



MARIO ZAMORA GASTÉLUM
SENADOR DE LA REPÚBLICA



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN CITA A UNA REUNIÓN DE TRABAJO A LOS TITULARES DEL FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO Y DEL INSTITUTO NACIONAL DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS, A FIN DE EXPLICAR LOS EFECTOS QUE CONLLEVA LA CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO DENOMINADO TREN MAYA.

El suscrito, **Mario Zamora Gastélum**, Senador de la República integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en el artículo 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración del pleno, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN CITA A UNA REUNIÓN DE TRABAJO A LOS TITULARES DEL FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO Y DEL INSTITUTO NACIONAL DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS, A FIN DE EXPLICAR LOS EFECTOS QUE CONLLEVA LA CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO DENOMINADO TREN MAYA**, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES

En abril de 2018, el entonces candidato a la Presidencia de la República, Lic. Andrés Manuel López Obrador planteó la creación del “Tren Maya”, con el objetivo de impulsar la zona sureste del país mediante el traslado de turistas nacionales e internacionales a lo largo de la Riviera Maya. Asegurando la creación de centros turísticos bajo un desarrollo que garantizaría la integración de comunidades originarias, un respeto al medio ambiente y el resalto cultural de la región, según lo expresado por el responsable del proyecto el arquitecto Rogelio Jiménez Pons.

En agosto del mismo año, el encargado del proyecto comentó que el proyecto sería sometido a una consulta pública, recalcando la no expropiación de terrenos, además de señalar que dicho proyecto **sería financiado con el ahorro de la administración federal al reducir el gasto corriente** y aportaciones de la iniciativa privada (en la construcción de vías y generación de puntos de desarrollo en las estaciones); además de señalar la participación de ejidatarios en los proyectos productivos y la reiterada mención de la no expropiación de sus terrenos.

Para septiembre del mismo año, el presidente electo se reunió con los Gobernadores de los Estados beneficiados por la obra, en la cual comento que



MARIO ZAMORA GASTÉLUM
SENADOR DE LA REPÚBLICA



dicha obra tendría una inversión de 120 a 150 mil millones de pesos con aportaciones públicas y privadas; en dicha reunión Jiménez Pons aseguró que ya existían pláticas y consultas con los pueblos indígenas y comunidades por donde pasará el tren y que dichas comunidades tendrían apoyos adicionales por parte de la Secretaría del Bienestar, además de explicar que la obra pasaría por el derecho de vía, de carreteras y de líneas eléctricas a fin de tener la menor afectación al medio ambiente¹.

Ya como presidente electo en octubre del mismo año, el Lic. Andrés Manuel López Obrador aseguró que el proyecto Tren Maya sería una realidad, esta no iba a ser sometida a una encuesta debido que el proyecto tenía una gran aceptación por parte de los habitantes de las zonas por donde pasaría dicha obra. Asegurando que la obra sería creada mediante el derecho de vía de la infraestructura ya establecida y de las carreteras estatales y federales por las que pasaría. Tendiendo el compromiso de no expropiar tierras o propiedad privada para su realización.

“Ese derecho de vía es el que se va a utilizar. No es meterse a la selva, a desmontar. Esto que quede claro”².

Para el mes de noviembre, se hablaba mucho de la obra, quienes lo promovían consideraban que no era necesario los estudios de impacto ambiental debido a que dicho proyecto estaba ya en un 60% debido a la infraestructura instalada por administraciones anteriores. Las opiniones de las dependencias federales como la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Comisión Nacional de Áreas Naturales (CONANP) y la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO) indicaban lo contrario, pero el proyecto hasta el momento era una idea dado que no se habían manifestado los procedimientos legales para su ejecución.

Para el mes de diciembre del mismo año, cuando ya había entrado la nueva administración (2018-2024), funcionarios del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), aseguraron que los derechos de vía para el desarrollo de la obra era de un 95% y los restantes serían sujetos a diversas opciones para no afectar a los dueños de las tierras. Sin embargo, para esas fechas, apenas la dependencia había solicitado 120 millones de pesos a la SHCP a fin de hacer los proyectos de análisis para el proyecto: “*Los estudios son para determinar, entre*

¹ <https://www.milenio.com/politica/amlo-presenta-anteproyecto-tren-maya-gobernadores>

² <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/obra-del-tren-maya-no-destruira-selva-asegura-amlo>



MARIO ZAMORA GASTÉLUM
SENADOR DE LA REPÚBLICA



otras cosas, los derechos de vía y potenciales áreas de expropiación ejidal; propuestas legales de contrato o títulos de concesión; posibles tarifas, velocidad y transporte de personas y carga; esquema financiero e inversiones sin "necesidad de que la Federación financie obras"; riesgos sociales y conflictividad, además de consultas a la población indígena y "mesas de diálogo para obtener la licencia social"³.

Para marzo de 2019, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), manifestó que sin los estudios necesarios, planificación adecuada del Gobierno Federal, el costo del Proyecto Tren Maya sería de cuatro a diez veces más caro de lo proyectado y lo peor es que no cumpla con los objetivos de proporcionar crecimiento y desarrollo integral a las comunidades⁴.

La respuesta de la dependencia responsable de la obra no se hizo esperar, manifestando la no existencia de riesgos en los costos debido a la planeación adecuada, "Desde hace más de dos años se ha venido planeando este proyecto ferroviario, se conocen los terrenos que vamos a encontrar, se sabe por donde va a pasar la vía y se está trabajando con diversos institutos académicos"⁵, afirmó Rogelio Jiménez Pons.

Para finales del mes de marzo del mismo año, el Director General Rogelio Jiménez informó que "El plan maestro lo está haciendo Steer Davies, Deloitte va a entrar en las Fibras, PwC ya está trabajando en la integración del costo beneficio"⁶ mencionando que dichos contratos fueron adjudicados de manera directa, para lo cual se invertiría cerca de mil millones de pesos teniendo como resultados estudios de impacto ambiental, consultas a los pueblos indígenas y otros elementos.

Para el mes de agosto del mismo año, la obra ya había sufrido diversas modificaciones en cuanto a la ruta inicial planteada; el director de FONATUR consideraba que los ingresos ya no serían por la actividad turística del proyecto, sino por la carga que habría de circular; por lo que las modificaciones en cuanto a su diseño se empezaron a mostrar a la sociedad.

Desde la primer consulta hecha a nivel nacional y en donde se manifestó el sí por las obras emblemáticas de este gobierno, se incluyó al Tren Maya; sin embargo, no

³ <https://www.milenio.com/negocios/tren-maya-sin-estudios-clave>

⁴ <https://www.milenio.com/negocios/costo-tren-maya-aumentar-10-planeacion-imco>

⁵ <https://www.milenio.com/negocios/tren-maya-riesgo-aumento-costos-fonatur>

⁶ <https://www.milenio.com/negocios/tren-maya-steer-davies-hara-plan-maestro-revela-fonatur>



MARIO ZAMORA GASTÉLUM
SENADOR DE LA REPÚBLICA



se manifestaron e hicieron públicas las consultas de pueblos y barrios indígenas, por lo que la ONU se pronunció por que el gobierno mexicano realizará las acciones necesarias para garantizar dicho derecho.

En la conferencia mañanera del 11 de noviembre del mismo año, el Presidente de la República manifestó la realización de una consulta a la población aledaña a las obras del proyecto, a fin de evitar amparos que generen un retraso de las obras. Por lo que instruyó al titular del Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas Adelfo Regino Montes a realizar dicha labor. Además el titular de la SEMARNAT Víctor Manuel Toledo señaló que se tienen garantizados los derechos ambientales de las comunidades aledañas a la obra.

Para diciembre, FONATUR informó una inversión de más de 916 millones de pesos para la adquisición y acondicionamiento de 392 kilómetros de derecho de vía férrea entre Palenque, Chiapas, y la zona urbana de Campeche para el desarrollo ordenado del Tren Maya, contrastando con lo planteado en un principio.

Para finales de la primer quincena de diciembre, FONATUR hizo público que comunidades indígenas de Yucatán, Campeche y Chiapas aceptaron el proyecto y acordaron con instancias del gobierno federal que sus propuestas fueran incorporados al proyecto final. También informaron que previo a esa consulta final, se habían generado asambleas informativas regionales en la que participaron más de 4 mil autoridades y representantes indígenas. Sin embargo, no se tiene documento oficial que determine dichas acciones o den prueba de ello.

Es por ello, que indígenas de las zonas aledañas de la obra se han amparado, argumentando que la consulta solo había sido una simulación y que no se les había informado a cabalidad sobre los beneficios y los estudios de impacto para la realización de dicha obra. Por lo que un Juez de Campeche concedió la suspensión provisional para la ejecución de dicho proyecto.

La Juez Primero de Distrito en el estado de Campeche concedió la suspensión definitiva a indígenas mayas y ch'oles que habitan en Xpujil, municipio de Calakmul debido a la falta de consulta popular en la región.

La Asociación Civil Indignación, Promoción y Defensa de los Derechos Humanos A.C. informaron que la titular del Juzgado Segundo de Distrito de Amparo y Juicios Penales Federales del Estado de Chiapas determinó procedente la demanda que interpusieron para detener la obra por temas de índole sanitario.



MARIO ZAMORA GASTÉLUM
SENADOR DE LA REPÚBLICA



Cerca de 160 colectivos indígenas, organizaciones civiles e integrantes de la academia, además de casi un centenar de personas se han manifestado en contra de este proyecto por considerarlo una amenaza en contra del medio ambiente de la zona y porque para su realización se han atropellado derechos de las personas al considerar que las consultas realizadas por el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas del 15 de noviembre al 15 de diciembre de 2019, se efectuaron a través de instancias no representativas de las comunidades y pueblos; además de no cumplir con lo establecido en el Convenio 169 de la OIT.

Además de señalar que el beneficio temporal por la creación de empleos para su construcción serán empleos precarios y que están siendo captados por organizaciones sindicales afines a la administración actual, por lo que se está dejando fuera de dichos beneficios a personas que no tienen vínculo con dicho grupo laboral.

Lamentablemente, FONATUR ha iniciado los trabajos de este megaproyecto mediante un ecocidio debido a la deforestación de 11 mil árboles de la selva maya, esto acorde a la supuesta Manifestación de Impacto Ambiental que presentó a la SEMARNAT. En donde estima una superficie de 606.04 hectáreas, lo cual representa el 24% del total de la obra y que posterior a ello, se solicitará el cambio de uso de suelo en terrenos forestales. Sin embargo, este estudio se ha controvertido sobre su existencia dado que se habla de solo ser un documento maestro del proyecto y que la Secretaría exentó de presentar para la realización de dicho proyecto, disfrazándolo como un acto de mantenimiento de la obra que ya está construida⁷.

Si bien, el pasado 16 de junio FONATUR presentó la Manifestación de Impacto Ambiental para la ruta Palenque, Chiapas, a Izamal, Yucatán -correspondiente a los tres primeros tramos- del proyecto⁸, este se encuentra en revisión por parte de la SEMARNAT; sin embargo, ya se encuentran realizando trabajos en dicha obra, por lo que suena contradictorio el inicio de dichos trabajos de mantenimiento y rehabilitación, sin tener la certeza del daño o no al medio ambiente de la región. Por lo que es necesario que dichas dependencias de gobierno aclaren la situación real

⁷ El proyecto se llama Rehabilitación y Mantenimiento de Vía Ferroviaria ("...") de 726.22 km de vía en 4 mil 205.80 hectáreas e incluye "el desmantelamiento de 78 tramos de vía, la rehabilitación de obras de drenaje, la colocación de canaleta para fibra óptica, el reemplazo de durmientes, rieles y estabilizando de vía, (así como) la rehabilitación y mantenimiento de las estaciones ferroviarias existentes"
<https://www.eluniversal.com.mx/nacion/inician-tren-maya-al-margen-de-la-ley-ambiental>

⁸ <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/camp/estudios/2020/04CA2020V0009.pdf>



MARIO ZAMORA GASTÉLUM
SENADOR DE LA REPÚBLICA



del proyecto y se evite el mal uso de los medios legales para afectar tanto a la flora y fauna de la región, así como a las comunidades indígenas de las zonas del proyecto.

Además considero necesario se tenga con precisión el costo real de lo que implica este proyecto de inversión, dado que en los últimos días, se ha hecho público por parte de medios nacionales que el proyecto podría acrecentar su costo, debido a que su construcción implica pasar por zonas cavernosas y cenotes.

También considero necesario que el titular del Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas nos de cuenta del proceso de consulta que se llevó a cabo con los pueblos de dichas regiones y de los resultados que avalan la certeza de la venia en la construcción de la obra en comento; es importante saber que es una obra que tiene el aval de las comunidades afectadas y que estas realmente se verán beneficiadas con su desarrollo; saber ¿Quiénes y cuántos participaron en dicha consulta y si son representativos de sus comunidades? Necesitamos saber si existe un comité interinstitucional conformado para la atención a los representantes de los pueblos originarios, ¿Por qué estos debieron de acudir al juicio de amparo para poder ser escuchados?

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración del Pleno de la Comisión Permanente la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente al titular del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) a una reunión de trabajo, para que informe a esta soberanía sobre los alcances y las limitaciones que trae consigo la construcción del proyecto denominado Tren Maya, su operación y el costo real de dicha obra; además de explicar los mecanismos de solución de conflictos con las comunidades rurales, ejidos y predios por los cuales pasará dicha obra

SEGUNDO.- La Comisión Permanente del Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente al Titular del Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI), a una reunión de trabajo en esta soberanía en donde informe respecto de las consultas con los pueblos indígenas, cuándo y cuántas fueron realizadas a fin de obtener el consenso y consentimiento de estos respecto del proyecto conocido como Tren Maya y explique qué acciones se encuentran realizando para garantizar que no se violen los derechos de los pueblos originarios.



MARIO ZAMORA GASTÉLUM
SENADOR DE LA REPÚBLICA



TERCERO.- La Comisión Permanente del Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente al Titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), para que informe a esta soberanía sobre la autorización de obras de rehabilitación y mantenimiento en dicho proyecto sin la Manifestación de Impacto Ambiental en el primer tramo del proyecto; se manifieste por sí avala la autorización de obra sin conocer la Manifestación de Impacto Ambiental de toda la obra y explique la política pública a implementar para garantizar el cuidado de la flora y fauna y los recursos naturales de la zona de implementación del proyecto.

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, a los 8 días del mes de julio de 2020

M. ZAMORA. G