta proporción de población indígena⁶.

La lengua maya yucateca tiene una tasa de extinción acelerada producto de las políticas educativas que tienen preferencia en que los niños y los jóvenes indígenas aprendan

⁶ IMCO (2019), Diagnóstico IMCO: Proyecto del Tren Maya. México. Recuperado el 10/03/2020 de: <https://imco.org.mx/temas/diagnostico-imco-proyecto-del-tren-maya/>



el inglés para atender a los turistas que en mantener sus raíces⁷.

De acuerdo con el resumen del documento: *Territorios Mayas en el paso del tren: situación actual y riesgos previsibles*, elaborado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt); dentro del proyecto, el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI) registra que 197 localidades indígenas con 143 mil personas de pueblos originarios que serán afectadas por la construcción y funcionamiento del tren. Asimismo, tendrían una afectación directa 1,288 sitios arqueológicos que podrían implicar la destrucción irrecuperable de vestigios culturales, daño físico, adulteración o uso turístico excesivo⁸.

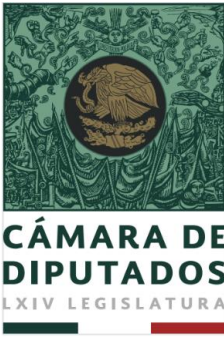
El proyecto del Tren Maya, prevé la detonación del desarrollo económico y social de la región a través del turismo de gran escala con la corporativización del territorio, lo cual implica el gran riesgo de poner todas las prioridades en el sector turístico dejando de lado lo ambiental y lo social. El dominio transnacional de las tierras, aunado a la falta del cuidado y preservación del medio ambiente, sin un desarrollo integral para beneficio de la sociedad indígena que habita la región, puede caer fácilmente en un desarrollo excluyente que implica la pérdida del patrimonio cultural y natural, como ha sido el caso de Cancún y la Riviera Maya.

En Cancún y la Riviera Maya, aunado a la devastación de miles de hectáreas de selva, las tierras de campesinos indígenas fueron tomadas para la construcción de proyectos nacionales que fueron objeto de

⁷ Ávila y Ávila (2018). La propuesta del Tren Maya en México y la destrucción ecológica. México. Alainet. Recuperado el 10/03/2020 de: <https://www.alainet.org/es/articulo/196522>

⁸ INFOBAE (2020). Ecocidio, trata y narcotráfico: el alarmante informe del Conacyt sobre los efectos del Tren Maya, que el gobierno habría intentado ocultar. Recuperado el 12/03/2020 de:

<https://www.infobae.com/america/mexico/2020/03/10/ecocidio-trata-y-narcotrafico-el-alarmante-informe-del-conacyt-sobre-los-efectos-del-tren-maya-que-el-gobierno-habria-intentado-ocultar/>

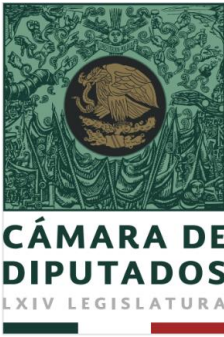


especulación inmobiliaria y de extraordinarios beneficios económicos para los empresarios. Sin embargo, se desató un desarrollo excluyente para los habitantes oriundos y migrantes de la zona, quienes poco pueden disfrutar de sus playas que han sido privatizadas, que tienen carencias de servicios básicos en sus hogares y cuentan con trabajos de poca estabilidad laboral, bajos salarios y sin prestaciones básicas.

Lo anterior indica que es evidente que tanto la construcción como la operación del Tren tendrán repercusiones medioambientales y sociales que no pueden pasarse por alto, sin embargo, hasta el momento las autoridades no han dado a conocer los estudios pertinentes. A pesar de ello, el proyecto se muestra como todo un megaproyecto inmobiliario y territorial de repercusión regional, que busca generar ganancias extraordinarias al capital financiero en alianzas con el sector inmobiliario, comercial y turístico; que además, propondrá la creación de nuevos puntos de población, procesos de remunicipalización y de ordenamiento territorial, donde se contempla la construcción de centros comerciales, hoteles o resorts y actividades turísticas alrededor de cada una de las estaciones del tren.

Por este motivo, habría que realizar un balance costo-beneficio, no solo en términos económicos, sino también en cuanto a las cuestiones medioambientales y sociales, a fin de conocer plenamente los impactos que la totalidad de este megaproyecto regional puede provocar:

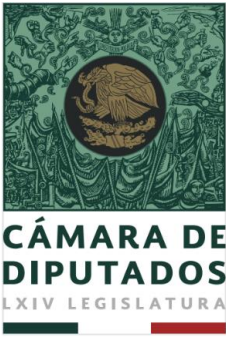
- A nivel ambiental: a la fauna, las especies vegetales, al suelo, a la producción agrícola, al agua, al curso de arroyos y ríos, así como las medidas de mitigación para evitar la contaminación con el uso de explosivos o sustancias químicas en su proceso de construcción, o la emisión de gases de efecto invernadero durante su construcción y operación;



- A nivel social: con la vulnerabilidad de derechos de 146 mil indígenas frente a sus tierras; la atracción de flujos migratorios e impactos en las costumbres, la cultura, la gastronomía y el uso de la lengua maya;
- A nivel económico: establecer si realmente beneficiará a las poblaciones locales o será como la mayor parte de los emprendimientos turísticos que se apropian de tierras ejidales para las empresas transnacionales hoteleras y de servicios turísticos, que buscan proveerse de mano de obra barata;
- A nivel territorial: con el crecimiento urbano expansivo sobre el territorio la repercusión en la degradación de tierras, aunado a la inversión especulativa que permitirá la generación de ganancias extraordinarias concentradas a solo una parte de la población.

Por la envergadura de esta obra y su operación, el reto principal reside en elaborar los estudios pertinentes, para diagnosticar y pronosticar los impactos ambientales y sociales que innegablemente tendrá la construcción y operación del Tren, para que con base en ellos, se tomen las decisiones pertinentes y se establezcan las estrategias necesarias para evitar, mitigar o compensar los efectos negativos.

Pues simplemente no pueden construirse los pasos de fauna, que ya se han anunciado, si no existen los estudios necesarios para justificar su tipo, número, extensión, ubicación, etc. De la misma manera que no puede existir una consulta pública certera, de buena fe, libre, previa e informada, si no se ha brindado toda la información a la ciudadanía, pues no se conocen los impactos de la construcción y operación del Tren Maya, ni se tienen claros los efectos sociales, territoriales y la viabilidad técnica del mismo.

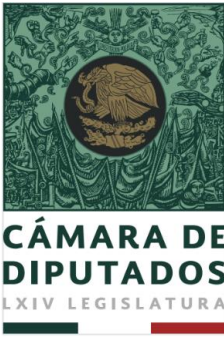


Los megaproyectos con este tipo de envergadura requieren de estudios especializados y trabajo participativo de las comunidades. Solo uno de cada diez megaproyectos ferroviarios a nivel mundial cumple con lo presupuestado y brindan los beneficios sociales anticipados, por lo que, hasta ahora solo las líneas de París-Lyon y Tokio-Osaka son rentables económicamente al no requerir subsidios. Un ejemplo claro de ello es el inconcluso Tren Interurbano México-Toluca, que tuvo un aumento del costo de 90 por ciento del presupuesto original, por lo cual ha dejado de ser socialmente rentable.

El Tren Maya prevé una inversión de 150 mil millones de pesos bajo un esquema mixto que incluirá al gobierno y la iniciativa privada. Sin embargo, posiblemente se estén subestimando costos y sobreestimando el número de pasajeros, pues la rentabilidad también está vinculada a otros sistemas de transporte –autobuses, taxis, metro– locales, así como a las estimaciones correctas en el balance del transporte de carga y de pasajeros, variables que el proyecto aún no parece contemplar o estudiar.

Si bien el gobierno afirma que este proyecto detonará el desarrollo del sureste mexicano sin costos graves para una de las zonas ecológicas más importantes del país, podría no cumplir con sus objetivos de crecimiento y desarrollo integral a las comunidades y que el Gobierno Federal, por lo que terminaría siendo subsidiado, con graves repercusiones para el medio ambiente. Por ello es necesario contemplar la factibilidad, rentabilidad e impactos, para lo cual se debió haber obtenido previo al inicio de los trabajos de la obra:

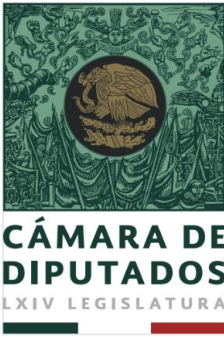
- Los estudios de impacto ambiental, cultural y social y la factibilidad técnica con análisis costo-beneficio de las distintas variables.



- La totalidad de los derechos de vía, para no generar sobrecostos posteriores;
- Asegurar contrataciones públicas transparentes y competidas, así como su fiscalización;
- La evaluación correcta de los costos estimados, aforo, densidad poblacional, conectividad, uso principal de las vías y la competencia del tren con otros medios existentes de transporte;
- Incluir a la población en mecanismos de consulta regulares desde la etapa de planeación del proyecto, con lo que a fin de que el Gobierno prevea posibles riesgos sociales;
- Incorporar actividades distintas al turismo en la planeación de la obra, que permitan el desarrollo de las comunidades existentes y las futuras migrantes;
- Evaluar el costo de oportunidad de otros proyectos que puedan generar un mayor beneficio a la sociedad;
- Asegurar que las líneas se construyan en tramos urbanos, densamente poblados y cortos.

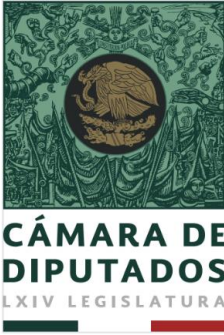
En ese orden de ideas, se solicita que a la brevedad se realicen y se den a conocer públicamente:

- Los estudios de impacto ambiental, cultural y social en toda la zona de paso del tren, incluyendo los tramos con derechos de vía; que contemplen todas las medidas para evitar, mitigar o compensar los efectos negativos;



- Un estudio completo de factibilidad técnico-económica de todo el proyecto, con análisis costo-beneficio de las distintas variables ambiental, cultural y social;
- Que se finalice, se dé a conocer y se considere para la elaboración de los estudios y discusiones, el documento completo elaborado por el Conacyt: *Territorios Mayas en el paso del tren: situación actual y riesgos previsibles*.
- Los documentos de planeación, construcción y operación del Tren Maya con base en el diagnóstico y pronóstico obtenido a partir de los estudios anteriormente mencionados;
- Los mecanismos de planeación participativa con las comunidades indígenas para incluirlas como partícipes activas de su desarrollo económico, así como de las actividades que propicien el cuidado y conservación del medio ambiente; a fin de abatir las desigualdades y crear condiciones de equidad;
- Los documentos de planeación del desarrollo sostenible de las comunidades y zonas a urbanizar, previendo mecanismos para evitar la expansión urbana desbordada, cambios de usos de suelo ilegales, asentamientos irregulares, contaminación y la degradación del medio ambiente.

En ese tenor, se hace indispensable que esta soberanía exhorte al Gobierno Federal, SEMARNAT, SEDATU y FONATUR, así como a los gobiernos estatales de Yucatán, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Chiapas, a que en el ámbito de sus atribuciones establezcan los acuerdos para



priorizar los aspectos social y ambiental ante la construcción del proyecto denominado Tren Maya.

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos someter a la consideración de la Comisión Permanente, la aprobación de la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta al Gobierno Federal, SEMARNAT, SEDATU y FONATUR, así como a los gobiernos estatales de Yucatán, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Chiapas, a que en el ámbito de sus atribuciones establezcan los acuerdos para priorizar los aspectos social y ambiental ante la construcción del proyecto denominado Tren Maya.

A ATENTAMENTE

“LXIV Legislatura de la Paridad de Género”

DIPUTADA FEDERAL PILAR LOZANO MAC DONALD

Integrante del Grupo Parlamentario de
Movimiento Ciudadano

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente, a los 15 días del mes de julio de 2020.