



División de Ciencias Sociales y Humanidades.
Licenciatura en Sociología.

Módulo XII:
Sociología y sociedad.

Título:
El Tren Maya, una mirada sociológica sobre derechos
humanos.

Fernando Alfonso Arriola Castillo.

Asesora:

Mtra. Mayra Irasema Terrones Medina.

Índice.

Planteamiento del problema.....	3
Justificación.....	4
Objetivos.....	5
Preguntas de investigación.....	6
Ruta metodológica.....	6
Introducción.....	7

Capítulo I

Estructura del Tren Maya.

Qué es el Tren Maya.....	8
Aspectos socioeconómicos del Tren Maya.....	11

Capítulo II

Comunidades originarias en el paso del Tren Maya.

Comunidad en Xpujil.....	14
El Consejo Regional Indígena y popular de Xpujil.....	16

Capítulo III.

Tendencias teóricas acumulativas del proyecto.

Megaproyecto.....	28
Derechos humanos.....	31
Conclusiones.....	34
Bibliografía.....	36
Anexos.....	37

Planteamiento del problema.

La violación de los derechos humanos en México es una realidad constante, que se generaliza de forma sistemática. México enfrenta crisis de los derechos humanos dónde está involucrado el fenómeno de la violencia. Esta tiene diversas formas en la vida social de los sujetos, como lo son los altos índices delictivos y abusos de parte de la autoridad. El censo nacional de derechos humanos registra más de 79 mil personas y más de dos mil colectivos víctimas de violación de derechos cada año¹.

El Estado mexicano ha tenido grave falta de compromiso hacia los derechos humanos. A pesar de que existen mandatos institucionales, la violación de los derechos humanos es una práctica común en los tres niveles de gobierno, y en los diferentes sectores como lo son el desarrollo social, educación y salud. El abuso hacia los derechos humanos surge a través de los actos de los servidores públicos, estas van desde prestaciones negligentes de servicios públicos como puede ser la electricidad, hasta delitos más graves. Violación de los derechos humanos adquieren gran relevancia para este trabajo en el contexto de la ola de violencia que actualmente atraviesa México.

Para lo anterior dicho, nos basamos en las gráficas del período 2000-2018 emitido por la Comisión nacional de los derechos humanos (CNDH), registró más de 130 mil quejas por violación de los derechos humanos, donde solamente el 65%, ósea 85 mil casos solamente fueron tipificado como violación. Entre las instituciones con más acusaciones por abusos a los derechos son, la Secretaría de la defensa nacional (SEDENA) con más de 12 mil quejas. Las principales quejas fueron las faltas a la legalidad, honradez y eficiencia en el desempeño de las funciones o cargos, con más de 19 mil denuncias en el mismo período²

Las autoridades a cargo de la construcción del Megaproyecto Tren Maya, en los últimos dos años han estado cometiendo actos de violación a los derechos humanos de comunidades indígenas, principalmente la violación a los tratados

¹ César Navarro y Miguel Méndez, Derechos humanos en México 2000-2018. Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República, número 46 Febrero 2019. P-1.

² Ibidem., P-7.

internacionales sobre derechos humano, actos de corrupción e intentos separatistas dentro de la Comunidad de Xpujil. Se han violado el derecho a la información para los pueblos originarios, así como de violar y atentar contra la salud de las comunidades haciendo mal uso, en medio de una crisis “sanitaria” internacional, para no detener las obras de construcción de dicho proyecto. Este es el principal problema que nos interesa profundizar, en aquellas violaciones hacia los derechos de los pueblos originarios.

De esta manera la violación de los derechos humanos se presenta como una constante con repercusión social al sujeto indígena, dejándolo vulnerable por pertenecer a una minoría. Una minoría que es más susceptible a convertirse en víctima hacia sus derechos. Creemos que los derechos humanos de comunidades indígenas se ponen en situación de riesgo y vulnerabilidad, al implementar la construcción de un megaproyecto en su región.

Justificación.

El propósito fundamental que motiva a esta investigación, es para que se den a conocer la vulnerabilidad de los derechos humanos de comunidades indígenas, se tiene por objeto conocer algunas tendencias importantes que inciden en la violación de los derechos humanos en la construcción del Tren Maya, y con ello generar datos que contribuyan a posteriores debates sobre el tema. Se tiene que defender el tema de que los pueblos indígenas sean considerados como titulares del Derecho humano. Ya que es un problema grave si se tiene en cuenta que los pueblos indígenas, se enfrentan a problemas en cuanto a la capacidad para poder determinar y dirigir sus propios procesos de desarrollo, y que se encuentran en situación de discriminación que tienden a excluir a sus miembros de los beneficios económicos, sociales y culturales de un megaproyecto de desarrollo³. Se han dado manifestaciones que señalan denuncias de abusos hacia los derechos humanos Indígenas ante la construcción del Tren Maya.

Tenemos que encontrar cual es la variante más importante de la relación entre violación hacia los derechos humanos sobre comunidades indígenas, y la

³ Felipe Gómez, Pueblos indígenas y derechos humanos. Universidad de Bilbao 2006 página 452.

construcción del Megaproyecto Tren Maya, ya que consideramos que existen vínculos entre ambos. . Xpujil se encuentra en el paso del segundo tramo de la construcción del megaproyecto Tren Maya, ahí se ubica el Consejo regional indígena y popular de Xpujil (CRIPX), un colectivo muy grande que está en contra de dicho proyecto, y por ello es importante analizar a este Colectivo, ya que sus miembros pues ser víctimas de violación de sus derechos humanos, simplemente por su condición de indígenas.

Objetivo General: Analizar cuáles son las principales afectaciones hacia los derechos humanos, que viven los compañeros miembros del Consejo regional indígena y popular de Xpujil (CRIPX), y si estas tienen relación con la construcción de una de las estaciones del segundo tramo del megaproyecto Tren Maya.

Objetivos particulares:

1. Hablando específicamente del corredor Campeche de la línea del Tren Maya, ¿cuáles son las principales contradicciones que existen entre el proyecto, y la comunidad de Calakmul en Campeche?
2. ¿Específicamente, Cuál es la principal afectación hacia los derechos humanos, que han documentado los miembros del Consejo Regional indígena y popular de Xpujil?
3. ¿Qué son los derechos humanos, y cuál es el significado para la región?
4. ¿Cómo es la vida en Xpujil?
5. Conocer la historia de vida de los compañeros miembros del Consejo regional indígena y popular de Xpujil (CRIPX).
6. ¿Existe relación entre la estructura técnica del Tren Maya, y las violaciones hacia los derechos humanos en la región?
7. ¿Qué es un Megaproyecto?

Preguntas de investigación:

¿Cómo la violación hacia los derechos humanos se convirtió en una consecuencia de implementar un megaproyecto?

¿Cuáles son las principales violaciones hacia los derechos humanos de las comunidades Indígenas en la construcción del Megaproyecto Tren Maya?

¿Cómo los integrantes del CRIPX viven la violencia sobre sus derechos humanos por parte de las instituciones a cargo del Tren Maya?

¿Cuál es la relación entre violación a los derechos humanos y los Megaproyectos?

Ruta metodológica:

Esta investigación es de tipo documental, es un trabajo que se realiza en la región Xpujil, cabecera municipal de Calakmul en el estado de Campeche. Se encuentra en medio de la reserva de la biosfera así como rodeada de vestigios arqueológicos en la península de Yucatán. Se utilizará como herramienta metodológica cualitativa, la historia y relato de vida a integrantes del CRIPX, así como recolección de documental como archivos científicos, técnicos, periodísticos, páginas de Internet, cartas y comunicados de los colectivos indígenas así como el de las autoridades. En el caso de las historias y relatos de vida, éstos se realizarán por medio de vías electrónicas.

De igual manera se analizará la información, comparando las diferentes respuesta de cada participante para así, tener un resultado que identifique las violaciones a los derechos humanos de las comunidades originarias a las que se enfrenta el colectivo CRIPX, en el marco de la construcción del megaproyecto Tren Maya.

Introducción.

La elaboración de este trabajo es un estudio sobre la violación hacia los derechos humanos que viven los pueblos originarios de México, específicamente en la península de Yucatán. En el Primer capítulo se aborda toda la estructura táctica, así como los aspectos socioeconómicos del proyecto Tren Maya. Ahí nos daremos cuenta de los beneficios de dicho proyecto, pero también que en dicho proyecto no existe un resguardo, o mínima preocupación en relación con el respeto a los derechos humanos de los pueblos originarios. En el capítulo dos mostramos la historia de vida de los principales líderes comunitarios de Xpujil, que se encuentra en la lucha en contra de él Tren Maya. En este apartado se conoce más a fondo la vida en el municipio de Calakmul, así como también las denuncias, acciones y logros, más importantes que los miembros de la comunidad han trabajado. En el tercer apartado conoceremos cómo se clasifica un megaproyecto, y de qué manera el Tren Maya tiene todas las características de nombrarlo así. También en este mismo capítulo se analiza que son los derechos humanos, así como cuáles son los principales artículos que defienden el concepto. Finalmente se da a manera de conclusión, las características de cuáles son los principales derechos humanos que actualmente sufren violación por parte de las autoridades a cargo de la construcción del Tren Maya hacia los pueblos originarios.

Capítulo I.

Estructura del Tren Maya.

¿Qué es el Tren Maya?

Es una de las apuestas de desarrollo e infraestructura socioeconómica más valioso e importante del sexenio de Andrés Manuel López Obrador⁴. Es un proyecto de inversión llamado Tren Maya, cuyo objetivo es unir a los estados de la península en un lapso de cuatro años, es un nuevo servicio de transporte ferroviario que conecta las principales ciudades y zonas arqueológicas del sureste⁵.

Este proyecto está marcado en el Plan nacional de desarrollo 2018-2024, se hizo público en el diario oficial de la federación el 12 de Julio del año 2019. El Tren Maya es un megaproyecto de gran envergadura infraestructural, se basa en un supuesto modelo de “desarrollo sostenible”. Se compone de 15 estaciones desplazadas a lo largo de 1,525km. Atravesara cinco estados de la república mexicana, Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, con un total de 42 municipios. Es un proyecto que está a cargo del fondo nacional de fomento al turismo (FONATUR), con Rogelio Jiménez Pons como director. El trazo del tren se divide en siete tramos con tres bloques, tiene la finalidad de transporte de carga, turismo y pasajeros locales. El tren usara locomotora de biodiesel hibrida con capacidad de 160km/h como velocidad máxima en el transporte de

⁴ Ana Esther Ceceña, Josué G. Veiga, Avances de investigación Tren Maya, Ciudad universitaria, Diciembre 2019. Observatorio latinoamericano de geopolítica.P.-11.

⁵ AMPRES, propuesta metodológica para la evaluación del proyecto Tren Maya, Diciembre 2018, Página 13.

pasajeros, y tendrá un recorrido total de ocho horas. El Tren Maya estará listo para el 2023⁶.

En otras visiones, el Tren Maya es una red de grandes proyectos de infraestructura y ordenamiento económico y poblacional en el Sur-sureste de México, ya que abarca desde la península, hasta Salina Cruz Oaxaca y hasta Veracruz. Es una articulación ferroviaria conectada por una red de puertos y actividad económica, que supone reordenamiento territorial⁷. Megaproyecto Tren Maya, es una pieza de transformación territorial de la región Sur-sureste de México. Se extiende desde el caribe hasta la costa del pacífico a través del corredor tras ístmico.



Componentes técnicos del Tren Maya:

Los materiales de las vías que se van a utilizar para la construcción de los rieles, son de acero calibre 115 para guiar al Tren. Durmientes de concreto para soportar los rieles, así como balasto de basalto, una piedra natural de origen

⁶ Ibid., p. 12-13.

⁷ CONACYT, Territorios mayas en el paso del tren: situación actual y riesgos previsibles. Diciembre 2019, página 6.

volcánico que reparte la carga de las vías. Se contempla contar con un lote 75 trenes de tracción diésel- eléctrico, con servicio de carga y pasajero.

Los trenes con pasajeros contarán con cinco a siete vagones, y estos estarán equipados con lo más moderno: pantallas, internet, cafetería, baños, aire acondicionado y grandes ventanas. Así como acceso a personas discapacitadas y asientos cómodos. Con capacidad de 300 a 500 personas por tren. En la ciudad de Mérida se concentrará con la sede del centro de monitoreo y control de operación de los trenes. Se contará con semáforos de señalización, radios y teléfonos, así como control de cambio de vías.

Aquí una lista de los municipios contemplados para la función del Tren: Palenque Chiapas. Tenosique y Balancán Tabasco. Escárcega y San Felipe de Campeche, en Campeche. Mérida, Izamal, Chichén Itzá y Valladolid en Yucatán. Coba, Cancún, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Tulum, Felipe Carrillo Puerto, Bacalar y Chetumal en Quintana Roo, y terminando en Xpujil Campeche.

El proyecto cuenta con tres etapas de su construcción, la primera es la etapa de planeación: desde estudios previos, hasta folio de licitación y firmas de contratos. La segunda es la construcción, que significa la preparación de terrenos, hasta acabados de las vías y pruebas respectivas. Y tercero son las pruebas pre operativas, que abarcan pruebas de circuito sin personas para probar las vías de señalización y comunicación así como la seguridad tecnológica. Y cuatro, la operación, que es el funcionamiento de los trenes con pasajeros⁸.

⁸ Información del proyecto Tren Maya, Anexo técnico P-5-10.

Aspectos socioeconómicos del Tren Maya.

El Tren Maya tiene que estar enfocado en el desarrollo integral en tres cuestiones:

1-El desarrollo social para expandir el acceso a oportunidades, servicios urbanos, cultura, recreación, calidad de vida y derechos.

2- Desarrollo económico para reducir las desigualdades, a través de un modelo de bienes compartidos.

3- Desarrollo territorial, regional y urbano para acercar servicios a zonas apartadas, crear polos de desarrollo, infraestructura urbana que proteja al medio ambiente preservando zonas arqueológicas.

El mayor interés económico lo tienen las empresas y corporaciones, que apostaran todo por formar parte de las inversiones que necesita el proyecto. Algunos consorcios y firmas privadas buscaran concesiones del Tren mediante cuotas de cobro, en ciertas paradas del tren. También existirán corporaciones que otorgaran créditos a través de distintas herramientas financieras como lo es la llamada Fibra⁹.

En el caso de los archivos revisados que fueron publicados por el gobierno federal, sobre el proyecto Tren Maya, no se encontró que los artículos hablaran sobre derechos humanos. Estos documentos cuentan con muy pocas páginas y solamente es información muy breve.

El Ampres analiza la conveniencia que aportaría a México llevar a cabo el proyecto Tren Maya, lo único que menciona sobre derechos humanos es , unas pocas oraciones de lo ellos llaman estudios de factibilidad legal, significa las medidas de mitigación que son parte de los costos del proyecto. Ahí sugieren que se tiene que analizar la viabilidad social del proyecto con las comunidades afectadas. Menciona que el Tren Maya puede afectar zonas indígenas importantes, las mismas que hay que consultar y escuchar su participación en la toma de decisiones.

En la cuestión socio económica el Ampres sugiere, analizar los costos y beneficios que el proyecto produce para el país, y determinar si es que en verdad generará riqueza. Y del mismo modo los trenes podrían no ser autosuficientes

⁹ Ana Esther Ceceña, Josué G. Veiga., op.cit., p.19.

financieramente. Así que para financiar el proyecto existe el subsidio federal, la iniciativa privada, así como las condiciones financieras del mismo mercado, y con el estudio de mercado determinar la oferta y demanda, tarifas de cobro y las garantías de la federación, así como los bancos, los impuestos al turismo, plataformas de financiamiento colectivo y emisiones de certificados de capital de inversión social, hacer a la “población accionista”.

Otra es la llamada estructura fibra, un fidecomiso de bienes raíces en el que se intercambian los activos más valiosos de FONATUR, terrenos, marinas, campos de golf y hoteles. El Tren Maya no debe recurrir a deudas. El Tren Maya no es un proyecto de transformación, sino un motor de incremento de la actividad turística¹⁰. Si bien el texto citado del Ampres le siguiere al gobierno federal, realizar múltiples estudios antes de realizar la construcción del tren, no se sumerge en el tema de los derechos humanos, ni siquiera dentro de su documento existe este concepto. En este artículo no existe resguardo alguno sobre los derechos humanos de las comunidades indígenas.

Según el FONATUR, el Tren Maya tendrá un costo de 120 a 150 millones de pesos. Tiene financiamiento mixto: 10 por ciento es público y un 90 por ciento privado. Las estaciones se financiaran por medio de un fidecomiso de raíces

El impacto social en el Sur-sureste de México es que concentra comunidades con altos grados de marginación, sin embargo concentra gran patrimonio histórico y cultural. Un objetivo del Tren Maya sería detonar el desarrollo socioeconómico regional, incrementar el bienestar social, creando empleos y fortalecer la industria. Sin embargo se puede estar sobre estimando el número de personas que demandaran el servicio, también la competencia con otros transportes terrestres más baratos y que cubren rutas que el tren no tiene acceso. Otros retos son las afectaciones hacia la flora y la fauna en reservas ecológicas como la de Calakmul, Balam-ku en Campeche.

Los retos sociales tienen que ver con el derecho de vía, solo el 56 por ciento de la superficie de Campeche, Yucatán y Quintana Roo es de propiedad social, y abarca más de siete millones de hectáreas. Un millón de núcleos agrarios con un 100 por ciento que pertenecen a ejidos. Entre los impactos negativos, muestra la deficiencia en la seguridad comunitaria¹¹. La ficha técnica

¹⁰ *Ibíd.*, P.20-23.

¹¹ Cámara de diputados, Ficha técnica del Tren Maya, Septiembre 2019. P.18-20.

del tren muestra riesgos evidentes de la construcción de dicho proyecto, pero en todo el texto está ausente el concepto Derechos humanos, si bien no son suficiente los riesgos que se mencionan, no me mete a fondo a dar a conocer quién y quienes son los personajes víctimas de los impactos negativos de dicho proyecto.

Se registran 197 localidades indígenas con un total de 143,866 personas en una franja de un kilómetro. En un trazo de diez kilómetros de Valladolid a Coba y Tulum, la población indígena aumenta a 665,566 personas desplazadas en 1298 localidades. El CONACYT, lo que menciona sobre derechos humanos es el convenio 169 sobre pueblos indígenas y triviales de la OIT que firmo México, y establece que el derecho a los pueblos indígenas a mantener sus creencias, formas de vida e instituciones propias, sus garantías, la propiedad de sus tierras y sus recursos naturales, sus territorios, preservando sus conocimientos tradicionales, la autodeterminación y la consulta libre y previa. Toda decisión que les afecte tiene que contar con su consentimiento libre previo e informado.

En el caso del tren maya no se cumplen con ese convenio, ya que no se ha hecho público el proyecto, ni los estudios de ingeniería básica impacto ambiental, cultural y social. De hecho la ruta del tren en algunos de sus tramos ha sido confusa y se ha modificado constantemente sin asegurar cual es el trazo definitivo¹². Aunque el CONACYT en este texto no hace un resguardo profundo hacia los derechos humanos, es muy seria su contemplación del convenio 169, ya que hace mención sobre una violación muy evidente que hacen las autoridades, que es la agresión al convenio de lo OIT firmado por México. Y aunque exista ausencia en su texto del concepto Derechos humanos, en el CONACYT, aunque no muy abiertamente, existe un foco que anuncia una grave falta hacia el mismo concepto Derechos Humanos.

¹² *Ibíd.*, p.18-20.

Capítulo II.

Comunidades originarias en el paso del Tren.

Comunidad en Xpujil.

El municipio de Calakmul, con su cabecera municipal en Xpujil, nace constitucionalmente en 1996, con una superficie de 16,805 kilómetros cuadrados, siendo el municipio más grande del Estado de Campeche en México. Xpujil es un municipio donde su producción se basa en la agricultura de Frijol, Maíz, Chile, roza, tumba, quema y en las áreas pequeñas de mecanización. Se tienen ubicadas 114 comunidades de campesinos e indígenas, con un total de 24,000 habitantes.¹³

El municipio de Calakmul cuenta con la mayor reserva de la biosfera de mexicana de bosque tropical, es un espacio conformado por selva fronteriza, reserva territorial y reserva biótica. El sur de la península de Yucatán, donde se encuentra Calakmul, ha conocido distintas oleadas de migrantes desde la década de los sesenta, hasta entrados los años dos mil. Políticas de colonización de la reforma agraria de 1960, refugiados de Chiapas en 1990 y la creación del nuevo municipio de Calakmul en 1996.

¹³ Gestión de recursos naturales como estrategia para el desarrollo productivo. Medio ambiente y sociedad en Calakmul: un eje de investigación prioritario. P-1.

El municipio de Calakmul, al crearse la reserva de la biosfera, proyecta la región como sinónimo de preservación de la biodiversidad y la coloca en la escena internacional. A partir de 1990, con la entrada del Neoliberalismo y la globalización, la influencia del Plan piloto forestal de Quintana Roo, así como el impulso de organizaciones campesinas como el Consejo Agrosilvopecuario y de servicios de Xpujil, así como en 1995 el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil, y las implicaciones de organizaciones no gubernamentales, todas ellas abordan la problemática del desarrollo regional y la conservación de la biodiversidad. Después de más de veinte años de experiencia, en diversas áreas como el uso de suelo, prácticas sustentables, así como el fortalecimiento de la capacidad técnica regional, Calakmul se enfrenta a grandes problemáticas, ya que actualmente se presenta una baja en la utilidad o beneficio de las actividades agrícolas y forestales, así como una baja en los réditos y la rentabilidad de las mismas, lo que causa una masa cada vez más grande de migración hacia los Estados Unidos.

La reserva de la biosfera de Calakmul, fue así decretada en 1989 por medio de un mandato presidencial. Abarca una superficie de 723,185 hectáreas, formando parte de una red de áreas protegidas en el sureste de México y hasta Guatemala. Es una reserva Maya, y dichas áreas protegidas hacen un total de tres millones de hectáreas de selva tropical. Es un territorio que se considera como fronteras de colonización agraria, es decir, de un territorio que se consideraba como desocupado. Lo que quiere decir que no existe todavía ocupación permanente de la tierra, también hay un primer contacto entre una población y tierras vacías y un primer intento de integración de la frontera al espacio regional y nacional. A partir de la década de 1980, el maíz se vuelve el cultivo comercial más importante de la región, es el componente más grande del área, y su cultivo se extiende por todo el país¹⁴.

¹⁴ *Ibíd.*, P. 2-3.

Como nos cuenta el compañero Nicolás Martínez, miembro del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil:

“Prácticamente la mayoría de las personas de esta región, se trabaja la agricultura, y de esta manera se sustentan las familias, se cosecha chile, frijol, maíz y de más cosas. Esa es la alimentación de aquí de la región”¹⁵.

El Consejo regional indígena y Popular de Xpujil.

El Consejo Regional indígena y popular de Xpujil S.C., Es una organización de corte intercultural con visión de género, nace en 1995. Su base son los valores universales, su lucha por la democracia participativa, la autonomía y el manejo sustentable de los recursos naturales, la gestión y ejecución de proyectos integrales para el buen vivir de todos los habitantes de la región de Calakmul, todo ello por medio del fortalecimiento de los saberes locales. Tienen la visión de ser una organización fuerte y autónoma con objetividad social, infraestructura, recursos humanos y financieros , así como proyectos integrales que tienen poder en la toma de las decisiones de la región y la mejora de la calidad de vida de los habitantes de Calakmul.

Este consejo trabaja el concepto de planeación y lo definen como: La visión de una persona u organización, comunidad o gobierno, de una realidad concreta que pretende transformarla con objetivos, metas, acciones, de manera democrática y en un contexto histórico determinado, y que al mismo tiempo se sustenta en un método que incluye varias herramientas, para la hora de tomar decisiones, con toda la participación real y activa de todos los actores sociales que conviven en un espacio, territorio, sociedad y gobierno donde confluyen de manera multidisciplinaria y pluricultural¹⁶.

En palabras del abogado Romel Gonzales, Miembro y cofundador del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil, El CRIPX tiene veinticinco años de existencia, hubo varias líneas, que fue el movimiento que hicimos en 1990,

¹⁵ Entrevista a Nicolás Martínez, Miembro y cofundador del Consejo regional Indígena y Popular de Xpujil. Segundo 22, a las 14 horas del 5 de Agosto del 2020.

¹⁶ <https://cripx95.com/>

ahí en su laguna, cuando era todavía junta municipal y su antecesor todavía de ahí, fue la sociedad cooperativa de consumo regional “ChacnoI” que se encuentra en la parte sur de Campeche y abarca distintos municipios donde he trabajado, donde trabajo fuertemente, es la más antigua, tiene treinta años de existir.

Digamos que es la primera que se forma como organización indígena¹⁷. El Consejo regional maneja temas como lo son: el derecho agrario, derecho participativo, derecho a la información, derecho al medio ambiente, el derecho democrático, y los derechos humanos. Tienen colaboradores como lo es la fundación Kelloggs, fundación nacional para la democracia, fundación para la vida silvestre, El fondo para las oportunidades globales del ministerio británico de asuntos exteriores, y la fundación Heinrichi Boll Stiftung¹⁸.

El Consejo regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX), es una organización que abiertamente su encuentra en lucha contra la construcción del megaproyecto llamado Tren Maya, en su página principal se hizo público un archivo llamado “la declaración de solidaridad”. En esta declaración, publicada el 21 de Abril del 2020, acusan al Tren Maya de ser un megaproyecto de muerte. También se invita a otros colectivos y personas a unirse a la lucha en contra del Tren. La sexta grieta del norte, saluda los esfuerzos del CRIPX y felicita los avances de detener la construcción del megaproyecto en el corredor de Campeche. Es un gran logro, y más en tiempos donde el gobierno hace mal uso de la crisis por la que pasa el mundo debido al Covid-19.

En ese pronunciamiento se denuncian amenazas y hostigamientos, presiones e intimidaciones a quienes luchan en contra del megaproyecto Tren Maya. Especialmente se denuncian las agresiones en contra de los compañeros miembros del Consejo Regional indígena y Popular de Xpujil, quienes arriesgan sus vidas y medios de subsistencia para detener este megaproyecto de muerte. Consultas engañosas y autoritarias. El gobierno simula informar y consultar con la población local sobre los verdaderos efectos del proyecto.

En esta misma declaración se menciona que las conclusiones del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), en su artículo de

¹⁷ Entrevista con Romel Gonzales, abogado, cofundador y miembro del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil. Minuto 1: 40, A las 16: 30 hora del 2 de Julio del 2020.

¹⁸ *Ibíd.*,

nombre Territorios maya en el paso del tren; situación actual y riesgos previsibles, en uno de sus artículos publicados en Diciembre del 2019, concluye que el Tren Maya traerá grandes impactos negativos, sin embargo el gobierno federal, no dejó que este artículo se publicara, solo hasta después de la consulta ciudadana del último mes del 2019 se dio a conocer. Uno de esos grandes impactos negativos, son la violación de los derechos humanos de ciento cuarenta y seis mil personas de origen indígena que habitan el área incluyendo al Consejo Regional, una comunidad muy grande.

El estudio del CONACYT fue censurado hasta que se completó el proceso de consulta, y todo para que la población no se enterara del peligro de una construcción de tal magnitud. Se argumenta que este megaproyecto, solamente es un sueño capitalista que arrojará a la comunidad al despojo, desplazamiento y al deterioro de la vida de personas que viven cerca de las vías. El Tren amenaza la selva tropical más grande de Mesoamérica. El Mega tren, como lo llama el Consejo Regional, solamente beneficiará a los funcionarios de gobierno, quienes recibirán sobornos de los capitalistas. Se denuncia al Tren Maya, y el Consejo regional exige su inmediata detención en beneficio de los campesinos y la población en general, así como a la madre tierra y a la misma humanidad, se apoya a todas las comunidades originarias que luchan por preservar su historia e identidad, y sus tierras que de antaño y ancestralmente les pertenecen, se tiene que proteger todo lo queda de los recursos naturales y su entorno¹⁹.

Entrevistas hacia los miembros y cofundadores del Consejo Regional indígena y Popular de Xpujil.

Minuto 0:0: ¿Cuál es la función que usted realiza, dentro de su cargo, en el Consejo Regional?

Romel Gonzales, segundo 6: Dentro del CRIPX, tengo la responsabilidad de ser el coordinador del eje temático que nombramos

¹⁹ Sexta grietas del norte, declaración de solidaridad con la lucha contra el Tren Maya, un Megaproyecto de muerte. Abril 21 del 2020.

Democracia y desarrollo, estamos discutiendo si seguimos con el tema de desarrollo o del “buen vivir”, en ese sentido tengo bajo mi responsabilidad varias líneas temáticas, una que es lo que llamamos, el movimiento municipalista donde se encuentra la escuela municipalista, es una escuela donde se ha impartido distintos talleres, o es un ciclo de formación, depende de los maestros, de siete a nueve módulos. En este caso hemos tenido nueve generaciones donde van principalmente indígenas de toda la península. Tengo también bajo mi responsabilidad el área jurídica, donde tramitamos diversos problemas desde cuestiones derecho ambiental, derecho de la defensa del territorio, como información en este caso sobre defensoras y defensores comunitarios. También tengo bajo mi dirección la gestión para la regulación de distintos temas relacionados con la tenencia de la tierra, sobre los derechos en este caso de la vivienda y realizamos distintas gestiones. Eso no implica o no quita que no haga y apoye las distintas áreas temáticas que tenemos del CRIPX, y seguimos trabajando.

Minuto: 1:33. ¿Siendo un miembro usted del CRIPX, de qué manera ven a su comunidad en Xpujil?

Minuto: 1-40. El CRIPX tiene veinticinco años de existencia, hubo varias líneas, que fue el movimiento que hicimos en 1990, ahí en su laguna, cuando era todavía junta municipal y su antecesor todavía de ahí, fue la sociedad cooperativa de consumo regional Chacnol que se encuentra en la parte sur de Campeche y abarca distintos municipios donde he trabajado, donde trabajo fuertemente, es la más antigua, tiene treinta años de existir. Digamos que es la primera que se forma como organización indígena, yo vivo mi casa donde vive mi familia es en la región de Muna, y también habito Xpujil, allá rento casa, nunca quise quedarme y apropiarme de terrenos, porque si no hubiera parecido que uno busca viejos líderes corporativistas que toman pedazo de tierra y se van acumulando, entonces yo principalmente sigo rentando en Xpujil, pero en la comunidad donde yo estoy, en este caso donde vive mi familia, nos conocen, saben quiénes somos, nos solicitan siempre apoyo, hemos crecido,

Saben que hemos trabajado fuertemente, hemos construido en total cincuenta proyectos cultivos, capacitación e investigación en distintas líneas, de hecho en Xpujil hemos hecho lo mismo. Y ciertamente las formas en la que nos

ven, una es que hay compañeros en apoyo al Tren y que se formaron con nosotros, pero que ello en este caso tuvieron la visión de querer alinearse a los partidos, de hecho los directivos del partido Morena son dirigentes que formamos nosotros, Felipe, el mismo Eliás y otros más que están allá adentro, de hecho Felipe y otros compañeros, Serafín, Don Aciano e Isidro, fueron los regidores desde que se formó el municipio de Xpujil, perdón de Calakmul, fue en el año de 1996, en ese sentido ellos se casaron mucho con la idea de los partidos, y la mayoría de los compañeros pues no, entonces eso ha generado para algunos que siguen casados con el partido de Morena, pues nos ven como no gratos, y no nos ven bien porque nos oponemos a una posición de Morena, y en ese sentido no le somos de su agrado.

Aun cuando ellos hubieran salido de nuestras filas, aun cuando ellos han recibido los apoyos o la gracia de haber sido autoridades, aun cuando les cedimos muchos proyectos productivos, siempre les hemos dicho que han hecho con todo lo que les dimos, desde pipas, tractores y les conseguimos molinos, tortillerías, carnicerías y de todo eso pues lo perdieron, la verdad quieren vivir del heraldo público. Las comunidades indígenas con las que trabajamos más fuertemente y que no tenían ese interés directo de la parte, llamémosla así de partido, pues ellos sí, seguimos con la idea de autonomía en este caso del consentimiento de la libre determinación, y pues ellos nos ven de otra forma porque seguimos trabajando con ellos mano a mano en muchas actividades.

Minuto 5.36. ¿Las autoridades solicitaron la participación en la toma de decisión, sobre de qué manera se tenía que construir el llamado Tren Maya?

Romel González:

Minuto 5:47. Bueno, si hiciéramos una línea del tiempo sobre el Tren Maya, lo primero que tendríamos que tener en cuenta, que nació en la ciudad de México, no en la península. Su origen primero está en la ciudad de México atrás de un escritorio, y está fomentado por un proyecto que tenían de atrás, sin avernos consultado. De hecho se hace una encuesta nacional donde se pone dentro de los tres primeros programas, sin avernos dicho, ni sabíamos que era un tren de tal magnitud. Jamás se nos dijo que un tren en las campañas electorales, jamás se nos mencionó que pasara en el sur, en este caso la península iba a ser de fuerte

atención inmediata a esto. Entonces es un tren que nace desde allá arriba, entonces nosotros decimos que ese es un proyecto que no se acomoda ni se acuerda a nosotros, ni se acomoda.

Por eso decimos que es un proyecto colonizador, viene desde arriba de una persona que piensa que viene como los positivistas a decirnos orden y progreso. Si escuchamos hoy el discurso de ellos, escuchamos que todo el área de Quintana Roo es un desastre en planeación urbana, también Playa del Carmen y demás, y ahora que el resto de la península si va a ver un cierto orden y progreso, ellos lo llaman progreso pero es todo el tema del desarrollo, pero no importando como dicen ellos el Etnocidio, en este caso positivo, en este caso no les va interesar como se lleven entre las patas a las comunidades indígenas.

En síntesis el proyecto, no sabíamos, no sabemos y toda la información ha sido sesgada, poco abierta, nosotros siempre hemos participado en todos los eventos que han convocado, siempre hemos exigido información, siempre la han negado, entonces no es un proyecto que nazca desde las comunidades indígenas., es un proyecto de algún iluminado, o que se cree iluminado, y nos viene a enseñar el padre nuestro.

Minuto 8.13. ¿Cómo fue el proceso de consulta ciudadana de Diciembre del año pasado?

Minuto 8.20.

Comentaba que este procedimiento que hicieron en Diciembre no fue una consulta en este caso indígena, si una consulta ciudadana en el sentido de que por un lado llamaban a votar utilizando toda la metodología electoral, y abierta a todo el público. En este caso las comunidades, que es un acto violatorio igual que el año pasado que se hizo esto de la consulta de los diez proyectos. Porque no tenía por qué votar, gente que no viva en el lugar. Es como si yo voy votar a dentro de tu casa, es que no me gusta ese cuadro y te lo vengo a decir , pues no, en ese sentido la idea es que no es correcto lo que hicieron, no se puede consultar a cualquier persona o cualquier gente que vive en México, tiene que ser las comunidades. Este es un primer error que cometen, segundo error y grave

es que no consultaron a las poblaciones indígenas. Como he mencionado en algún momento, ellos se contradecían en el SEMARNAT, FONATUR, porque cuando nosotros cuestionamos de que esta no era una consulta indígena, unos decían que sí, otros decían que no, por eso el día veintinueve pusimos un letrero y el día quince ya habían puesto asambleas informativas, entonces eso origina que no saben bien, aunque digan que son representantes del INPI, o que son de comunidades indígenas, pareciera o una de dos, o pecan de ceguera de los instrumentos internacionales, o no saben.

Nosotros si hemos pasado por consultas, una consulta que nos llevó tres años y vimos que el procedimiento son los principios, entonces eso que hicieron el quince de Diciembre son invalidas, no se le puede llamar ni consultiva, ni en este caso deliberativa, ni en este caso con consentimiento, además hemos visto que hay demasiados errores, filas largar para llevar en este caso necesidades, una asamblea para que las comunidades llevaran sus necesidades, y no una asamblea de debate y conocimiento. Si tú ves los videos que sacaron de la misma consulta del INPI, te vas a dar cuenta que la presentación del proyecto no les llevo más allá de diez minutos. Y decidir de más allá de diez láminas en diez minutos, un proyecto que va afecta más de cuarenta años, están mal, están graves, no saben lo que están haciendo.

Minuto 11:13. ¿Cuál es la respuesta de las autoridades ante el último amparo emitido por el CRIPX?

Minuto 11.19. En relación en lo que serían los amparos, para actualizarte son cinco amparos, el primero fue el que presento el CRIPX como tal para la región de Calakmul, después se presentaron otros dos en Tuxtla Gutiérrez en Chiapas y otro en Yucatán. Pero en la parte de Yucatán no fue aceptado, más bien no se recibió, no fue atendido y sigue en el sueño de los justos. Luego vienen otros dos amparos uno fue por el municipio de Campeche y otro del municipio de Candelaria por el problema del Covid-19 y el problema de desalojos, ellos lo llaman reubicación consensuada, pero no es así, es lo nosotros hemos dicho, un desalojo forzado y en este caso están violando todos los derechos humanos y están apoyándose en algo que es incorrecto, que es por ONU

habidad , que más que ser un garante de los derechos humanos, está siendo juez y parte, porque el gobierno mexicano le pago cinco millones de dólares, después le incremento hasta siete para hacer estudios, y entonces como ya le pagaron entonces no se va a oponer aquella persona que le pago, sigue actuando de manera impune en nombre de la ONU, en este caso hay que recordar que la ONU tiene varias estructuras, es como una constructora que está usando el nombre de ONU. En este sentido hay un problema serio con el gobierno federal y el poder ejecutivo está minimizando haciendo a un lado, haciendo caso omiso de que les han dicho en la judicatura, toda acción que tenga que páranse y principalmente la región e donde está el primer tramo, y hacen caso omiso, el Domingo pasado, todavía hirieron una asamblea por parte de FONATUR y ONU habitad, no les interesa el poder judicial, únicamente están en proceso autoritario de fomentar un proyecto y pensando que son los únicos que saben , quieren venir a enseñar y decirnos que es el progreso en este caso el desarrollo , en un concepto equivocado de lo que nosotros queremos, en ese sentido nosotros hemos metido varios proyectos , no los han admitido por que como tú sabes, la judicatura dijo que hasta el primero de Agosto, la judicatura va a trabajar de forma normal. Y de esta manera aprovechar el gobierno federal y FONATUR para hacer de las suya, en este caso amenazas.

Minuto.13.52. ¿Cree que existan afectaciones hacia los miembros del CRIPX al oponerse a la construcción?

Minuto13:59. Bueno, va a ver afectaciones a la viviendas de las personas, si, va a ver criminación, señalización a los miembros del CRIPX, si ya la hay por parte de Jiménez Pons, ha señalado una mano oscura, si ha habido este señalamiento nos preocupa porque en lugar de responder y aclarar la información, lo primero que señala es negativa que somos fifís, para nosotros los fifís son otros, los conservadores del PRI son otros, nosotros tenemos una trayectoria muy clara y definida, independencia totalmente de autonomía, y que no hemos pertenecido a partidos y que por eso fue parte de la separación con algunos compañeros porque ellos se meten en partidos, y en ese sentido algunos compañeros han tomado medidas cautelare.

Segunda entrevista hacia Alfredo López, miembro y cofundador del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil.

Segundo 0:0. ¿Cuale es la función que usted realiza dentro de su cargo en el CRIPX?

Alfredo López: segundo 7.60. El cargo que tengo en el consejo regional es el de representante de la organización, represente trece comunidades en el municipio de Calakmul.

Segundo 20:06. ¿Siendo miembro usted del consejo regional, de qué manera ve a su comunidad en Calakmul?

Segundo 25. Bueno yo como representando de la región, veo a las comunidades, casi todos aquí en el municipio somos indígenas, vemos de manera poco inconveniente de que no hubo información antes de que el gobierno federal hiciera la consulta.

Segundo 40:54 Cuéntenos ¿cómo fue el proceso de consulta de Diciembre pasado?

Segundo 46.90. Bueno, referente a la consulta del 2019, nosotros estuvimos muy atentos, participando, antes de eso nosotros les informamos a las comunidades que pertenecen a la organización, entonces participamos en la consulta donde no estuvimos de acuerdo como pueblos originarios, no fuimos tomados en cuenta, fuimos mal informados, tampoco se aplicó el convenio 169 de la OIT, en ese sentido nosotros hicimos una manifestación de esa consulta y nosotros, casi nos sacaba del lugar por que digamos que toda las organizaciones de gobierno, incluyendo el INPI rotundamente, diciendo que nosotros no queremos lo que es el desarrollo, el progreso. Pero nosotros estábamos conscientes de que no se aplicó bien.

Minuto1. 38. ¿Las autoridades solicitaros la participación de la comunidad en cómo se tenía que construir el tren en su región?

Minuto 1. 48. Muy bien, antes de lo que según le llaman consulta, ese pego una convocatoria en la comunidades para asistir a dicha

consulta, cosa que decimos nosotros como pueblos indígenas, se les pidió a las autoridades ejidales para que ellos levantaran un acta para cada comunidad, para que ellos estuvieran de acuerdo y llevar esa propuesta, entonces la mayoría de las comunidades donde no entendieron bien, levantaron acta y firmaron cosas que no. Se discutió ampliamente, digamos lo del proyecto en que nos va a beneficiar como comunidad, y en que nos va a perjudicar, entonces en dicha reunión asistieron casi todas las autoridades, menos la comunidad. Entonces una consulta no debería ser así, debería participar toda la ciudadanía y bien informada antes de realizar dicha consulta.

Minuto 2. 40. ¿Usted cree que exista beneficios de la construcción del llamado Tren maya?

Minuto 2. 45. Yo creo que si va a ver beneficios pero de parte de los empresarios, de parte de los inversionistas, entonces para mí como pueblos indígenas no nos tomaron parte de la consulta, mucho menos cuando el proyecto este jalando. Para nosotros sería una marginación total, porque hasta ahora estamos viendo que en algunas comunidades siguen haciendo reuniones con el FONATUR, tratando de conquistar alguna familia que quieran vender sus tierras donde vaya a ser afectada por la línea. Nosotros viéndolo bien, vendrá digamos como un sufrimiento para los pueblos indígenas, aquí no tenemos agua entonces y ahorita que no está el proyecto, si piensan que va a ver desarrollo, no nos abastecen de agua en tiempos de sequía, digamos cuando ya está el proyecto, quienes van a ser los beneficiarios, los hoteleros, los restauranteros los inversionistas, y para el gobierno vienen a invertir, a hacer dinero., en cambio para nosotros es cada vez un rechazo , tenemos de que nuestros compañeros van a ser desalojados de sus casas una vez que va la línea del Tren Maya , y luego que pasaría de ese tema, digamos que los muchachos jóvenes, las muchachas estarían trabajando en restaurantes, en hoteles pero va hacer como en Cancún, va a ver trabajo pero digamos que el salario no va a tener alcance, y vamos a ser esclavos para el que más tiene, bueno esa es nuestra visión.

Minuto 4.27. ¿Usted cree que existan afectaciones hacia los miembros de CRIPX al oponerse?

Minuto 4.33. Pues, en este caso nosotros en lo general como consejo regional y como pueblos indígenas, si vamos a ser afectados unos directo, otros no, eso es lo que estamos viendo, más que nada nosotros como organización tratamos de concientizar a la gente, que piensen bien antes de decir te vendo mis tierras o decir sabes que estoy de acuerdo, las personas creen que se va ser ricos a lo mejor con ese engaño mucha gente acepta esa propuesta, van a ser personas que no están muy bien informados, y en realidad para nosotros pues un compromiso con la ciudadanía de hacer reunión para informar a la gente, nosotros estamos para cumplir con este compromiso para informar a la gente indígenas, y no es que no queramos el desarrollo, es que no hay un desarrollo para nosotros.

Minuto 5; 27. ¿Cuál ha sido la respuesta de las autoridades a cargo de la construcción por los últimos amparos emitidos por el consejo regional?

Minuto 5.35. La respuesta por parte de las autoridades estatales federales cuando se metió el primer amparo, no respetaron cuando se dio una suspensión provisional, y las autoridades se salud también cuando dan la alerta de que no pueden hacer nada de acción a favor del tren maya, tampoco nos tomaron en cuenta si no que hicieron reuniones, estuvieron trabajando y estuvimos hecho un comunicado para que tomen en cuenta las autoridades, que tomen en cuenta el reglamento pues más que nada, como parte de la organización, ve quienes son los que violan las leyes, los acuerdos, son las mismas instancias de gobierno, actualmente lo de los amparos pues son varias. , entonces esperemos que nosotros como organización, no nos tenga a la mira el gobierno, de que nosotros somos un "grupito", piensan que nos pueden hacer o llamaron para decirnos que es lo que ustedes quieren, o mejor valemos a ser repudiados, también hacemos este llamado, que estamos defendiendo nuestros derechos, nuestra tierra, estamos defendiendo nuestras vidas , es lo que le pido a las instancias, a las naciones unidad que nuestras existencia nos tomen en cuenta, aquí donde vivimos respetamos la tierra, amamos la tierra por que vivimos en ella, y sin ella

no podemos vivir, entonces ese es el llamado para todos los que nos escuchan.

Capítulo III.

Tendencias teóricas acumulativas del proyecto.

Megaproyecto.

Se define como a toda estructura física de construcción no natural, es decir de tipo artificial, así como de gigantescas dimensiones. Son proyectos que demandan gran cantidad de presupuesto, tiempo, grandes riesgos, dificultades, por ello necesitan de extremo control y muy buen calculo.

En realidad no hay una sola regla para clasificar a un Megaproyecto, una de ellas menciona que la inversión de tal proyecto no debe de ser menor a un billón de dólares. Otra regla sugiere que las clasificaciones deben realizarse en conexión con el contexto en el que se ejerce, y tomar en consideración que el proyecto tendrá un impacto en la sociedad, medio ambiente así como a la economía. Estos proyectos son de extremo cuidado por su enorme fragilidad. Su misma naturaleza tiende a fallar, todo por falta de tiempo, presupuesto y riesgos a la hora de la construcción. Son denominados Megaproyectos por su enorme complejidad, desborde de ingeniería y su funcionamiento tecnológico²⁰.

Los megaproyectos tienen fases, estas son las siguientes:

- 1-Fase visual; donde se identifican las alternativas y se plantea las metas del proyecto.
- 2- La conceptualización entre alternativas planteadas, y se eligen las más acertadas.
- 3- Se define el plan de ejecución para la mejor alternativa planteada, y aquí se aprueban los fondos que serán invertidos para el proyecto.
- 4- Plan de ejecución para que el proyecto sea un realidad.
- 5- Comienzan las primeras pruebas de control de calidad llamados “puertas”.

²⁰ Andrea Micolta Pérez, ¿cuál es el propósito y proceso de un megaproyecto, colegio Mary Mount, Medellín Colombia 2013. P.-7-8.

Solamente los proyectos más coherentes y bien diseñados alcanzan con éxito las cinco fases. Los Megaproyectos requieren usar tecnología muy avanzada, normalmente son de estructura muy compleja. Un proyecto gigante puede terminar teniendo un gasto de 50% a 150% más del cálculo estimado, ya que es imposible saber los imprevistos que se presenten. El tiempo planteado desde un principio es muy fácil de que no se cumpla o pueda ser interrumpido²¹.

Sociológicamente para entender lo que es un Megaproyecto como el Tren Maya, así como sus impactos en territorios que pertenecen a comunidades de origen Maya, Revisamos lo que ha observado Carl Marx en su época. Se observa como esa misma teoría, desde que se fueron escritas, y hasta en los primeros treinta años del siglo XXI, continúan vigentes. Carl Marx analiza lo que él llama “Acumulación originaria”, y hace referencia hacia el proceso histórico de disociación entre el productor, y los medios de producción, es decir, sus medios de vida y subsistencia. “Originaria” porque forma parte de la prehistoria del capital y del régimen capitalista de producción. Capital industrial originario, desalojaron a maestros gremios artesanos, y a los señores feudales. Historia de la acumulación originaria es la de grandes masas que se ven despojadas violentamente de sus medios de producción, y se ven arrojados al mercado de trabajo, y todo ello privado de medios de vida, y viviendo como prole “libre” con base en la expropiación²². Lo que hoy en día es un megaproyecto, Marx vería una acumulación originaria, porque ahí mismo donde el dinero se transforma en capital, después en plusvalía, y de ahí nace un nuevo capital.

Acumulación originaria genera plusvalía (valor agregado hacia las mercancías), esta se transforma en producción capitalista y está en manos de productores de mercancías, grandes masas de capital que necesita fuerza de trabajo.

Marx, observa un proceso que existe antes de la acumulación capitalista, una acumulación originaria, esta misma acumulación es la piedra de toque del régimen capitalista de producción del siglo XXI. Y que es una primitiva acumulación donde la fuente de riqueza es la ley y el Trabajo, en palabras del

²¹ *Ibíd.*, p. 9-10.

²² Carlos Marx, *el Capital* vol. 1, 1946 fondo de cultura económica, México DF. P. 908-609.

propio Marx. Y para que el dinero, la mercancía y los medios de producción se conviertan en capital, es necesario que se encuentren o relacionen dos clases sociales, los que venden su fuerza de trabajo, y los dueños del capital²³.

Marx menciona muchos ejemplos de este proceso de acumulación, de lo más importante y crudos lo viven población rural y campesina dueñas de tierras que ellas mismas trabajan, fueron desplazados. O la manufactura que sirve para acelerar este proceso, hasta desaparición de pueblos y ciudades que pasaron a convertirse en tierras de pasto para ovejas, para finalmente abrir paso a la agricultura capitalista, incorporando el capital a la tierra, creando proletariados “libres” y privados de tierra²⁴. Todo esto forma parte del proceso de acumulación originaria, con base en la expropiación de la que Marx nos habla, el Tren Maya Actualmente en el año 2020, se han observado en la construcción por su paso en comunidades de origen Maya, procesos de una acumulación originaria, ya que ha tenido una trascendencia a una acumulación por desposesión, ya que se observan en la construcción del tren, los mismos aspectos de los que nos habla Harvey David, estos son cuatro:

1-Privatización y mercantilización, aquí se tiene el objetivo de abrir campos a la acumulación capitalista. Y se privatiza toda clase de servicios como telecomunicaciones e instituciones.

2- Ola de financiación. Empresas de todo el mundo comenzaran a invertir o recibir millones de dólares para la construcción de cualquier proyecto.

3- La gestión y la manipulación de la crisis, lo que se refiere a deuda como instrumento de la acumulación. Estas empresas que financian el proyecto, solamente van a endeudar al país con ellas mismas, prestando dinero a políticos locales, así como sobornos.

4- Redistribución estatal, un Estado neoliberal que es el agente en la privatización de ejidos²⁵. En las comunidades originarias mayas, muchos de sus habitantes serán desplazados hacia la fuerza de trabajo de todas las etapas de construcción del Tren Maya, lo que significa, “Acumulación Originaria” que afecta los Derechos Humanos de comunidades de origen Maya.

²³ *Ibíd.*, p. 607-608.

²⁴ *Óp.*, *Cit.*,, Carl Marx, P.-610-622.

²⁵ David Harvey, *breve historia del neoliberalismo*. P.167-169.

Derechos humanos.

Los derechos humanos que hoy se conoce en México, tienen un gran giro con la reforma del 10 de Junio del 2011, donde en el diario oficial de la federación se decreta la modificación del capítulo I del título primero, y de diversos artículos de la constitución política de México, y así el artículo primero de la ley suprema, define los derechos humanos como: Todas las personas gozarán de los derechos humanos que son reconocidos en la constitución y en los tratados internacionales, el Estado mexicano forme parte de ella y de las garantías para la protección de los mismos.

El ejercicio de los derechos humanos no tiene que suspenderse, ni restringir su acceso, solamente bajos las condiciones que esta constitución establezca. Todas las autoridades tienen la obligación de promover, respetar, y garantizar los derechos humanos, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, individualidad y progresividad. En respuesta el Estado deberá, prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones hacia los derechos humanos en términos que establezcan la constitución y la ley. En el Estado Mexicano está prohibida la esclavitud. Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, genero, la edad, las discapacidades, condición social, de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra discriminación que atente contra la dignidad humana y que tenga por objeto anular los derechos y libertades de la persona²⁶.

Entre la parte constitutiva de la reforma del 2011, tenemos que mencionar la existencia de normas que reconocen derechos, que no precisamente están contenidos en la constitución. Entre los derechos humanos que reconoce la constitución política mexicana, se encuentran el derecho a no ser discriminado, en el artículo 1. Derechos de los pueblos indígenas a la libre determinación, y el derecho a la autonomía de los pueblos indígenas en el artículo 2. Derecho al medio ambiente, y al acceso, saneamiento y disposición del agua en el artículo 4. Derecho de acceso a la información pública en el artículo 6²⁷.

²⁶ Derechos humanos en México 2000-2018. César Navarro, Miguel Méndez. Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República, número 46 Febrero 2019. P. 3-4.

²⁷ *Ibíd.*, p.4.

En el convenio 169 de la Oficina internacional del trabajo (OIT), en su artículo 6, establece que los gobiernos deberán consultar a los pueblos involucrados, mediante procesos apropiados y a través de sus instituciones representativas, y toda, cada vez que se prevean medidas administrativas susceptibles de afectarles directamente. También se establecen los medios para que los pueblos involucrados puedan participar libremente en todos los niveles en la toma de decisiones. Las consulta llevadas a cabo en este convenio, deberán ejecutarse de buena fe y de manera apropiada para llegar a un buen acuerdo. De igual forma en el artículo 7 de este mismo convenio, se establece que los pueblos involucrados tienen derecho a decidir sus prioridades en lo que atañe al desarrollo, de manera que no afecte sus creencias e instituciones, y las tierras que ocupen, así como gestionar su propio desarrollo económico, social y cultural. Los pueblos deberán participar en la formulación y aplicación de programas de desarrollo regional y nacional.

Los gobiernos deberán ejecutar estudios en cooperación con los pueblos interesados para evaluar los efectos sociales, espirituales, culturales y sobre el medio ambiente que las actividades previstas puedan tener sobre los pueblos²⁸. Sin embargo el indigenismo político del siglo XX y XXI tiene consigo un proceso de incorporar a los pueblos indígenas al Estado, una incorporación llamada desarrollo para los pueblos originarios.

Esta transformación sociológicamente significa eliminación de la población indígena, transformadas en minorías subdesarrolladas que tienen que ser conducidas hacia el progreso, manejadas por elites de gobierno modernizadoras y con buenas intenciones. Sin embargo existe escala de despojo de tierras, explotación de mano de obra indígena, destrucción del medio ambiente, y la apropiación de intereses económicos de los recursos naturales de los pueblos indígenas. Aumento de pobreza, desnutrición y migración,

²⁸ Oficina internacional del trabajo, Convenio número 169 sobre pueblos indígenas y tribales. Declaración de las naciones unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas. P26-29.

enfermedades, desorganización social y pérdida de identidad, patrimonio lingüístico y cultural.

Los genocidios y Etnocidios sufridos por pueblos originarios en América Latina y en todo el mundo es una característica de historia moderna. La compleja relación entre los pueblos originarios, y los estados nacionales que nacen a través de los movimientos de independencia, como en el caso de México en 1810, constituye hasta hoy en día significa el punto de referencia del problema de la violación hacia los derechos humanos de los pueblos originarios. Los intereses relacionados a la economía global, se ha introducido con mayor fuerza en los territorios de los pueblos indígenas.

En el mundo occidental se le presto poco atención a los derechos humanos de pueblos originarios, salvo para denunciar una que otra abuso. En los países democráticos, los pueblos originarios, hasta hace poco no tenían los mismos derechos que la población mestiza. En 1989 el convenio 169 de la OIT citado anteriormente, se convierte en el único instrumento jurídico relacionado con derechos humanos de los pueblos indígenas. Actualmente la ONU pone en debate un proyecto de declaración sobre derechos de los pueblos indígenas que en el 2006, no ha encontrado consenso entre los estados miembros de los derechos humanos. Los derechos humanos internacionales permiten a los pueblos indígenas reclamen para sí, todos los derechos individuales garantizados en la declaración universal de 1948, los dos pactos internacionales sobre derechos humanos en 1966, así como diversas herramientas jurídicas en derechos humanos²⁹.

²⁹ Instituto de derechos humanos. Pueblos indígenas y derechos humanos, Mikel Bernardo, 2006, Universidad de Deusto Bilbao volumen 14. P.22-24.

A manera de Conclusión.

Los principales derechos humanos que se están violando en la construcción del megaproyecto Tren Maya, es el de los pueblos indígenas a la libre determinación, el derecho de autonomía, derecho al medio ambiente y acceso al agua, violación del derecho a la información, así como los tratados internacionales sobre derechos humanos como lo es, el convenio 169 de la OIT en su artículo 6 y 7.

De la misma manera, el Tren Maya es una articulación ferroviaria conectada con redes económicas que atraerá un gran reordenamiento territorial. Los artículos publicados por el gobierno federal, no mencionan nada hacia la afectación o violación sobre derechos humanos de pueblos originarios. La ruta del tren Maya es muy confusa y compleja, su trazo es también de proporciones exageradas para el tipo de suelo donde se pretende construir. Nuevamente en los artículos del gobierno, no existe un resguardo alguno hacia los derechos humanos de los pueblos originarios, hay una ausencia del concepto derechos humanos, y mucho menos se menciona quienes son las víctimas directas de los impactos negativos de dicho proyecto.

Al conocer más a fondo la región de Calakmul, nos damos cuenta que no existe tal demanda para dicha construcción de tal infraestructura como el Tren Maya. De igual forma no existe una necesidad que forcé para la construcción del Tren Maya para el corredor Campeche. Para El Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil el Tren Maya es un megaproyecto de muerte, pues a pesar de los riesgos causados por la pandemia del Covid-19, las autoridades continuaron sus labores, a pesar de que ya se tenía un amparo a favor de la detención parcial del proyecto en el corredor Campeche. Este mismo colectivo ha sido víctima de amenazas, hostigamientos, presiones e intimidaciones a quienes se oponen al proyecto, una violación más de los derechos humanos, hacia los pueblos originarios.

El Tren Maya tiene todas las características de lo que es un Megaproyecto, ya que es una estructura artificial que no nace desde las comunidades, demanda gran cantidad de capital y atrae riesgos. Por lo tanto atraerá más impactos negativos que buenos, al menos hablando de la región de Calakmul. El Tren Maya es compatible con la teoría de Marx, pues un proyecto

que ya desde antes que sea una realidad, las regiones involucradas, están viviendo el proceso social de la llamada “Acumulación originaria” citada en el capítulo tres de esta investigación.

Por tanto la teoría Marxiana es útil para analizar la realidad social y los impactos negativos de implementar la construcción del Tren Maya en el corredor Campeche. Actualmente las autoridades a cargo de la construcción del Tren Maya han propagado actos separatistas dentro de la comunidad en Xpujil, dividiendo a los miembros de la comuna entre los que si quieren al Tren, y entre los que no lo aceptan.

Bibliografía.

- Academia mexicana de profesionistas en evaluación socioeconómica de proyectos (Ampres), Propuesta metodológica para evaluación del proyecto Tren Maya, Diciembre 2018.
- Cámara de diputados, comisión asuntos frontera sur LXIV legislatura, Ficha técnica del Tren Maya: aspectos legislativos, ambientales, económicos y socio-culturales.
- CONACYT, resumen ejecutivo, Territorios Mayas en el paso del Tren: situación actual y riesgos previsibles.
- Instituto de derechos humanos. Pueblos indígenas y derechos humanos, Mikel Bernardo, 2006, Universidad de Deusto Bilbao volumen 14.
- David Harvey, breve historia del neoliberalismo.
- Gestión de recursos naturales como estrategia para el desarrollo productivo, medio ambiente y sociedad en Calakmul: un eje de investigación prioritario.
- Derechos humanos en México 2000-2018. César Navarro, Miguel Méndez. Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República, número 46 Febrero 2019.
- <https://cripx95.com/>
- Sexta grietas del norte, declaración de solidaridad con la lucha contra el Tren Maya, un Megaproyecto de muerte. Abril 21 del 2020.
- Andrea Micolta Pérez, ¿cuál es el propósito y proceso de un megaproyecto?, colegio Mary Mount, Medellín Colombia 2013.
- Carlos Marx, el Capital vol. 1, 1946 fondo de cultura económica, México DF.
- Oficina internacional del trabajo, Convenio número 169 sobre pueblos indígenas y tribales. Declaración de las naciones unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas.

Anexos.

Notas periodísticas.

1-<https://www.animalpolitico.com/2020/04/slim-tramo-2-tren-maya/https://>

Operadora de Slim CIRSA y FCC, construirá segundo tramo del Tren Maya por 18 mil millones de dólares FONATUR dio luz verde y la construcción de 237 kilómetros de Escárcega a Calkiní y comenzará el 12 de Mayo. Oficinas de la ONU en México manifestó conformidad. "30 de Abril 2020. Redacción animal político. Consorcio de Slim construirá segundo tramo del Tren Maya por 18 mil millones de pesos. En Animal político"

2-

<https://www.animalpolitico.com/2020/04/consorcio-mota-engil-mexico-gana-licitacion-tren-maya/>

El primer tramo del Tren Maya será construido por el consorcio Mota-engil y la China Cc por 15 mil mdp. El tramo de 227 kilómetros y va de Palenque Chiapas hacia Escárcega en Campeche. "23 de Abril 2020. Redacción animal político. Consorcio Mota-engil construirá primer tramo del Tren Maya por 15 mil mdp. En Animal político."

3-

<https://www.animalpolitico.com/2020/05/constructora-tren-maya-corrupcion-espana/>

La constructora que ganó el segundo tramo del Tren Maya, Fcc fue acusada en España de 82 millones en sobornos. Igualmente la constructora China Cc fue acusada de corrupción. Las dos empresas fueron imputadas a finales del 2019. El juez Ismael Moreno, acusa al consorcio Fcc de diseñar esquema de corrupción repetida, se inflan facturas al doble de su precio, facturas simuladas, pago de comisiones ilegales por 306 millones de euros a políticos en Panamá. " 1-Mayo-2020. Por Manu Oreste. Constructora que ganó segundo tramo del Tren Maya, acusada de corrupción en España. En Animal político. "

4-

<https://desinformemonos.org/pueblos-indigenas-de-mexico-contra-el-tren-maya/>

El 6 de enero del 2020 Comunidades mayas presentaron una demanda ante el juzgado uno de Campeche contra en Tren Maya. Acusan al Estado mexicano de

violar el proceso de consulta, al no respetar el convenio 169 de la OIT. Derecho de los pueblos están en riesgo (libre determinación como autonomía, integridad de las tierras y territorio, así como la preservación del hábitat). El consejo regional indígena y popular de Xpujil con apoyo de Diálogo en movimiento interpusieron un amparo por la denuncia a los errores en el proceso de consulta. Ya desde el 15 de noviembre del 2018 se dirigió una carta al presidente, para mencionar que el Tren Maya ni cumple con derechos humanos. Indígenas. Opositores son estigmatizados, violando la expresión de la voluntad y el consentimiento libre. " 10 de Abril del 2020. Por Elisa Cruz Rueda. Pueblos indígenas de México contra el Tren Maya. En Desinformémonos."

5-

<https://www.eluniversal.com.mx/nacion/conacyt-oculto-informe-critico-con-el-tren-maya-ven-riesgo>

30 científicos del conacyt entregaron reporte de impacto del proyecto, pero no fue difundido. El Tren Maya conlleva afectaciones negativas a las áreas naturales protegidas, 1288 sitio arqueológicos en peligro, así como 146 mil indígenas afectados, empleos precarios, trata y tráfico de drogas. Ese es el resumen del documento territorios mayas en el paso del Tren: situación actual y riesgos elaborado por el Conacyt, y jamás difundió este informe. " 9 de Marzo del 2020. Por Carlos Carabaña. conacyt oculto informe crítico del Tren Maya, ven riesgo. En el Universal."

6-

<https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/frenan-por-tiempo-indefinido-construccion-del-tren-maya-en-calakmul>

juez primero de distrito de Campeche, concedió la suspensión definitiva del Tren Maya a indígenas de Calakmul. Y estará vigente hasta que se resuelva el fondo de amparo . " 4 de Marzo del 2020. Por Diana Lastiri. Frenan por tiempo indefinido construcción del Tren Maya en Calakmul. El universal."

7-

<https://desinformemonos.org/tren-maya-neocolonialismo-de-alta-intensidad/>

Opositores indígenas al Tren Maya, como el poeta Pedro Vc y su familia, son amenazados. Colectivos denuncian amenazas y ataques contra defensores de la tierra. Tren Maya tendría impacto ambiental, social y natural. Sobre todo en zonas donde no existen carreteras ni vías férreas como en Calakmul. " 30 de

Diciembre del 2020. Por Silvia Ribeiro. tren Maya neocolonialismo de alta intensidad. En Desinformémonos."

8-

<https://www.sinembargo.mx/19-12-2019/3699181>

Después de la consulta ciudadana para el Tren Maya, la oficina en México del alto comisionado de la Onu, señaló que la acción no cumple con estándares internacionales. Luego de la consulta, lanzan amenazas a opositores. " 19 de Diciembre del 2019. Redacción Sinembargo. Consulta del Tren Maya no cumplió con estándares internacionales: ONU DDHH. En Sinembargo."

9-

<https://www.animalpolitico.com/hojas-en-el-cenicero/notificacion-mediatica-a-fonatur/>

La semana pasada en el juzgado segundo de distrito en Chiapas, ordenó suspender la construcción del primer tramo del Tren Maya. El fonatur emitió comunicado en 8 de Mayo en el que afirma que no le han notificado formalmente dicha resolución, por lo que no detendrá las obras. Indígenas de Chiapas presentaron demanda por los inicios del 30 de Abril en plena contingencia del tramo uno del Tren. " 11 de Mayo. Por Carlos Escoffie. Notificación mediática a Fonatur. En Animal político. "

10-

<https://www.animalpolitico.com/2020/01/suspension-tren-maya-autoridades-notificadas/>

Se confirma que la jueza primera de distrito en Campeche, Giselle Febles, dictó suspensión provisional para el Tren Maya en Xpujil. La audiencia donde se discutirá la suspensión provisional o definitiva, se pospuso para en 6 de Febrero. El gobierno federal negó que exista tal suspensión. " 30 de Enero 2020. Andrea Vega. Jueza sí concedió suspensión provisional contra el Tren Maya, pero autoridades no han sido notificadas. En Animal político. "

11-

<https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/slim-deja-atras-la-cancelacion-del-aeropuerto-para-ayudar-a-construir-el-tren-maya>

Carlos Slim y Amló se asocian para construir segundo tramo del Tren Maya. Se adjudicaron un contrato de 18 mil 500 mdp. Las obras comenzarán esta semana.

" 12 de Mayo del 2020. Por Andrea Navarro. Slim deja atrás la cancelación del aeropuerto para ayudar a construir el Tren Maya. En el Financiero."

12-

<https://desinformemonos.org/amlo-asignara-obras-del-tren-maya-al-ejercito/>

Ciudad de México, las obras de los dos primeros tramos del Tren Maya, se otorgarán a la secretaría de la defensa nacional.

" 18 de Marzo del 2020. Redacción Desinformémonos. Amlo asigna obras del Tren Maya al ejército. En Desinformémonos."

13-

<https://desinformemonos.org/activistas-se-pronuncian-contramilitarizacion-del-pais-y-anuncian-riesgos-para-los-pueblos/>

La coordinación metropolitana anticapitalista y antipatriarcal junto con el consejo indígena de gobierno, se pronunció contra el decreto publicado el 11 de Mayo que autoriza a las fuerzas armadas ejecutar tareas de seguridad en el proyecto Tren Maya. Afirman que los pueblos originarios enfrentarán la corrupción, actos de represión y despojo de los pueblos, uso de la fuerza pública, desplazamientos, asesinatos, violaciones y criminalización de las protestas, indicó la coordinación metropolitana. Exigen suspensión definitiva del Tren luego de que una juez otorga suspensión provisional de las obras, en los municipios de Palenque y Ocosingo en Chiapas. Se determina que la suspensión definitiva se resuelva el 14 de Mayo. " 12 de Mayo del 2020. Redacción Desinformémonos. Activistas se pronuncian contra militarización del país y anuncian riesgos para los pueblos. En Desinformémonos."

14-

<https://www.animalpolitico.com/2018/12/jaguar-poblacion-riesgo-tren-maya/>

Dos Mil jaguares de los cuales 1000 viven en la reserva de Calakmul, se encuentran en peligro por el Tren Maya. El proyecto no tiene que impactar en núcleos de áreas naturales protegidas. Así lo dijo Gerardo Caballos, presidente de la alianza para la conservación del Jaguar que sostuvo con Rogelio Pons, titular del fonatur. " 14 de Diciembre del 2018. Por Claudia Ramos. En riesgo la mitad de la población nacional de jaguares si el Tren Maya no cumple ley ambiental. En Animal político. "

15-

<https://www.animalpolitico.com/2018/11/requisitos-obras-infraestructura-tren-maya/>

Por ahora la obra no cumple con requisitos técnicos, legales, ambiental y de costo beneficio social. Para ser aprobado, los estudios que requiere cumplir una obra están especificados en la ley federal de presupuesto y responsabilidad hacendaria, y debe ser aprobada antes de que la secretaría de hacienda de luz verde. El secretario del medio ambiente, Rafael Pacchiano, dijo que aún no han ingresado ningún proyecto de infraestructura relacionado con aspectos ambientales. Toda obra tiene que estar sujeta a la presentación de manifestaciones de impacto ambiental, si no es así entra la profeta. Toda obra de infraestructura necesita: Estudios de ingeniería, de mercado, estudios legales y administrativas así como de impacto ambiental y financiero. El Tren Maya tiene un presupuesto de 150 mil mdp y el gobierno debe tener certidumbre de la tenencia de la tierra. " 14 de Noviembre del 2018. Por Claudia Ramos. Qué requisitos requiere una obra de infraestructura (el Tren Maya aún no cumple ninguno). En Animal político. "

16-

<https://m.aristeguinoticias.com/1605/lomasdestacado/caabsa-evalua-impugnar-el-fallo-del-tramo-3-del-tren-maya/>

Constructora CAABS podría impugnar el fallo en el que fonatur adjudicó el tramo 3, y en la que descalificado al obtener 35.2 puntos en evaluación, más de dos puntos por debajo del mínimo que es 37.5. fonatur adjudicó el contrato al consorcio Urales por 10 mil mdp. CAABSA no compartió el resultado de la evaluación, está compañía tiene 40 años de experiencia y más de 100 proyectos dentro y fuera de México, y cuenta con respaldo de la comsa con la construcción de la línea 12 del metro de la Ciudad de México. " Mayo 16 2020, redacción Anizr, CAABSA evalúa impugnar el fallo del tramo tres, en Aristegui noticias".

17- <https://desinformemonos.org/hostigan-a-mayas-de-xpujil-que-consiguieron-suspension-definitiva-del-tren-maya-en-calakmul/>

Integrantes del consejo regional indígena y popular de Xpujil que consiguieron suspensión del Tren Maya, son hostigados y sufren agresiones por parte de morena. Denuncian la comisión indígena de gobierno y el consejo nacional indígena. 14 de Marzo jueza de Campeche dictó suspensión definitiva a favor de

las comunidades. Asesor jurídico del CRIPX, Elisa Cruz Rueda, declaró lo que se busca con la impugnación es detener en su totalidad la construcción del Tren. " 6 de Marzo 2020, redacción Desinformémonos, Hostigan a mayas de Xpujil que consiguió suspensión definitiva del Tren Maya en Calakmul, en Desinformémonos".

18- <https://www.jornada.com.mx/2020/05/17/opinion/018a2pol>
<https://desinformemonos.org/abuso-de-poder-continuar-con-obras-del-tren-maya-durante-pandemia-comunidades-mayas/>

Abuso de poder construir Tren Maya en plena pandemia. Colectivos y habitantes de tres estados de la península interpusieron demanda ante la CNDH, estas obras no esenciales ponen en riesgo la salud, la vida y el medio ambiente de la región por los contagios de covid. Sin embargo las obras no se han detenido.

19- <https://www.animalpolitico.com/2020/05/adjudican-tramo-tres-tren-maya-constructora-segundo-piso-periferico-amlo/>

Constructora que construyó las obras del segundo piso en la ciudad de México durante el gobierno de Amlo, ganó licitación. " 15 de Mayo 2020. Por Manu Ureste, adjudican tramo tres del Tren Maya a constructora de segundo piso de Amlo, en Animal político ".

20- <https://www.animalpolitico.com/2020/05/cndh-tren-maya-indigenas-epidemia/>

Antes covid, la CNDH pide frenar construcción del Tren Maya por poner en riesgo la salud de trabajadores y población indígena. Pueblos indígenas presentaron queja ante este órgano por violación al derecho a la salud ante posibles contagios. " Mayo 14 2020, redacción Animal político, CNDH pide frenar Tren Maya por riesgos en pueblos indígenas ante pandemia. En Animal político".

21-

<https://www.lapoliticaonline.com.mx/nota/130213-constructoras-sacyr-acciona-y-gia-al-borde-de-quedar-afuera-del-tren-maya/>

Queda solo una ronda para competir para la construcción tras adjudicación de los últimos tramos anunciados por el fonatur, la Sacyr y Gia están al borde de irse. Solo queda asignar el tramo cinco. Primer tramo a Mota-engil, segundo a Slim, tercero por Gami, cuarto tramo a Ica, sexto y séptimo a la Sedena. "20 de

Mayo del 2020, por Daniel Blanco, constructora Sacyr acciona y Guía , al borde de quedar fuera del Tren Maya, por Animal político ".

22- <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/amlo-da-banderazo-de-salida-construccion-de-tren-maya>

Quintana Roo. Amlo: su gobierno no permitirá corrupción ni sobrepregios, o que no se cumpla el tiempo estimado de construcción de 28 meses con inversión 27 mil mdp. Estamos seguros de que lca la constructora del cuarto tramo, va a cumplir con el presupuesto. Amlo asigna a Daniel Chávez como supervisor para que la obra se lleve a cabo tiempo y forma, así como Javier Jiménez, Miguel Torruco, secretario de turismo y el encargado del fonatur Rogelio Pons. "1 de Junio del 2020, por Alberto Morales, Amlo da banderazo de salida a construcción del Tren Maya, en el Universal".

23- <https://www.milenio.com/opinion/jesus-rangel/estira-afloja/comisarios-defenderan-el-tren-maya>

Frente a suspensión provisional obtenida por el consejo regional indígena y popular de Xpujil (CRIPX) para frenar construcción del Tren Maya, diversos comisarios de Calakmul se ponen de acuerdo para decir al juez que ellos si quieren el Tren y se van a defender. Eleazar Dzib ek y Cristóbal Méndez comisarios y presidentes de la Unión de pueblos indígenas, quien aseguraron que en las asambleas de fonatur de Diciembre pasado, se decidió votar a favor del proyecto. Jiménez afirma que el CRIPX miente en lo que dice, y que jamás han hecho nada por la comunidad, aparte de que son una minoría. " 5 de Febrero 2020, Por Jesús Rangel, Comisarios defenderán el Tren Maya, en Milenio".

24-

<https://www.eluniversal.com.mx/estados/avances-del-tren-maya-violentan-derechos-y-marco-legal-ambiental-colectivos-indigenas>

160 colectivos indígenas y organizaciones sociales se pronunciaron en contra del Tren Maya al considerar, que sea han violentado los derechos humanos y garantías de la población en el estado de derecho. Además acusan de carecer de evaluación que descarte impacto ambiental, también de inoportuna la gira de Amlo por la península. Citan el informe del CONACYT, carencia de una evaluación ambiental del proyecto impide conocer el impacto que tendrá las vías y la operación del Tren sobre el suelo poroso y permeable de la península de

Yucatán, y también de las nuevas ciudades o polos de desarrollo que forman parte del megaproyecto. Ausencia de evaluación de impacto ambiental violenta el marco jurídico nacional e internacional que obliga al Fonatur, a someter el megaproyecto a evaluación ambiental. Se mencionan riesgos para la identidad cultural y posible mercantilización de la cultura indígena ; violación del derecho a la tierra. CNDH ha ordenado la suspensión de actividades no esenciales del proyecto. Hasta el momento existen tres suspensiones, Calakmul, Campeche y Chiapas. Participación de los pueblos originarios en el diseño y planeación del proyecto es limitada e inexistente. Privatización de tierras ejidales y siete mil 274 sitio arqueológicos en el paso del Tren.

"26/6/2020, por Adriana Varillas , Avances del Tren Maya violentan derechos y marco legal ambiental, en el Universal."

25-

<https://www.eluniversal.com.mx/nacion/amlo-pide-opositores-tren-maya-respetar-decision-del-pueblo>

Opositores tienen derecho a protestar, pero es una obra necesaria para la península, es justicia y protege el medio ambiente. A la par que se construye el Tren Maya se siembra miles de árboles. "3/6/2020, por Alberto Morales y Pedro Villa. Amlo pide a opositores de Tren Maya respetar decisión del pueblo, en el Universal."

26-

<https://desinformemonos.org/somos-un-pueblo-con-derecho-a-decidir-sobre-nuestro-territorio-agrupacion-chuun-taan/>

Los mayas no somos solamente campesinos, o pobres que necesita empleo, somos un pueblo originario con derechos a tomar decisiones en nuestro territorio, queremos decidir nuestro futuro, señaló la Chunn T'aan en una carta dirigida a Amlo que dio el banderazo de salida de construcción del Tren Maya, a pesar de que las comunidades no lo aprobaron. No sólo es el megaproyecto del Tren, si no también mega granjas porcícolas en cenotes y proyectos extractivistas. En su carta esa agrupación menciona: somos Mayas, habitamos estas tierras desde antes de la invasión. Tenemos lista de agravios, la división que nos han metido entre nosotros tú el presidente las conoces. Te decimos que la decisión de poner en funcionamiento un tren que pase por nuestras tierras, se han tomado sin nuestro consentimiento. Lo que queremos es otra manera de relación con el

Estado, 1/Junio/2020. "3 Junio 2020,por Desinformémonos.Somos un pueblo con derechos a decidir sobre nuestro territorio:agrupación Chunn T'aan. Ciudad de México, en Desinformémonos."

27-

<https://elceo.com/bienes-raices/daniel-chavez-dueno-de-vidanta-sera-supervisor-del-tren-maya/>

Amlo: he decidido que me represente como supervisor de obra el empresario turístico, y no va a cobrar nada. Chávez forma parte del grupo de empresarios consejeros del presidente junto con Salinas de Tv Azteca, Bernardo Gómez de Televisa y Hank González de Banorte. El grupo tiene negocios en los principales centros turísticos del país, como campos de golf, resorts y líneas de cruceros. El grupo se vio envuelto, tras darse a conocer que en el medio de la pandemia, despidieron a 2,741 trabajadores reportó el director del IMSS Zoe Robledo. 4 de Junio del 2020, por Liz Cervantes. Daniel Chavez, el dueño de Vidanta que será el supervisor del Tren Maya. En el CEO."