



Capricho presidencial

La promesa fue no derribar ni un árbol... van 7 millones. Un recuento sobre la devastación del Tren Maya

Un tren al que devorará la selva

Una obra faraónica rodeada de opacidad y corrupción: la Auditoría Superior de la Federación detectó irregularidades por más de 785 millones de pesos. Aún es incalculable la destrucción ecológica y del patrimonio cultural

Gerardo Ochoa Sandy

Periodista; X: @OchoaSandy

El Tren Maya avergüenza a México, menos al Ejecutivo. A principios de su administración, prometió gallardo que no derribaría un árbol y ya van siete millones, según sus propios datos, revelados por Transparencia. Fue falso que el tren circularía por la vía existente, sin ocasionar afectaciones. Esto es entonces un ecocidio, que abarca los siete tramos de la obra, de una extensión total de poco más de mil 500 kilómetros, dividida en 34 estaciones, a lo largo de los estados de Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

Llega el fin de su sexenio y no concluirá el proyecto. Lo cual le resulta inaceptable, por lo cual inaugura fragmentos, pero no completa su recorrido en el tiempo previsto. Haberse trasladado por autobús o aerolíneas locales hubiera resultado más adecuado y seguirá siéndolo para cualquier ciudadano sin obcecaciones. Para su infortunio, días después, por deficiencias en la construcción y la operación, el tramo inaugurado suspende el servicio.

No importa que la experiencia se repita en la inauguración, también a medias, de otros tramos. Tampoco, que los reyes de Suecia, invitados especiales, cancelen su recorrido, para evitar hacerse cómplices. Empieza a aceptar que funcionará bien cuando se concluya, lo



↑ El balastro utilizado en el Tren Maya se adquirió por adjudicación directa a empresarios relacionados con uno de los hijos de López Obrador.

ARCHIVO CUARTOSURCO



cual hará su candidata, si es que no se lleva un descalabro, dado que, si gana la candidata opositora, a su tren podría pasarle lo que le pasó al aeropuerto que canceló antes de tomar posesión.

Hoy día, el Tren Maya son vías, trenes de calidad media que circulan apesadumbrados y se detienen de improvviso, estaciones semivacías que por fortuna cuentan con taquillas, inmuebles con goteras, humedad y encharcamientos cuando caen aguaceros, baños inconclusos, muros casi en obra negra, locales para comercios vacíos, ausencia de cajeros automáticos y casas de cambio, un deficiente o casi inexistente traslado de las estaciones a los sitios de hospedaje o de recreo. Los videos de los usuarios y los ciudadanos lo confirman a diario en las redes, al igual que los reportajes de los medios.

Dentro del tren, no hay gran diferencia entre la clase turística y la premier. No hay un vagón que funcione como comedor. En las improvisadas tienditas venden baguettes, panninis, pingüinos, chocoroles, gansitos, comida chatarra y una limitada variedad de bebidas. Hay que pagar con efectivo pues no hay señal de internet para las terminales y por tanto tampoco conexión telefónica. Desde

las ventanas sólo se observa la desolación de los escombros que han dejado la tala y la construcción y que permanecerá ahí hasta que llegue el supuesto desarrollo que el Ejecutivo anunció que llegaría con su delirante proyecto. Ni siquiera el verde de la selva, que en realidad se atisba tasajeadá más allá del muladar.

No hay comercios abiertos contiguos a las paradas, la infraestructura turística colindante a la mayoría estaciones tomará muchos años, si es que acaso hay inversionistas, y lo más probable es que lo que proliferen sean changarritos de las al menos cien comunidades afectadas por el trazo del tren, mal planeado desde sus inicios, que en consecuencia sufrió muchas modificaciones que empeoraron aún más sus condiciones de vida. Junto al incierto turismo, que acaso sólo llegará a algunas estaciones, la otra fuente de ingresos es su uso como tren de carga, que esperemos no sea fayuca o sustancias ilícitas, pero tampoco el gobierno ha compartido un cálculo que sirva de justificación financiera. Sólo cifras sin un claro sustento.

Andrés Manuel López Obrador dijo que el Tren Maya generaría ganancias

para 2030, lo que apoyaría a los gastos de las pensiones, un pozo sin fondo —el otro es Pemex— en las finanzas públicas. Dado su estatus actual, no ocurrirá en esa fecha, por lo que Sheinbaum, si gana las elecciones, acrecentará la deuda, aumentará los impuestos, o continuará el acoso fiscal a empresarios, o las tres cosas. Si gana Xóchitl, hasta la vista. Para que en alguna fecha incierta el tren aporte ingresos a la Federación, primero tendrá que concluirse la obra. El costo inicial se estimó en 156 mil millones de pesos. A la fecha, se ha gastado 511.2 mil millones de pesos, 3.3 veces más, de acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad.

Los polos de desarrollo para la inversión turística sólo ocurrirán en algunas estaciones que puedan darse por seguras. Lo mismo en aquellas estaciones cercanas a fábricas o plantas industriales. Fastidiado del alud de amparos de las comunidades indígenas afectadas y de los ecologistas que demoraban tales expectativas, López Obrador publicó en el *DOF* del 18 de mayo de 2023 un decreto que estableció que el Tren Maya era un asunto de seguridad nacional, lo cual ha di-

ficultado saber quiénes son los propietarios de los terrenos colindantes a las estaciones, los potenciales inversionistas.

Uno de los argumentos favoritos de López Obrador en contra del proyecto del aeropuerto de Texcoco que canceló a través de una ridícula consulta popular, realizada del 25 al 28 de octubre de 2018 con la participación apenas del menos del 1% del padrón electoral, fue justo que políticos y empresarios cercanos al gobierno de Enrique Peña Nieto habían comprado terrenos cercanos al antelación. Los nombres que sí sabemos de los propietarios de terrenos colindantes a las estaciones del Tren Maya bastarían, si nos basamos en el mismo criterio, para cancelar la obra.

Una es Felipa Guadalupe Obrador, prima hermana de AMLO, quien ha recibido contratos de Pemex por adjudicación di-



“Prometió gallardo que no derribaría un árbol y ya van siete millones, según sus propios datos”

recta por 365 millones de pesos. Es, además, administradora de la cooperativa Chay Tyoxja El Dorado, operadora de los hoteles Winika Habitat y Winika Alterra, cercanas a las ruinas de Palenque, Chiapas. Dos meses después del inicio de las obras del Tren Maya, el 19 de febrero de 2019, el ayuntamiento le autorizó el cambio de uso de suelo de ambos predios, para que brinden servicios de hospedaje.

El Hotel Habitat tiene una extensión de 32 hectáreas, se describe como un “desarrollo ecoturístico en medio de la selva chiapaneca” y consta únicamente de ocho habitaciones. El Hotel Alterra alcanza una extensión de seis hectáreas y cinco habitaciones. Es claro que el cambio de uso de suelo le garantiza a la prima hermana del Andrés Manuel López Obrador un gran negocio, por la colindancia con Palenque y la parada del tren. Ya se frota las manos para construir sus *spa*.

Latinus ha documentado en su serie “El Clan” la red de tráfico de influencias de los hijos que AMLO tuvo con su primera esposa, Rocío Beltrán Medina, quien falleció en 2003 de lupus. Gonzalo *Bobby* López Beltrán, el tercer hijo de ese matrimonio, articula en concreto una red de negocios y tráfico de influencias, que ha sido documentada en registros públicos, plataformas de Transparencia y comuni-

caciones hackeadas al Ejército por *Guatemaya Leaks*, relacionada con el tren.

Basta un ejemplo. Amilcar Olán, amigo de Andrés Manuel —*Andy*— y de José Ramón López Beltrán, con quienes también ha creado una red de corrupción en otras áreas, ha recibido a través de Gonzalo 193 millones de pesos para producir 500 mil metros cúbicos de balasto, las piedras que se colocan entre los rieles y sobre los durmientes, aunque no cumplen con los criterios de calidad que establece la ley. El traslado del material a Cancún tiene un costo de 2 mil millones de pesos. Los audios revelan que dan moche para que las autoridades aprueben el balastro sin ser evaluado.

Alfonso Romo, exjefe de Oficina de la Presidencia, inauguró una planta de su empresa agroindustrial Enerall, ubicada cerca de cuatro estaciones del tramo 4 del Tren Maya, construido por la empresa ICA. Ubicada en el estado de Yucatán y con una extensión de 15 mil hectáreas, la planta Tizimin fue inaugurada el 14 de noviembre de 2017, seis días antes de que el presidente diera a conocer su Proyecto de Nación 2018-2024, que incluía el Tren Maya. La estación de Valladolid se encuentra a 55 minutos; la de Xcan, a una hora 13 minutos; la de Chichén Itzá, a una hora 20 minutos, y la de Izamal a una hora 27 minutos.

El exchofer y exsecretario particular de López Obrador, Nicolás Mollinedo Bastar, adquirió un parque ecológico en vecindad con la estación Tulum, que está a nombre de sus hijos Nicolás, Samuel

e Isaac. El parque consta de 64 hectáreas, siete veces las dimensiones de la zona arqueológica de Tulum y casi tan grande como Xcaret, y consta de un cenote, palapas, baños, regaderas y renta de equipo para la práctica de *snorkel*.

Lydia Esther Portilla Mánica, exesposa de Mollinedo, es propietaria de la compañía administradora Preservación Ecológica Sac Actun, donde los hijos se desempeñan también como administradores. En enero de 2018, dos meses después del anuncio del Tren Maya, la familia tomó posesión del terreno, una donación de uno de los tíos a sus sobrinos. Desde esa fecha, los Mollinedo han creado empresas dedicadas al desarrollo y administración de parques y complejos hoteleros. Esta zona pasaría de recibir de 2 millones a 5 millones de turistas al año.

Y la estación Palenque está a seis minutos del rancho de López Obrador, que ha dicho es propiedad de sus hijos.

Uno de tantos cambios de la ruta del tren, derivado de la falta de planificación, impactó a los mantos acuíferos. El 60% del Tramo 5 Sur, de 677 kilómetros de longitud y que comprende de Playa del Carmen a Tulum, se decidió que fue-



ra elevado, como protección del suelo kárstico, los cenotes, las cavernas y los subterráneos. Las obras comenzaron sin un estudio del impacto ambiental, como sucedió también en varias ocasiones en los tramos restantes.

La solución, consistente en colocar pilotes que sirvieran de base y rellenar con cemento, comenzó a causar un ecocidio más, que se añadió al de la tala de árboles. Los ecologistas documentaron con videos a través de la red social X el daño causado a los mantos acuíferos y los riesgos potenciales de un desplome debido al incumplimiento de la normatividad vigente en obras de esta naturaleza. AMLO los despreció.

Tal como en otras áreas de la vida cívica, el Presidente militarizó el Tren Maya, responsabilizándolo de la construcción. La destrucción de zonas y sitios arqueológicos, ocasionó constantes protestas en contra del INAH. Diego Prieto se volvió visitante frecuente de la conferencia matutina para tratar de justificar la destrucción. El arqueólogo Fernando Cortés de Brasdefer fue de los escasos especialistas que alzó la voz. El Centro INAH Quintana Roo emitió un acta administrativa en su contra y el Consejo Nacional de Arqueología intentó desacreditar su trayectoria. Prieto también lo amenazó.

Entonces comenzamos a preguntarnos: ¿cuál era el destino de la madera? Dada la corrupción que gobierna a la 4T sin distinciones, lo más probable era que el propio Ejército estuviera haciendo negocio, o hasta que los militares de alto rango

estuvieran remodelando sus casas con maderas preciosas. Los beneficios económicos que han recibido con su participación en la vida civil durante el sexenio, adicionalmente, tendrán graves repercusiones en su mentalidad a largo plazo.

Antes de que el reclamo se volviera mediático, explicaron que la trituraban para que sirviera de abono, tampoco sin documentarlo. Estos y muchos aspectos más se podrían saber hasta agosto de 2027, cuando concluye la reserva de la información. Sólo el Instituto Nacional de Acceso a la Información podría dar marcha atrás a esa dis-

“El ‘golpe de Estado técnico’ se ha vuelto una muletilla que varios tememos sea utilizada no sólo para el Tren Maya”

posición. Una razón más por la cual quiere destruirlo López Obrador.

El reporte de la Auditoría Superior de la Federación de 2022 señaló irregularidades por 785 millones de pesos: pagos excesivos, planeación deficiente, terrenos adquiridos y no justificados o sin los avalúos correspondientes, trabajos que no se ajustan a lo establecido, y falta de acreditación del programa de vigilancia ambiental y del proyecto ejecutivo. La ASF reportó que las irregularidades de las tres obras “insignia” de AMLO—Tren Maya, Dos Bocas y el AIFA— ascendían

a los 909 millones de pesos. Es decir, las del tren equivalen a 86.3% del total. Aún así, para 2024 el INAH recibió un aumento de 61.20% para la adquisición de terrenos asociados a la obra.

Ya desde el 25 de octubre de 2021, Xóchitl Gálvez, entonces senadora del PAN, lamentó en el pleno que las comunidades indígenas no hayan sido consultadas adecuadamente y enfatizó lo referido por representantes de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, acerca del incumplimiento de los estándares internacionales y la violación de derechos humanos de los habitantes por donde cruzará el tren. Para esa fecha, había ya 25 amparos contra la obra.

Una y otra vez, AMLO no respetó los amparos. El 29 de mayo de 2023, aseveró que de acuerdo con la Constitución y las leyes “tenemos el derecho de hacer obras en beneficio del pueblo”, por lo que consideró un intento de “golpe de Estado técnico” los intentos de neutralizar al Poder Ejecutivo. Incluso ha pisoteado suspensiones definitivas de tala de los tramos 3, 4 y 5 norte, y el 6, en áreas que no lograron las aprobaciones de cambio de usos de suelo en terrenos forestales. El “golpe de Estado técnico”, desde entonces, se ha vuelto una muletilla que varios tememos sea utilizada no sólo para el Tren Maya sino hasta para las elecciones a la presidencia de México.

Si finalmente no se concluye el tren, hipótesis que no puede descartarse, no es improbable que lo devore la selva. ●

↓ La Profepa reportó derrame de cemento en cinco cavernas a causa de los pilotes del Tren Maya, en el Tramo 5 Sur.



PERIÓDICO

PAGINA

FECHA

SECCIÓN

EL UNIVERSAL
EL GRAN DIARIO DE MÉXICO
confabulario

1,11-12

12/05/2024

LEGISLATIVO



FOTO DE SÉLVAME DEL TREN