



*Violación de derechos y corrupción.
pezobrador.org.mx/*

TREN MAYA

**Lejos de un trabajo digno y bien pagado,
humillación, hostigamiento,
irregularidades, abusos...**



[Viene de la
página anterior](#)

Uno de los programas estrella del gobierno de la 4T, el Tren Maya representa para los trabajadores civiles que lo construyen un infierno lejos de la promesa presidencial de un trabajo digno y bien remunerado. Testimonios recabados para este reportaje dan cuenta de abusos, desfalcos, robos y maltrato contra los obreros de este proyecto a cargo de militares. Además, la edificación de un desarrollo hotelero impacta la Biósfera de Calakmul, Patrimonio Universal protegido por la Unesco.

Silke Grasreiner*

CALAKMUL, Camp.— José (nombre cambiado) rompe a llorar a los pocos minutos de nuestra primera conversación. “Lo siento, pero me duele lo que está pasando aquí”. El dolor por los abusos que ha sufrido es demasiado grande, pero también lo es el alivio de que por fin alguien le escuche y le tome en serio. José es albañil y en el momento de la entrevista llevaba varios meses trabajando en las obras del Tramo 7 Frente 5 del Tren Maya.

Llegó a Conhuas, un pueblo de unos 700 habitantes en la parte más remota del estado de Campeche, con un grupo de trabajadores procedentes de Chiapas. Conhuas es el último pueblo antes del imponente sitio maya de Calakmul, que se encuentra a 60 kilómetros en medio de la selva y dentro de la Reserva de la Biósfera del mismo nombre, reconocida como Patrimonio Mundial Mixto (cultural y natural) por la Unesco. Aquí la Sedena construye no solamente un paradero del Tren Maya, sino también uno de los seis nuevos hoteles a lo largo de su ruta.

“Soy un indio pobre —dice José—, no tengo educación; sólo hago trabajos sencillos, pero lo necesito para alimentar a mi familia, así que aún no he dicho nada”.

Especialmente en las zonas remotas como ésta, el personal civil de la construcción del Tren Maya está expuesto a malos tratos por parte de sus superiores, en su mayoría militares. José presenció abusos desde la humillación al hostigamiento sexual a punta de pistola.

La promesa era un trabajo bien pagado y digno, con alojamiento y comida gratuitos. “Sólo tendríamos que pagar de nuestros bolsillos la cena y los artículos de higiene personal”, dice.

Al principio, él y sus compañeros fueron alojados en barracones militares. Era gratis, pero estaban a merced de las humillaciones de los soldados. Durante el día los ingenieros militares les insultaban llamándoles “indios” y “animales”. Por la noche ellos llegaban a los barracones a punta de pistola, despertaban a los trabajadores, los humillaban y se burlaban de ellos. “Es como un secuestro. Alguien que duerme con una pistola... Eso no está bien”, cuenta José con voz llorosa.

José y otros trabajadores afectados han elaborado una lista con los nombres de los ingenieros militares que habrían realizado o autorizado los abusos. Dice que fue personalmente humillado a punta de pistola por el subteniente de zapadores Daniel Báez Moratilla.

Sus superiores estuvieron enterados, pero no hicieron nada. Los superiores son Marco Antonio Nava Palestina, el ingeniero militar de mayor rango —teniente coronel—, responsable de las obras de construcción del tramo del Tren Maya en Conhuas y alrededores, y Gerardo Rodríguez Avilez, ingeniero militar con el rango inferior de capitán segundo.



Exempleados advierten riesgos en su construcción.

Foto: <https://lopezobrador.org.mx/>



Viene de la
página anterior

Denuncias de violación

A Rodríguez también se le nombra en relación con el abuso sexual de personal civil femenino. José y otros trabajadores afirman que a menudo se emborrachaba durante el día y acosaba a las mujeres.

A otras mujeres las amenazaron con despedirlas si no iban a limpiar a los alojamientos privados de los militares. “Las mujeres nunca volvieron a trabajar después, se fueron a sus estados de origen, todas venían de fuera, y por tanto no tuvieron oportunidad de contarnos qué había pasado exactamente”, dice.

Los militares se aprovecharon de las mujeres más débiles y vulnerables, y de las que no podían representar una amenaza para ellos por no tener ni casa ni familia en la región. Así como las víctimas, la mayoría de los presuntos responsables ya no se encuentran en el lugar.

Una mujer tiene el valor de hablar meses después de haber sido acosada sexualmente por militares. Lidia (nombre cambiado) es una de las muchas trabajadoras que fueron llevadas a las brechas. “Cuando entré a trabajar éramos dos mujeres y nos mandaron 50 hombres. Estamos abriendo brecha, ahí había dos cabos que estaban encargados de checar los tramos y uno de ellos me empezó a ofrecer dinero para que me acostara con él, o que si no me daría más trabajo. Me dijo que, si yo no aceptaba, me pondría a trabajar bajo el sol sin descanso”. Lidia tenía suerte. El cabo fue trasladado antes de que pudiera ocurrirle algo peor.

Al principio de las obras del Tren Maya los militares estacionaron aquí a cientos de soldados que “se comportaban como animales salvajes”, dice José, “Si hubiera sido mi esposa, sé lo que hubiera hecho. Pero además ellos tenían armas, así que tenía las manos atadas”.

Exige justicia al gobierno federal. “Nos prometieron puestos de trabajo. Los tenemos, pero de muy mala calidad y con maltrato. Estoy harto de los abusos de los soldados con sus armas”. Y añade: “Cuando vino el presidente (Andrés Manuel) López Obrador, nosotros lo hemos visto, todo funciona a la perfección. Da la vuelta, y sigue igual”.

Alojamiento precario

Por falta de espacio, al llegar más trabajadores, José y sus compañeros fueron echados a la calle. Muchos habitantes de Conhuas sólo disponen de sencillas chozas de madera con tejados de láminas.

Las viviendas de alquiler son escasas y las que hay están superpobladas. “En una casa de cinco por seis metros vivimos 18 hombres”, cuenta José. Las camas son sólo de tablas de madera. En vista de los numerosos trabajadores de la construcción se han creado más casas de alquiler, pero los precios han subido de forma totalmente desproporcionada en comparación con la comodidad. “Cuando llegué hace ocho meses una choza costaba entre 800 y mil pesos. Hoy cuesta de dos mil 500 a tres mil pesos y ya no queda ninguna”.

En Xpujil, la cabecera del municipio de Calakmul, a 60 kilómetros de Conhuas, las rentas explotaron. Ahí se encuentra el Frente 3 del Tramo 7 del Tren Maya. En 2021 todavía había cuartos de material en 250 a 500 pesos; las casas costaban entre 500 y mil 500.

Ahora, a finales de 2023, hay que pagar tres mil para un cuarto de material para dos personas, dos mil para un cuarto de madera con techo de lámina, una casa pequeña de dos cuartos de material cuesta entre siete mil hasta 20 mil –precios como en Mérida, pero lejos de la calidad de construcción en la ciudad–.

José gana tres mil pesos a la semana como albañil. “Otros que hacen el mismo trabajo, pero que fueron contratados directamente por el ingeniero militar de más alto rango, vía contratistas amigos suyos, reciben de cuatro mil 300 a cuatro mil 500 pesos”, afirma.

La injusticia en el pago es sólo la punta del iceberg. Abajo se esconden varios esquemas de desvío de los recursos que el gobierno federal pone a disposición de la Sedena para el Tren Maya.



[Viene de la
página anterior](#)

Robo sistemático de sueldos

El primer esquema que afecta a cientos de trabajadores es el robo sistemático de sus sueldos y prestaciones. Funciona de la siguiente manera: en el momento de la contratación los militares les dejan firmar contratos laborales por tiempo limitado a tres meses renovables.

Por lo regular, al mismo tiempo, el trabajador tiene que firmar una carta de renuncia para poder despedirle en cualquier momento; en ocasiones firman hasta hojas en blanco. No recibe copia de su contrato. Se le comunica un cierto monto que ganaría por semana.

A la hora del pago del sueldo el trabajador recibe una cantidad menor que la pactada y se le amenaza con correrle enseguida si no la acepta. El pago se realiza sólo en efectivo, y el trabajador tiene que firmar la recepción del sueldo completo, sin tampoco recibir una copia de su recibo firmado. La diferencia se queda en manos del personal militar y contable encargado de los pagos a los trabajadores.

El mismo esquema aplica al pago de prestaciones como horas extra, aguinaldos y finiquitos o éstos se retienen por completo de una vez. Durante 2023 ya hubo varios paros de trabajo en el Tramo 7 por estas irregularidades con los pagos, como el del 12 de abril último en la comunidad de Centenario, en el municipio de Escárcega. Varias decenas de trabajadores bloquearon la Carretera Federal 186 entre Escárcega y Chetumal para manifestarse contra la corrupción y el trato déspota por parte de algunos elementos del Ejército.

Dos días más tarde, más de 150 trabajadores del Frente 3 del Tramo 7 siguieron su ejemplo en Xpujil. En el área donde se construye la estación del taller del Tren Maya armaron un bloqueo con volquetes. Señalaron al mayor Raúl Abel Velázquez Hernández y a la teniente Fátima Cruz López como responsables directos.

Trabajadores intimidados

“Es una completa injusticia”, afirma José Agustín Anguas Escalante, de Xpujil, quien vivió el abuso de la Sedena en carne propia. El joven trabajó casi durante un año en el Tramo 7 Frente 4 por la comunidad de Becán, a unos nueve kilómetros de Xpujil, y nunca recibió el dinero acordado completo.

“En la nómina salía que semanalmente debían pagar tres mil 600 a tres mil 700 pesos. Y lo que nos pagaban eran sólo tres mil. Son mínimo 600 pesos semanales de diferencia durante 48 semanas”. Son casi 30 mil pesos en total que Agustín no obtuvo. **Hay casos de trabajadores por los cuales se cobra sueldo, pero que ya no existen**, comenta Luisa (nombre cambiado): “Los encargados de los tramos son los que están agarrando el dinero, y hay personas a las cuales dan de baja, según ellos, pero de repente aparecen dados de alta para que los encargados puedan cobrar en lugar de ellos”.

Gabriela, quien trabajaba como banderera en el mismo Frente 4, cuenta: “A una de mis compañeras le dijeron que no hablara nada de lo que viéramos que hicieran mal porque si no la despiden. O sea, nos amenazan si decimos las cosas que ellos hacen mal. Ellos lo que hacen mal es robarse el dinero de la gente”.

Además, la Sedena no respeta las ocho horas de trabajo diario que indican los contratos, normalmente de ocho de la mañana hasta las cinco de la tarde; pero si se requiere tiempo extra, llegan a ser hasta cinco horas más sin pago.

Alfredo (nombre cambiado) expone: “Te hacen trabajar hasta las diez de la noche y te pagan una miseria. ¿Cómo sacas pruebas si no te dan un comprobante de pago?”; “te pagan en efectivo para robarte. Hay mucha gente que tiene miedo de hablar porque los corren. La necesidad nos obliga a guardar silencio y obedecer”, lamenta su compañera Silvia (nombre cambiado).



Viene de la
página anterior

Falsas declaraciones ante el SAT

Agustín se puso listo y sacó del portal de internet del SAT los recibos de pago de nómina semanales que declaró la Sedena en su nombre. “Tengo experiencia en documentación y trámites y yo aprendí a hacer mi declaración y recuperar mis facturas. Ahí fue donde me di cuenta. Yo trataba de decirle a mis compañeros que revisaran sus facturas del SAT para que vean el engaño, pero pocos me hacían caso”.

Por ejemplo, la factura de su pago de nómina expedida por la Sedena el 29 de diciembre de 2022 arroja cuatro mil 491.60 pesos después de todas las deducciones. Lo que dice Agustín que recibió en efectivo fueron tres mil pesos, como siempre. La diferencia, incluyendo su aginaldo, “desapareció”.

Pero Agustín parece ser uno de los pocos que tienen documentos en sus manos que comprueban claramente el robo de partes de los sueldos realizado por personal del Ejército, porque en su caso la Sedena cometió el “error” de pagarle durante tres meses, de julio a septiembre de 2022, por medio de depósitos a su cuenta bancaria en Banjército y no en efectivo.

Los montos de los depósitos a su cuenta durante estos meses y los que la Sedena declaró como sus pagos de nómina no coinciden: 22 de julio: dos mil 300 pesos depositados, tres mil 63.60 pesos declarados; 29 de julio: dos mil 300 pesos depositados, dos mil 995.80 pesos declarados; 5 de agosto: dos mil 300 pesos depositados, tres mil 63.60 pesos declarados; 12 de agosto: dos mil 300 pesos depositados, tres mil 63.60 pesos declarados; 2 de septiembre: dos mil 300 pesos depositados, tres mil 63.60 pesos declarados el 6 de septiembre.

Agustín abrió su cuenta en Banjército solamente para recibir sus pagos por parte de la Sedena, y casi todos los depósitos y las declaraciones de su nómina ante el SAT tienen la misma fecha, así que están claramente relacionados. **Para no dejar rastro en las cuentas de la Sedena, los pagos no se realizaron como transferencias interbancarias, sino en la forma de depósitos en efectivo por alguien quien fue personalmente al banco, algo que la Sedena nunca hace con pagos de nómina a cuentas bancarias, como confirma una fuente dentro del Ejército.**

Después de eso al parecer alguien se dio cuenta del fraude porque los tres últimos pagos de septiembre coincidieron y Agustín fue cambiado a pagos sólo en efectivo, sin recibo alguno para él.

Corrupción de alto mando

El desfaldo afecta a todas las grandes obras de infraestructura bajo el mando de la Sedena. Antes del Tren Maya, Agustín trabajaba en el Acueducto López Mateos-Xpujil, el cual se moderniza al mismo tiempo a lo largo de la Carretera Federal 186. El encargado del acueducto es el general brigadier I.C. Raúl Manzano Vélez.

Un contador del departamento de Recursos Humanos confirma que los robos parciales de los pagos de los trabajadores no solamente ocurren con el conocimiento del general, sino que él instruye al personal civil cómo ejecutarlos. La encargada de los pagos, que colaboraba estrechamente con el general, era una ejecutiva civil de nombre Guadalupe Carmona.

“Toda la plantilla de los altos mandos era de familiares de ella”, dice Agustín. “Por eso los auditaron e hicieron cambio”.

Los denunciantes señalan también al mismo coronel encargado del Tramo 7 Frente 3 del Tren Maya, Noé Leal Cruz. Afirmar que hay una empresa que se llama Kensil, en la que a los choferes les pagan siete mil 500 pesos semanales y sólo tiran un viaje al día.

Señalan además que hay una empresa Argenis, relacionada con Michael Argenis Jiménez Miranda, mano derecha civil del coronel Leal Cruz.

Sostienen que esta compañía aprovecha las horas muertas nocturnas para extraer de los camiones de volteo, tractocamiones, pipas y maquinaria el combustible diésel que otorga Sedena como parte del trabajo en el Tren Maya, en complicidad con el señor Ángel Salvador Pérez Pérez, conocido como *El Cabo*, quien era un operador de maquinaria y ahora funge como segundo a bordo de Argenis Jiménez.

El diésel se vende después a huachicoleros, quienes se internan con sus camiones por un camino el cual conecta con la carretera y que no está vigilado por la Guardia Nacional. Personal civil que informaba al coronel Noé Leal Cruz de estos robos fue despedido.



[Viene de la
página anterior](#)

Omisiones graves en la construcción

Advierten que las diversas irregularidades en el Frente 3 del Tramo 7 bajo el mando del coronel Noé Leal Cruz ponen en peligro a los futuros usuarios del tren porque no se respetan los materiales, ni las indicaciones de construcción necesarias.

“Me preocupa mucho el futuro del tren. No soy adivino, ni soy brujo, ni soy chamán, pero casi estoy prediciendo un descarrilamiento del tren porque no se están siguiendo los procedimientos constructivos como deben de ser”, dice Javier (nombre cambiado).

“La base hidráulica la están asentando encima del lodo, de tierra inestable. Puede estrenarse el tren, puede aguantar la entrega, pero al paso de dos o tres años va a tener asentamientos. Cuando tenga más asentamiento, va a pasar lo de la Línea 12 del Metro en la Ciudad de México, el tren se va a descarrilar”.

Las capas que se requieren para las vías del tren son primero pedraplén (piedra), encima de éste terraplén que es saskab, luego subrasante que es saskab más fino, luego subbalasto y al final balasto.

Según Javier, la primera capa de pedraplén se omitió por completo en unos 15 a 30 kilómetros de las vías del tren en el Frente 3 del Tramo 7. “Debe tener una base estable, una capa de pura piedra, o sea pedraplén para aguantar el peso del tren. Eso no lo están poniendo. Yo, como mexicano, no me subiría en este tramo”, dice Javier.

El problema no solamente ocurre en el Frente 3. En el Frente 6 por Centenario un ingeniero explica: “Sólo se pone capa de pedraplén donde el nivel freático está a uno o dos metros, o sea si en los sondeos al excavar se encuentra flujo de agua”. Un ingeniero constructor militar contradice. Según él, todo el tramo debe llevar una primera capa de pedraplén. Lo que varía es la profundidad de esta capa, y eso se determina también con base en estudios hidrológicos de la zona, ya que el mero sondeo en un cierto momento no dice nada sobre si sí o no se acumula agua de lluvia en este lugar en otra época del año y hasta qué altura.

Un empleado de un laboratorio externo que la Sedena contrató para el control de calidad revela que, en cuanto al modo de construir ocurre otra omisión grave en el Frente 3 del Tramo 7.

Los laboratorios son contratados para certificar y supervisar el nivel de compactación de la capa del terraplén. Según el empleado, el material del Tramo 7 Frente 3 no respeta la norma de la SCT N-CMT-1-01, que según un documento interno de la Sedena es la pauta para las capas de terraplén y que estipula un grado de compactación de un 88% como mínimo. El terraplén utilizado allí tendría solamente un 85% de compactación.

El empleado del laboratorio se mostró preocupado porque al comunicar el resultado de su verificación a los encargados militares del Frente 3, éstos le insinuaron que guardara silencio. A su entender, no se hicieron los ajustes necesarios en la capa del terraplén.

Un experto en calidad de otro laboratorio confirma que al encontrar un 85% en el terraplén colocado, el área se tendría que retrabajar para lograr el grado de compactación mínimo de 88, o mejor el promedio recomendado de un 90 por ciento. Pero la Sedena tiene el tiempo encima. Quien insiste en retrabajar áreas con poca compactación, es despedido. Así le pasó a un ingeniero civil que trabajaba en el Frente 6 del Tramo 7 por Escárcega: “Yo tengo ética, yo tengo que cumplir. Si el laboratorio me decía que lo tendría que hacer, lo hacía yo, luego me dijeron que íbamos lento, que por qué estábamos haciendo de más y ya no siguieron”. Inmediatamente después de insistir en retrabajar una capa que no respetaba el mínimo de compactación el ingeniero fue despedido por la Sedena.



Protestas contra abusos.
Foto: Silke Grasreiner



[Viene de la
página anterior](#)

Un informante dentro del Ejército

Un ingeniero constructor militar que trabajaba en parte de la obra del Tren Maya, tenía un rango de jefe y dice que estaba harto de la corrupción dentro del Ejército. “Estas redes de corrupción empezaron a operar desde la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México”, asegura.

De acuerdo con la Cuenta Pública 2020, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) detectó que los ingenieros militares del AIFA no comprobaron pagos por unos 12 mil millones de pesos. Desde que se publicaron estos datos la información sobre los gastos de los megaproyectos se clasificó como seguridad nacional.

“Hay muchas maneras de manipular las cuentas, de inflar precios para rentar camiones y volquetes, cobrar viajes y material que no se ha transportado o entregado en realidad.

“Yo veo cómo militares, con un sueldo de 16 mil pesos al mes, de repente se compran camionetas de lujo de medio millón de pesos, casas, hasta sus propios volquetes que luego rentan a la Sedena. A los que queremos hacer el trabajo de manera correcta y honesta nos presionan y hasta ya han sacado a varios colegas”.

El informante también fue testigo del maltrato hacia el personal civil. “Empieza a la hora de la contratación, yo he visto cómo discriminan cuando escogen a quien puede trabajar y quién no. Dicen ‘tu cara me gusta, te contratamos; tú no’”.

Cuando se le pregunta qué criterios se utilizan para la selección, responde: “Rasgos indígenas. O sea, racismo”.

El ingeniero tiene conocimiento de la explotación laboral que sufre el personal civil, de lo que denuncian los trabajadores, desde la firma de contratos, renunciadas y recibos de pagos sin dar copias hasta las horas extra sin paga.

De acuerdo con él, es bien sabido quiénes forman parte de “la mafia”, como lo llama, y confirma los nombres mencionados en este texto, incluso los que fueron señalados como acosadores de mujeres.



Los dormitorios de trabajadores.
Foto: Silke Grasreiner



Viene de la
[página anterior](#)

Filete en la selva

Los militares cortaron un filete de unas tres hectáreas en medio de la Reserva de la Biósfera de Calakmul: el Hotel Tren Maya Calakmul, que se construye allí desde enero de 2023, está a sólo diez kilómetros del sitio maya, el cual hasta ahora se encontraba en la zona núcleo de la Reserva y donde la selva seguía completamente intacta hasta ahora.

En enero de 2020 el presidente Andrés Manuel López Obrador había prometido: “La Reserva de Calakmul no se tocará”. Aunque la Reserva sigue existiendo, el gobierno sí ha utilizado un truco para tocarla. La Reserva de la Biósfera de Calakmul es la segunda zona más grande con selva tropical contigua del continente americano después de la Amazonia. Está bajo protección de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), en cooperación con la población local, e internacional de la Unesco. Hasta ahora la Semarnat había autorizado construir en este lugar un alojamiento al personal que da tareas de logística y mantenimiento a la Reserva, mas no un hotel que tiene un impacto ambiental mucho más grande.

La construcción del hotel sorprendió también al ayuntamiento de Calakmul y su presidente municipal, Luis Alvarado Moo, de Morena. Oficialmente se calla. Una fuente dentro del ayuntamiento, que quiere quedar anónima, dice: “Si tú te pones en contra, te van a vetar, te banquean y te desaparecen políticamente.

“Yo y el presidente municipal lo vemos malísimo porque, además, ni siquiera han pagado los impuestos que tiene que pagar cualquier otra persona por construcción. Hay un permiso que se saca, es una licencia de construcción en la cual también se nombra un director de obra, un residente que es el responsable de la obra. Y en este caso no se sabe quién es. No se sabe ni la empresa, ni el monto, nada. **El problema es que aquí todo se está haciendo bajo el agua. Como ciudadano solicité información al INAI, pero dicen que está reservada**”. Y agrega: “La Unesco tendría que retirar el nombramiento que tiene Calakmul como Patrimonio Mundial”.



Silencio de las instituciones protectoras

Ni la Unesco ni la Dirección de la Reserva han emitido una declaración oficial respecto de las obras del hotel que ya están en marcha y estrictamente vigiladas por personal de seguridad.

Hace dos años el director de la Reserva de Calakmul, José Adalberto Zúñiga Morales, que depende de la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (Conanp) de la Semarnat, se pronunció en una entrevista con la Unesco en México de manera reservada sobre la estación de Xpujil del Tren Maya, que se encuentra cerca, pero fuera de la Reserva:

“En términos de lo que establece nuestro programa de manejo es una obra que puede ser autorizada, pero condicionada a que se mitiguen y resarzan los daños causados a la Reserva”. En cuanto a las vías del tren dentro de la Reserva enfatizó que se encuentran en la zona de amortiguamiento, en una subzona de uso intensivo para el desarrollo de las comunidades, y por eso pueden ser autorizados, pero también “favoreciendo la conservación de la Reserva”.

Un paradero y un hotel en esta zona especial se construyeron más tarde, y no se ha pronunciado ni una sola vez. “Los puestos como director de la Reserva son políticos, entonces obviamente obedecen a los intereses de los políticos. El director debe haber recibido alguna instrucción directa”, asume la fuente en el ayuntamiento de Calakmul.

El mismo gobierno federal informa en la página web de la Semarnat sobre las Reservas de la Biósfera: “En las zonas núcleo sólo se pueden llevar a cabo actividades de preservación de los ecosistemas, investigación científica, educación ambiental y se prohíben aprovechamientos que alteren los ecosistemas”. Según sus propias pautas ni siquiera serían autorizables las vías del tren porque estipula: “En las zonas de amortiguamiento sólo se pueden realizar actividades productivas emprendidas por las comunidades que ahí habiten al momento en que el área se decretó”.



[Viene de la
página anterior](#)

Nueva zonificación *a posteriori*

El 12 de julio último la Semarnat emitió un “estudio previo” para declarar por decreto zona de amortiguamiento la parte de la zona núcleo existente en la que se construye el nuevo hotel de la Sedena, así como una subzona de uso público en la que se permite prácticamente todo, incluso la construcción de un hotel y la extracción de agua.

Más tarde, el 16 de agosto, se les informó a las comunidades rurales vecinas que tenían diez días hábiles para expresar sus críticas y presentar contrapropuestas. Sin embargo, el mapa de la Reserva que se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF) en el momento del recurso mostraba las zonas núcleo existentes hasta entonces, no las nuevas zonas núcleo reducidas, lo que es un claro engaño.

No solamente disponían las comunidades de poco tiempo para contestar, sino por el engaño con el mapa no se percataron del cambio importante en la zonificación. Y, además, las obras de construcción del hotel ya habían comenzado meses antes, en enero de 2023.

Al transcurrir el plazo sin contrapropuesta, el primero de septiembre de 2023 se publicó en el DOF el nuevo decreto sobre la Reserva de la Biósfera de Calakmul, incluyendo el cambio de la zonificación, con lo que adquirió validez legal.

Sin escrúpulo, en el DOF se publicó otra vez el mapa falso con las zonas núcleo antiguas. Pero en el sitio web de la Conanp está disponible el mapa con la zonificación cambiada y actual, el cual corresponde totalmente a la propuesta de la Semarnat de julio de 2023 y cuenta con las zonas núcleo muy reducidas.

Así que el sitio maya de Calakmul, sus alrededores y la carretera que conduce a él se encuentran ahora oficialmente en la zona de amortiguamiento y en la subzona de uso público, en la cual se permiten el turismo de bajo impacto ambiental tanto como la construcción y mantenimiento de infraestructuras públicas o privadas.

Como medida cautelar se suprimió el artículo que prohibía la construcción de edificios públicos o privados en las zonas núcleo, así como todos los artículos que establecieron procesos de toma de decisiones conjuntas con las comunidades rurales vecinas. También se anuló el artículo 23 que limitaba el uso del agua del subsuelo de la Reserva a la agricultura individual.

Escasez

Con este nuevo permiso de extraer agua de la Reserva se podría convertir en realidad la pesadilla de los ecologistas: que el Hotel Tren Maya Calakmul cubra sus necesidades a partir de las aguadas cercanas dentro de la Reserva.

Biólogos como Carlos Delgado Martínez alertan que éstas son vitales para especies ya en peligro de extinción, como el jaguar, el tapir y pecarí de labios blancos, sobre todo en épocas de sequía. Además, estas aguadas podrían ser contaminadas por el hotel.

Los guías de turistas de la región también están muy preocupados. Enrique Rodríguez Córdova, guía de Becán, afirma: “Es algo sumamente grave, pues el inmueble va a alterar al sistema ecológico de la flora y fauna del lugar, con basura a futuro, con la presencia de personas que desconocen el cuidado y las prevenciones con animales, entre otras cosas”.

Ya desde el 23 de julio de 2023 el hotel se promociona en un sitio web como destino “inmerso en un área natural protegida” con 144 habitaciones, capacidad para 392 vehículos y todas las comodidades, entre ellos aire acondicionado, gimnasio, temazcal, spa y alberca.

Según la Sedena, la electricidad será “totalmente solar”. Sin embargo, no se sabe oficialmente de dónde se abastecerá de agua. El acceso al recurso potable es el problema más grande de la zona. Por eso, junto con la obra del Tren Maya, se realiza la modernización del acueducto desde la comunidad López Mateos a Xpujil a lo largo de la Carretera Federal 186.

Sin embargo, Eduardo, que vive en el tramo, advierte: “El acueducto no será suficiente para lo que viene. Los mismos ingenieros me han confesado que el agua apenas servirá para abastecer a la cabecera municipal y algunas poblaciones sobre la 186, pero nada de agua para las comunidades que van al sur o al norte”. El Hotel Tren Maya Calakmul se encuentra a 51 kilómetros al sur del acueducto.

Para la realización de este reportaje la periodista solicitó a la Secretaría de la Defensa Nacional entrevistas con los responsables de los Frentes 3, 4 y 5 del Tramo 7 del Tren Maya. Sin embargo, al cierre de esta edición no hubo respuesta.

* Directora de Lateinamerika-Zeitung (LAZ)

