Gómez Durán, Thelma, "Tren Maya: '¿Qué es lo que va a enseñar el gobierno a los turistas cuando ya destruyó todo lo que había?'", *Mongabay Latam*, California, Estados Unidos, 23 de octubre de 2022.

Consultado en:
https://es.mongabay.com/2022/10/controversia-por-tren-maya-en-mexico-entrevista-romel-gonzalez/

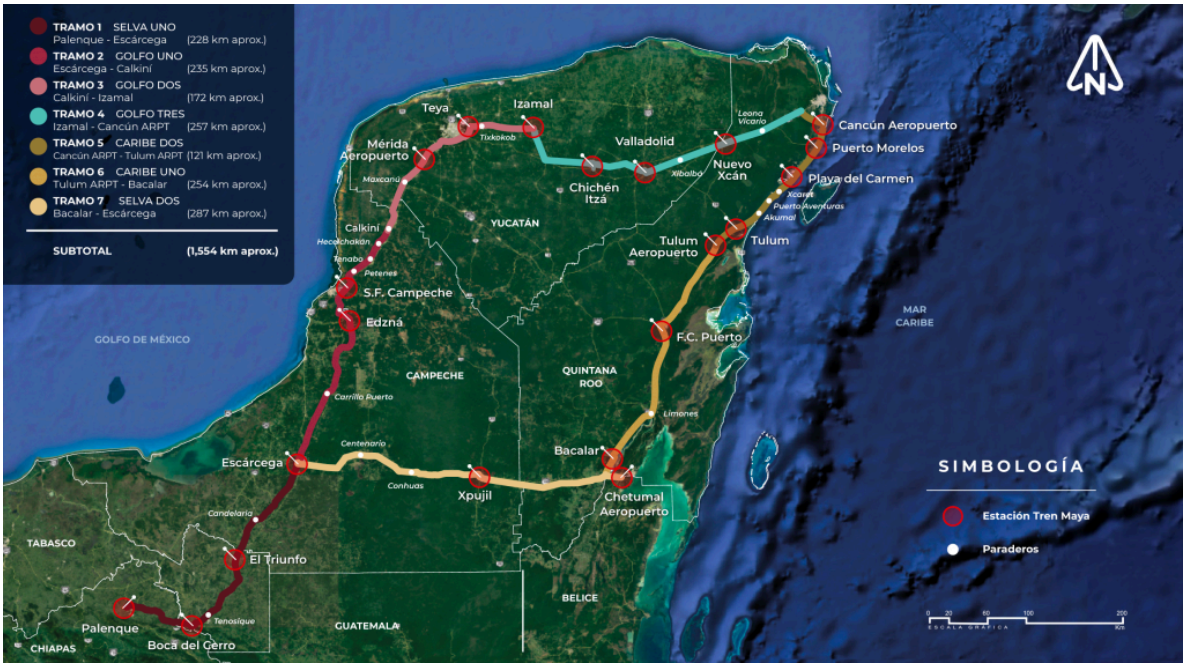
Fecha de consulta: 28/02/2024.

- *El Consejo Regional Indígena Popular de Xpujil (CRIPX) fue una de las primeras organizaciones comunitarias de la Península de Yucatán en levantar la voz en contra del tren maya.*
- *Desde 2020, el consejo obtuvo un amparo que ordena a distintas instituciones, entre ellas Fonatur, la suspensión de obras en la zona Xpujil, que forma parte del tramo 7 del Tren Maya que va de Bacalar, en Quintana Roo, a Escárcega, en Campeche.*
- *"En todos los tramos del tren hay grupos que no están de acuerdo con la obra", señala en entrevista con Mongabay Latam, Romel González Díaz, uno de los fundadores del CRIPX.*
- *Si hay bloqueos para oponerse a las obras se suspenderá el tren de Xpujil a Chetumal, advirtió hace unos días el presidente Andrés Manuel López Obrador.*

A mediados de la década de los noventa, las comunidades que se encuentran dentro y alrededor de la Reserva de la Biosfera Calakmul, en el estado de Campeche, sufrieron una intensa sequía. Las autoridades federales y estatales no atendieron el problema hasta que la

gente realizó una peregrinación que se transformó en una marcha de protesta. Ahí se dio la génesis de lo que hoy es el **Consejo Regional Indígena Popular de Xpujil (CRIPX), organización que desde entonces impulsa, entre otras cosas, la agroecología, la cosecha de agua de lluvia y la formación de defensores comunitarios del territorio.** Desde 2019, las comunidades que forman parte del CRIPX han sumado una nueva área de acción: utilizar todos los recursos legales nacionales e internacionales para impedir la construcción del llamado Tren Maya en el tramo 7, que va de Bacalar, en Quintana Roo, a Escárcega, en Campeche. Hasta ahora, su objetivo lo han conseguido.

De todos los amparos que los tribunales han otorgado a las organizaciones y particulares que han buscado detener las obras del Tren Maya, el que aún sigue vigente y que ordena la suspensión de las obras en la zona de Xpujil es el otorgado al CRIPX en 2020. La organización comunitaria, que tiene presencia en Campeche y Yucatán, recurrió a ese recurso legal para denunciar que la consulta sobre el Tren Maya, realizada en diciembre de 2019, en Xpujil, municipio de Calakmul, no cumplió con los estándares internacionales.

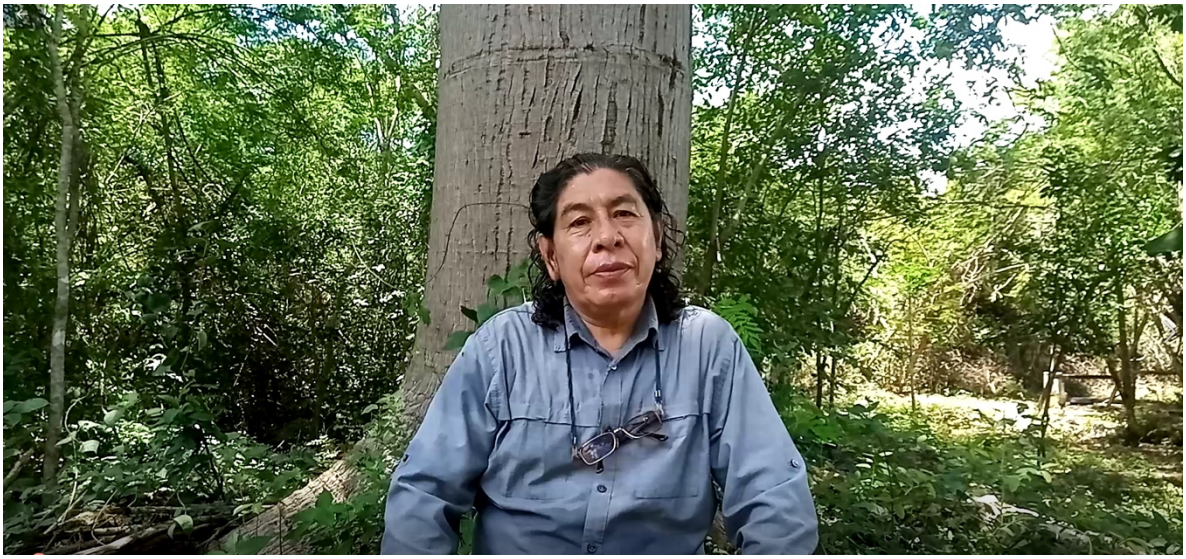


El mapa muestra los diferentes tramos que contempla el proyecto del Tren Maya. Imagen tomada de la página de Fonatur.

Su oposición a uno de los principales proyectos del gobierno de Andrés Manuel López Obrador ha provocado que el mismo presidente acuse al CRIPX, y a otras organizaciones no gubernamentales que han solicitado amparos contra el Tren Maya, de ser "conservadores" y de recibir fondos del extranjero.

El pasado lunes 17 de octubre, en su conferencia matutina, López Obrador habló de algunos problemas que ha enfrentado la construcción del Tren Maya en la zona sur de Quintana Roo. También advirtió que si hay bloqueos para oponerse a las obras, "se queda el tren hasta Xpujil (en Campeche) y no hay tren de Xpujil a Chetumal (Quintana Roo). Nada más que se va a saber quiénes fueron los responsables de detener la obra".

En entrevista con Mongabay Latam, Romel González Díaz, uno de los fundadores del CRIPX, explica por qué la organización se opone al megaproyecto y las presiones que han enfrentado algunos de sus integrantes para que cesen sus acciones legales en contra del Tren Maya.


Romel González Díaz, uno de los fundadores del CRIPX. Foto: ISHR

—El Consejo Regional Indígena Popular de Xpujil fue una de las primeras organizaciones de la sociedad civil que recurrió a tribunales para detener las obras del Tren Maya. ¿Por qué deciden emprender esa lucha legal?

—Nosotros nos enteramos del interés del gobierno federal de poner un megaproyecto, como es el tren, por los medios de comunicación. Ni siquiera lo supimos por las autoridades. Fue entonces que nos preguntamos: ¿de qué se trata eso? Empezamos a ver que había un problema serio, porque contemplaban un mal llamado Tren Maya y en la región no sabíamos de qué se trataba.

Cuando llegó Rogelio Jiménez Pons al municipio —entonces director del Fonatur— a hablar del proyecto le comenzamos a preguntar. Decían que es un proyecto que va a traer desarrollo. Les preguntamos a qué tipo de desarrollo se referían y nos hablaban de lo que para ellos significa desarrollo. A nosotros nunca nos preguntaron, todo se planteó desde el centro del país.

Cuando hicieron la consulta (finales de 2019), nos dimos cuenta que estaban violentando todos nuestros derechos y no estaban cumpliendo con lo que marcan los estándares internacionales, como el Convenio **169 de la Organización Internacional del Trabajo o lo que dice la Declaración de las Naciones Unidas sobre Pueblos Indígenas.**

En las consultas a la gente le pidieron que llevara una lista de sus peticiones y prometieron que iban a resolver los problemas que había. Cuando preguntamos cómo iban a hacer para resolver la falta de agua en la zona, no tenían respuesta. Tampoco pudieron explicar qué iba a pasar con la Reserva de la Biosfera de Calakmul y si tenían la aceptación de la UNESCO al ser patrimonio mundial de la humanidad. Al final, los funcionarios que en ese momento estaban a cargo del tramo 7 nos decían que no tenían información, que el proyecto no estaba terminado.

Por eso, nosotros preguntábamos: ¿cómo nos están consultando para un tren si ni siquiera tienen completo el proyecto ni tienen claro por dónde pasará?
Por eso, decidimos solicitar de manera colectiva un amparo en contra de toda la violación de nuestros derechos, en especial el derecho a la consulta, y denunciando que se habían ignorado los estándares internacionales.

Una de las zonas en el Ejido Playa del Carmen que han sido taladas para abrir paso al tren maya. Foto: Octavio Martínez.

—Ustedes consiguieron que, en 2020, el juez les otorgara el amparo que ordena la suspensión de las obras en la zona de Xpujil, en el tramo 7. ¿Esa suspensión sigue vigente?

—En un primer momento, nos dieron la suspensión provisional, después nos dieron la suspensión definitiva. En estos años, otras organizaciones y comunidades han presentado ante los jueces solicitudes de amparo para otros tramos del tren. Hasta ahorita, la única suspensión definitiva que sigue vigente es la que está relacionada con el amparo que nosotros presentamos.

La suspensión definitiva que tenemos no es para todo el tramo 7, solo es para la zona que está en la población de Xpujil. Ya presentamos una queja para solicitar que sea para todo el tramo 7.

—En la conferencia realizada el lunes 17 de octubre, el presidente Andrés Manuel López Obrador habló de la negativa de algunos ejidos de vender las tierras y mencionó que es posible que se suspenda el tramo de Xpujil a Chetumal. También advirtió que daría a conocer quiénes serían los responsables de que la obra no se haga.

—Él ha dicho que somos 15 los que no permitimos que se construya ese tramo del tren, pero los que presentamos el amparo fuimos muchos más. Desde que obtuvimos el amparo, gente del gobierno y que pertenece al partido Morena han presionado a nuestros compañeros para que se desistan del amparo. Nosotros hemos presentado otros recursos jurídicos. Además, como ya sabíamos que iban a venir presiones o represalias, decidimos presentar el recurso como personas físicas y socias del CRIPX.

Lo que nosotros le decimos a López Obrador es que respete lo que él mismo dijo; en algún momento señaló que si la gente decía que no al tren, él iba a renunciar a ese propósito. También lo que pedimos es que respete nuestro derecho a ser críticos al proyecto y que no se nos descalifique o criminalice.

Ahorita, ya están yendo a los ejidos a ofrecerles más dinero para que acepten vender sus tierras.

Decenas de cuadrillas de trabajadores operan maquinaria pesada a lo largo de la vía a la altura de Maxcanú, Yucatán. Foto: Robin Canul.

—Además de esas presiones, ¿los integrantes del Consejo han sufrido algún otro tipo de amenazas?

—En septiembre de 2020 nos robaron computadoras, *token*, dinero en efectivo, chequera. Hemos sido amenazados, hemos recibido llamadas, pero seguimos. No vamos a desistir.

—En agosto de 2020, López Obrador acusó al CRIPX y a otras organizaciones de recibir financiamiento del extranjero para echar abajo al tren maya. ¿Desde entonces, cómo ha cambiado el escenario en el que ustedes realizan su resistencia en contra del megaproyecto?

—No ha cambiado mucho. Cuando uno es crítico, analítico y propositivo, las autoridades de cualquier partido comienzan a descalificarte y así ha sido con este gobierno. A partir de esa declaración de López Obrador, se formaron grupos a favor del Tren. Apareció gente presionando a las comunidades, desprestigiando nuestro trabajo e, incluso, hasta hablaron de supuestas demandas.

Al principio, sí provocaron que en algunas comunidades nos criticaran y nos dijeran que estábamos en contra del desarrollo, pero conforme van observando los impactos en otros tramos, los abusos de sus decretos, el desconocimiento de posesión y propiedad, esas mismas comunidades están reaccionando y viendo que no son reales las promesas del gobierno y empiezan a concluir el tipo de daños que están haciendo al territorio.

Por ejemplo, en algunas comunidades que están en la zona del tramo 1 ya no todos están de acuerdo con el proyecto. Las obras han provocado inundaciones, fracturas en las casas, daños en las escuelas, presión por la guardia nacional. En el tramo 1, desde El Triunfo hasta Candelaria todo está inacabado, no están avanzando y han destruido mucho. Ahí hicieron la locura de tapar buena parte del río Candelaria. ¡Imagínate eso!

La gente se está dando cuenta de que muchas de las cosas que se han dicho, desde el gobierno y los promotores del tren sobre los supuestos beneficios, no son ciertas, no son reales.

A muchos ejidatarios les han prometido muchas cosas y, a la mera hora, no les cumplen. En el tramo 1, por ejemplo, también se denunció el fraude del despacho Barrientos y Asociados que Fonatur contrató para liberar los derechos de vía y pagar las indemnizaciones a los ejidos. Hasta ahora no han hecho nada jurídicamente o penalmente con ese despacho. A los ejidatarios y población en general, los engañaron.

Lo que ha sucedido ahora es que hay nuevos actores que se han sumado a denunciar todas las irregularidades alrededor de este megaproyecto.

Taller de capacitación de integrantes del CRIPX. Foto: cortesía CRIPX.

—¿Ahora ya están más acompañados en su lucha contra el tren?

—En todos los tramos del tren hay grupos que no están de acuerdo con la obra. En los últimos meses han sido más visibles esas resistencias, porque se ha sumado gente que tiene

más visibilidad. En el tramo 6, por ejemplo, ya hay gente de las comunidades que se están oponiendo.

Los que nos oponemos al tren no somos conservadores, ese término solo se usa para descalificar nuestro trabajo. El que en realidad es conservador es el mismo gobierno, porque no ha cambiado nada; cambió el partido que gobierna, pero sigue siendo la misma forma de gobernar, sigue intacta la estructura patriarcal, vertical, centralista y autoritaria. Se repite lo que se ha vivido con otros gobiernos: querer imponer un proyecto que no genera otras alternativas. Al final, el que más va a ganar de esto es el ejército o las fuerzas armadas, porque son quienes van a administrar los fondos que genere esta obra.

En un principio se habían presupuestado 120 mil millones de pesos para la obra, pero ahora pasa a más de 200 mil millones. Lo que López Obrador criticó del aeropuerto de Texcoco, ahora lo está haciendo acá. **Son los mismos vicios, las mismas formas de administrar y operar.**

Nosotros tenemos una serie de principios básicos que unen e identifican a quienes estamos en contra del tren. Uno de esos principios es el respeto a la naturaleza, al patrimonio cultural. Hoy a nivel internacional se habla de los derechos de la naturaleza, el derecho del agua, de la tierra… Ese principio es el que nos une.

Desde la carretera federal Campeche-Mérida, a la altura del Poblado de Pomuch, Hecelchakán, Campeche, las maquinarias excavan en los cerros para sacar material que se usa en la construcción del Tren Maya. Foto: Robin Canul.

—¿Consideran que en los próximos meses serán más las voces que manifiesten su oposición al tren maya?

—Sí. Siempre en nuestros pueblos, en las comunidades indígenas, se dice: "Démosle la oportunidad". Pero creo que se está viendo que la realidad es muy diferente a las promesas que se han hecho.

Las consecuencias de este proyecto pueden llegar a ser muy graves. Si se continúa con el tramo 5, si se tapan los cenotes y sigue la destrucción se tendrá una pérdida, primero, de nuestros recursos hídricos; romperán el tejido social y, por ende, la cultura de nuestros ancestros y la actual. Será un proceso degenerativo de nuestra cultura.

En la zona en la que nosotros estamos, que es el tramo 7 y en donde aún no comienzan las obras, yo convocaría a todos los que están preocupados por los bienes naturales a que nos unamos, que cerremos carreteras para que no se construya.

Nosotros vamos a seguir con nuestros procesos jurídicos y organizativos de denuncia. Y vamos a buscar todos los recursos legales, tanto nacionales como internacionales, para que ese tramo 7 no se haga.

Construcción del Tren Maya en Maxcanú, Yucatán. Foto: Robin Canul.

—En la zona donde se planea construir el tramo 7 del tren se encuentra la Reserva de la Biosfera Calakmul…

— Sí, por eso cuando nos hablan de que el tren impulsará el turismo, nosotros nos preguntamos: ¿qué es lo que va a enseñar el gobierno a los turistas cuando ya destruyó todo lo que había?

Nosotros solicitamos participar en la consulta pública de la Manifestación de Impacto Ambiental del tramo 7; revisamos las más de dos mil hojas de la manifestación y fuimos a Escárcega a escuchar a los ingenieros encargados de la obra. Nos dimos cuenta que no conocen el sitio y dicen barbaridades como que en esta región no se registran fuertes huracanes. No conocen la historia de la zona. Hay un desconocimiento e ignorancia profunda.

—A partir de los documentos que se filtraron por el *hackeo* del grupo autodenominado Guacamaya a la Secretaría de la Defensa Nacional se conoció que desde 2020, Fonatur tenía un análisis geológico del tramo 5 que indicaba el riesgo de colapso en la zona por las condiciones del suelo en esa área…

—El riesgo no es solo en el tramo 5. El suelo kárstico está en toda la Península de Yucatán. Este proyecto muestra cómo siguen con un proceso de colonización. Creen que ellos saben más que las comunidades. Nosotros advertimos que el suelo de la región es muy frágil, pero nunca nos escucharon. Esa es una de mis mayores preocupaciones con esta obra, los accidentes que se pueden provocar por el tipo de suelo que hay en toda la península.

Reserva de la Biosfera de Calakmul, en Campeche, México. Foto: Thelma Gómez Durán.

—¿Qué cambios se han dado en la región a partir de que se anunció la construcción del tren y que comenzaron los trabajos en los otros tramos?

—Se han dado muchos cambios. Por ejemplo, los terrenos en Xpujil aumentaron de precio. Por el tren, hay una especulación con la tierra en la región. En esta zona están devastando

cerros para poder instalar las líneas de energía eléctrica; están destruyendo la naturaleza por poner esas instalaciones. Están generando deforestación.

—¿Qué ha sido lo más difícil de esta resistencia en contra del tren?

—Mucha gente pensó que este gobierno iba a hacer algo diferente. Eso nos puso en una situación complicada, porque mucha gente pensaba que nosotros nos oponíamos solo por oponernos.

Nos oponemos al proyecto no porque seamos unos inadaptados. Es una defensa del territorio, es una lucha por la libre determinación de las comunidades indígenas, un principio que no han respetado.

El gobierno, en lugar de pensarse como el papá que viene a decirnos que es lo bueno y lo malo, debería escuchar y partir de las comunidades, con información real, con distintas opiniones, observadores, con ejemplos de experiencias coherentes, y no tener la idea de que nos viene a salvar de la pobreza.

A veces es difícil lograr que la gente vea los impactos negativos a largo plazo. La mayoría de la gente lo que ve son los impactos directos y a corto plazo. Mucha gente, no todos, prefieren ver el dinero que les van a dar, recibir la indemnización y no pensar que al rato no van a tener nada.

Trabajos de construcción del Tren Maya en el tramo 2 a la altura del poblado de Pomuch, Hecelchakán, Campeche. Robin Canul.

—En la región hay gente que sí quiere el tren, que sí lo mira como un camino para poder contar con servicios que ahora no tienen…

—Sí, pero realmente es porque no conocen lo que realmente será. Cuando a la gente les preguntas cómo es que el tren les va a ayudar, dicen que ahora podrán exportar sus productos, que podrán vender su artesanía. Pero en realidad no conocen todo lo que necesitan para exportar sus productos: las licencias, las certificaciones, el contacto directo con los compradores, entre otras cosas.

Hay gente que lo aprueba porque piensan que van a tener trabajo, pero no se dan cuenta que los que van a ganar son las grandes empresas que pondrán la infraestructura y que la gente sólo podrá ser empleado de esas empresas.

—Cuando se hizo la consulta, una de las peticiones de las comunidades de Calakmul era que se resolviera el problema de la falta de infraestructura para el acceso del agua

en la región. ¿El gobierno federal ha cumplido algunas de las promesas que entonces se hicieron?

—Ya pasaron tres años y nada. Lo único que han hecho, pero que aún no terminan, es construir un nuevo edificio para el palacio municipal, para que se vea bonito, y una biblioteca. También están arreglando el mercado de Xpujil. Pero no han hecho nada con el tema del agua. Las carreteras siguen igual de mal. No hay apoyo a la economía local. Lo que sí es que ahora hay más militares en toda la región.

**** Imagen principal:*** *Extracción de material para la construcción del Tren Maya. Foto: Robin Canul*