



**MISIÓN CIVIL DE OBSERVACIÓN SOBRE
IMPACTOS Y AFECTACIONES DEL PROYECTO TREN MAYA
(construcción y uso de las vías del tren y desarrollos colaterales)
EN LOS ESTADOS DE QUINTANA ROO Y CAMPECHE
(tramos 5, 6 y 7)**

MISIÓN CIVIL DE OBSERVACIÓN SOBRE IMPACTOS
Y AFECTACIONES DEL PROYECTO TREN MAYA
(construcción y uso de las vías del tren
y desarrollos colaterales)
EN LOS ESTADOS DE
QUINTANA ROO Y CAMPECHE
(tramos 5, 6 y 7)



CENOTES
URBANOS



TERRITORIOS
DIVERSOS
PARA LA VIDA



GREENPEACE



KANAN
DERECHOS HUMANOS



TRIBUNAL
INTERNACIONAL
DE LOS DERECHOS
DE LA NATURALEZA



CONSEJO CIVIL MEXICANO PARA
LA SILVICULTURA SOSTENIBLE



Centro de Derechos Humanos
Fray Bartolomé
de Las Casas



OBSERVATORIO
GEOGRÁFICO DE
GEOPOLÍTICA

Índice

Informe....	5
La Misión....	5
Introducción....	7
Tribunal de los derechos de la Naturaleza....	8
Impactos ambientales....	9
Ocupación militar....	17
Ocupación territorial (vinculada a las obras del tren)....	20
Ocupación corporativa....	24
Vínculos internacionales....	27
Inseguridad y violencias....	28
Generadores de violencia o tensión social....	29
Diferentes tipos de violencia....	32
Impacto social....	37
Privatización del territorio....	39
Despojo físico y territorial de la cultura y la identidad maya....	44
Destrucción y saqueo del patrimonio maya....	45
Destrucción del territorio maya y de sus bases comunitarias....	47
Resistencias y demandas de las comunidades mayas....	50
Acceso a la justicia....	50
Las respuestas del Poder Judicial de la Federación....	52
Conclusión....	56

Informe

LA MISIÓN

En abril del 2025, ya con el proyecto ferroviario en operación, se integró una Misión de Observación que realizó un recorrido a lo largo de los tramos 5, 6 y 7 del Tren Maya, con el fin de escuchar el testimonio de personas que habitan el territorio, organizaciones de base, investigadores que han coordinado estudios de campo, así como usuarios del agua, productores agropecuarios y dueños de la tierra por donde se construyó el trazo del tren, además de recabar información directa proveniente de la propia observación. Se habló incluso con empleados de los negocios asociados con el tren, como hoteles, el parque Jaguar y otros. Se recogieron testimonios en todos los lugares visitados, se hicieron reconocimientos del terreno, se tomaron notas, fotos y videos.

La Misión Civil de Observación estuvo integrada por las siguientes organizaciones, de las cuáles las primeras seis fueron las convocantes:

- Coordinación del Congreso Nacional Indígena
- Centro Comunitario U kúuchil k Ch'i'ibalo'on
- Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX)
- Cenotes Urbanos
- Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible (CCMSS)
- Tribunal Internacional por los Derechos de la Naturaleza (TIDN)
- Centro de Derechos Humanos Fray Bartolomé de las Casas
- Greenpeace
- Jaltun Investigación y Acción Colectiva
- Kanan Derechos Humanos
- Observatorio Latinoamericano de Geopolítica (OLAG)
- Observatorio de Multinacionales en América Latina (OMAL)
- Territorios Diversos para la Vida

A las organizaciones convocantes se sumaron los académicos Alicia Castellanos (UAM), Carlos Rodríguez (UAM) y Giovanna Gasparello (INAH). Adicionalmente, la Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos participó, a solicitud de las organizaciones, como observadora en la Misión Civil durante los días 11 y 12 de abril de 2025. El contenido de este informe es responsabilidad exclusiva de sus autores y no refleja la posición de la ONU-DH.

Introducción

La Península de Yucatán, conformada por los Estados de Yucatán, Quintana Roo y Campeche, constituye un territorio que contiene elementos de enorme valor histórico, sociocultural y ambiental. Lugar de asentamiento de la civilización Maya desde hace alrededor de 3 mil años, que la ocupó en amplitud y densidad, a juzgar por las constantes muestras de vida entre las que destacan edificaciones, sitios sagrados, observatorios cósmicos, y una gran cantidad de elementos que permiten reconstruir la historia que los colonizadores han intentado borrar y que las comunidades mayas contemporáneas defienden y reclaman como propia. Cuenta, entre sus intangibles, con una sabiduría y experiencia acumuladas a lo largo de tres milenios, sobre la selva, los humedales, el clima y el resto del entorno ambiental que forma parte de los modos de vida y la existencia integral en la que se sustentan, hasta el presente, las comunidades mayas y otros pueblos originarios asentados en la región. El conocimiento de las plantas y de las diferentes especies animales ha sido soporte de la medicina natural que todavía hoy se practica.

Costumbres y saberes se han ido perdiendo en años recientes con el llamado “Desarrollo económico”, pero muchos más desaparecerán con la destrucción de los caminos ancestrales, los cenotes que albergan lugares ceremoniales y testimonios culturales y los espacios de la milpa y el solar, entre otros, de la mano de las obras del Tren Maya. Las vías, los bancos de material, los caminos alejados, los desarrollos turísticos e inmobiliarios y el resto de los proyectos de transporte como aeropuertos y puertos, que componen el megaproyecto en su conjunto, están rompiendo aceleradamente historias, memorias y modos de vida. Comunidades que construyen su historia de vida con hilos mucho más largos y profundos que los de la era moderna y que han logrado hasta ahora mantener, actualizando sus modos de vida; sin embargo, se encuentran con el reciente ímpetu modernizador en riesgo de desestructuración.

Simultáneamente, como ha sido ampliamente documentado, esta región posee una gran variedad de ecosistemas, como selvas tropicales, arrecifes coralinos, petenes, manglares, dunas, cenotes, lagos de agua dulce, lagunas costeras, además de ecosistemas únicos en México, como la selva baja inundable. Los territorios forestales de la península forman parte de la Selva Maya, el segundo macizo forestal tropical más grande de América Latina, y en esa región se encuentran corredores biológicos como el “Yum Balam - Sian Ka'an - Calakmul” que albergan ecosistemas de enorme valor biológico.

TRIBUNAL DE LOS DERECHOS DE LA NATURALEZA

El Tribunal Internacional por los Derechos de la Naturaleza, realizado en Valladolid en marzo de 2023, advirtió en su sentencia que el “proyecto del Tren Maya y las obras asociadas presentaban múltiples riesgos e impactos ecológicos negativos en todo el sureste de México”.¹ Se alerta en ese veredicto que el proyecto impactaría negativamente la funcionalidad de los diversos ecosistemas presentes en la península, y que se verían afectados los bosques tropicales más grandes y mejor conservados de México y Mesoamérica, así como áreas con manglares y otros humedales. En específico se alerta sobre los graves impactos que tendría ese megaproyecto en términos de fragmentación del territorio, agotamiento y contaminación del acuífero, deforestación, extinción de flora y fauna, destrucción de cenotes y generación de residuos y ruido.

Frente a los evidentes riesgos que conllevaba el desarrollo del proyecto, el Tribunal enfatiza la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación referente a la necesidad de aplicar el Principio Precautorio como medida de protección al medioambiente en caso de peligro de daño grave o irreversible por una actividad riesgosa. La aplicación de dicho principio obliga a adoptar todas las medidas necesarias para evitar el daño, aun cuando no exista certidumbre sobre el daño ambiental.

Durante el 2023, el veredicto del Tribunal se sumó a una lista grande de llamamientos, demandas, cartas al Presidente y pronunciamientos de muy diversos sujetos sociales para frenar una obra que generaría impactos graves e irreversibles. De esa lista mencionamos la carta de 300 académicos titulada “Por qué nos oponemos al Tren Maya”, así como los llamados de diversas organizaciones indígenas como la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch’ Xíinbal y el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX). En el mismo sentido se pronunciaron instituciones como Human Rights, DPL, Center for Biological Diversity, PODER, CEMDA, Ocean Futures Society, Greenpeace, Cenotes Urbanos y la Academia Mexicana de Impacto Ambiental y los seis relatores especiales de Naciones Unidas sobre derechos humanos.² No obstante, la SEDENA, encargada de la construcción de la obra del Tren Maya, omitió aplicar el principio precautorio y en nada escuchó los llamamientos y alertas de expertos. Al contrario, aceleró su ritmo de trabajo para cumplir con los tiempos impuestos por el gobierno federal.

1 Tribunal Internacional por los Derechos de la Naturaleza. 2023. Décimo Tribunal, caso: Megaproyecto Tren Maya.

2 AL MEX. Octubre 2022. Reporte del Grupo de Trabajo sobre la cuestión de los derechos humanos y las empresas transnacionales y otras empresas de Seis Relatores del Consejo de Derechos Humanos.

Impactos ambientales

En un territorio tan rico y basto como el de la Península de Yucatán, cuyos ecosistemas han sido reconocidos entre los más biodiversos del planeta; la literatura científica reporta que existen 117 especies de mamíferos como el tapir, el jaguar, el pecarí, el mono araña, el mono aullador y un sinnúmero de especies de reptiles, aves, peces e insectos, muchas de las cuales se encuentran enlistadas en la Norma Oficial Mexicana (NOM-059), en los apéndices de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) y en las listas rojas de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (IUCN).

Las cuevas, frecuentes en el territorio, hospedan poblaciones de millones de murciélagos de 56 especies diferentes, que cumplen funciones esenciales para el mantenimiento de los ciclos biológicos. Además, la región cuenta con una importante riqueza florística con 2,327 especies, incluyendo 154 endémicas. Gran parte de la franja costera está cubierta por manglares y su superficie representa el 54% del total nacional, además de grandes humedales. Cabe recordar que México ocupa el cuarto lugar mundial en humedales.

La topografía de bajo relieve, su geología kárstica y suelos altamente permeables han dado origen a un extenso sistema de acuíferos subterráneos que permite una importante recarga natural de agua. La alta permeabilidad de las rocas calcáreas favorece una rápida infiltración del agua de lluvia al subsuelo, creando una gran reserva de agua dulce, principal fuente de abastecimiento del vital líquido para su población. Se estima que la recarga de agua en los acuíferos de la península representa el 27.4% de la recarga total de acuíferos en México.

Esa geología kárstica ha permitido la formación del sistema de ríos subterráneos más importante del mundo que en conjunto suman una extensión de aproximadamente 600 km; en estos se encuentran cientos de galerías y cuevas subterráneas. Sac Aktun, conjunto de cuevas subterráneas en el municipio de Tulum, es un ejemplo destacado, con una longitud de más de 368 kilómetros. Esta estructura geológica no sólo constituye un reservorio estratégico de agua dulce, sino que también alberga hábitats únicos que sostienen una alta biodiversidad.



Fuente: Pilote de la mega obra del Tren fracturando el acuífero, Playa del Carmen, Quintana Roo.

Foto: Valentina Cucchiara, cortesía: Cenotes Urbanos.

Además, en este territorio, las lagunas de Bacalar y Chichankanab contienen los arrecifes bacterianos de agua dulce más grandes del mundo, y en la costa del Caribe se encuentra el segundo arrecife coralino marítimo del planeta.

Si bien los territorios de la Península de Yucatán poseen una amplia riqueza natural documentada, es importante subrayar su virtud en la interacción con los pueblos y comunidades que han habitado la zona. No obstante, numerosas investigaciones han documentado que los ecosistemas presentes son extremadamente vulnerables³ debido a factores como la deforestación y el cambio de uso de suelo, la fragmentación de los ecosistemas y de los vínculos intercomunitarios, y la creciente presión antropogénica. Sus funciones ecológicas pueden ser dañadas fácilmente y su recuperación podría tomar largos períodos de tiempo, y en algunos casos, la remediación sería francamente inviable.

Banco de material para extracción de material pétreo utilizado para la construcción del Tren Maya, ejido Juan Sarabia, Othón P. Blanco, Quintana Roo. **Foto:** Sara Cuervo, cortesía: Jaltun.



3 Territorios Mayas en el Paso Del Tren: Situación Actual Y Riesgos Previsibles. Grupo constituido por CONACYT para el análisis de riesgos en los territorios en los que está proyectado el Tren Maya, 2020.

Irrupción del
paso del Tren
en el estero de
Chaac y humedal
del sistema La-
guna Bacalar-Río
Hondo-Bahía
Chetumal,
Quintana Roo.
Foto: Carlos Sa-
mayoa, cortesía:
Greenpeace.

Los trabajos que se llevaron a cabo para la instalación de las vías del tren, así como las obras aledañas como bodegas, áreas de mantenimiento, caminos de acceso al trazo, bancos de materiales y otras, generaron impactos ambientales irreversibles debido a la pérdida de conectividad ecológica por la fragmentación del territorio, la deforestación, la destrucción del hábitat de la flora y de la fauna, el relleno de humedales, y daños causados al sistema hidrológico subterráneo y superficial.⁴

La Misión de Observación, en compañía de expertos de Ecosur, realizó recorridos por los humedales en los alrededores del estero de Chaac, en el municipio de Othón P. Blanco y escuchó testimonio de cómo la construcción de la vía y obras alternas interfirió en los flujos hidrológicos naturales dañando manglares y generando repercusiones graves como las inundaciones de 2023 y 2024, que impactó áreas urbanas y agrícolas en Bacalar, Chetumal y otros poblados del sur de Quintana Roo.



⁴ Center for Biological Diversity. 2020. Comentarios y observaciones al Proyecto: Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional del Proyecto Tren Maya Tramo 5 Sur.

En el tramo 5, expertos espeleólogos y organizaciones de la sociedad civil como Cenotes Urbano, que han estudiado y mapeado por más de 20 años el sistema de ríos subterráneos, evaluando los impactos de la construcción han determinado que la obra generó daños irreversibles al sistema de cuevas al perforar el terreno con maquinaria pesada y al implantar alrededor de 15 mil pilotes, que son armados de acero y se cuelan con concreto directamente en perforaciones previas.⁵ Es decir, las pilas se fraguan en cavidades de más de 40 metros de profundidad, que fueron perforadas *ex profeso* atravesando el sistema de cuevas y cenotes.⁶ Las investigaciones de los espeleólogos dan cuenta que los trabajos constructivos en el tramo 5 del tren Maya ha generado daño en al menos 125 cenotes.



El colectivo Cenotes Urbanos enseñan a la Misión de Observación daños a las grutas por pilotes construidos por el Tren Maya. Cueva Oppenheimer, Quintana Roo. Foto: Giovanna Gasparello.

5 Las pilas son diferentes de los pilotes, que consisten en una especie de clavos que se insertan en el terreno. Las pilas, en cambio, se fraguan en perforaciones cavadas previamente. Los pilotes podrían ser extraídos en caso necesario, las pilas no.

6 Los cálculos y testimonios de las 15 mil pilas están documentados con cientos de fotos y tomas de video por dron.

Los mismos espeleólogos han alertado de los daños al sistema hidrológico y a la provisión de agua dulce, del cual dependen cientos de especies de flora y fauna, y la



población humana, por efectos de la contaminación, la obstrucción de los flujos y la extracción multiplicada que ocurrirá inevitablemente con la expansión de los servicios turísticos que promueve el proyecto Tren Maya y los desarrollos inmobiliarios paralelos.



Por otro lado, a pesar de la promesa gubernamental de que la obra no dañaría el arbolado dado que se construiría sobre el trazo del antiguo ferrocarril, diversas investigaciones realizadas con imágenes satelitales han estimado que el Proyecto Tren Maya ha deforestado 11,482 hectáreas;⁷ la mayor parte de ellas sin la autorización correspondiente de cambio de uso de suelo.⁸ Las lógicas constructivas de la obra no tomaron en consideración la fragilidad de los ecosistemas, ni la obligada necesidad de reducir los impactos ambientales, sino que respondían al acortamiento de los tiempos requeridos por el gobierno federal. Esto llevó a deforestar cientos de hectáreas que pudieron ser conservadas. Para reducir distancias y tiempos de recorrido de las volquetas que transportaban material de relleno (sascab), se construyeron amplios accesos al trazo de la vía, en caminos de dos sentidos, con frecuencias (distancias) de una y otra de menos de 200 metros. Lo mismo ocurrió con los caminos que se abrieron a un lado y otro de



Flujos de agua interrumpidos por la vía del Tren Maya (Tramos 6 y 7) en los municipios de Bacalar, Othón P. Blanco y Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo. **Foto:** Sara

Cuervo, cortesía: Jaltun.

la vía, para el tránsito de las volquetas a lo largo de cientos de kilómetros. De esta manera la deforestación del trazo de la ruta del tren no se limitó a las necesidades del paso de un ferrocarril, sino que el ancho del trazo tuvo entre 80 y 120 metros generando daños a la selva, a los flujos de agua y a las parcelas de las comunidades aledañas, como fue constatado durante el recorrido de la Misión en diversos ejidos.

⁷ Hernández-Stefanoni, José Luis et al. Septiembre 2024 *¿Cuánto carbono se ha emitido con la construcción del Tren Maya?* Unidad de Recursos Naturales, Centro de Investigación Científica de Yucatán, A.C.

⁸ Las obras realizadas por las empresas contratadas en los primeros tramos del proyecto Tren Maya, y posteriormente por la SEDENA, fueron realizadas sin los permisos correspondientes como ha sido demostrado por la investigación de Cartocritica que da evidencia de que sólo el 18% de la superficie deforestada tenía una autorización de cambio de uso de suelo.



Parcelas campesinas atravesadas y afectadas por la vía del Tren Maya en la comunidad Nicolás Bravo, municipio Othón P. Blanco, Quintana Roo. **Foto:** Sara Cuervo, cortesía: Jaltun.

De acuerdo con los estudios y el testimonio de investigadores de Ecosur, un importante daño causado por las obras del megaproyecto fue la construcción de la vía del tren sobre los humedales del extremo sur de Quintana Roo, en lo que se conoce como el estero de Chaac. El relleno de material pétreo sobre el humedal ha impactado los flujos naturales y temperatura del agua afectando la vegetación y causando inundaciones en zonas agrícolas y urbanas.

Para el suministro del material de relleno requerido para la construcción del talud donde se asentó la vía del tren, así como para la construcción de los caminos paralelos y perpendiculares, se abrieron, solo en los tramos 5, 6 y 7, más de 95 bancos de materiales, muchos de ellos de más de 10 hectáreas impactando los ecosistemas y hábitats en una superficie de más de 1,500 hectáreas. Se trata de una minería no-metálica que se realiza a tajo abierto en terrenos que originalmente estaban cubiertos por selva, que fueron desmontados con maquinaria pesada, para la extracción de material pétreo (sascab y piedra) generando

una destrucción absoluta del lugar. La Misión visitó varias de esas minas y observó en mapas georeferenciados los espacios y la magnitud de esas extracciones, como los bancos en Tasistal, Juan Sarabia, Chunyaxche, Xmaben, Miguel Hidalgo y Buenavista, todos en Quintana Roo.



Banco de material Tasistal administrado por la Secretaría de la Defensa Nacional, Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo. **Foto:** Sara Cuervo, cortesía: Jaltun.

Además de la gravedad de la deforestación de más de once mil hectáreas para las obras de construcción del Tren Maya, esa destrucción de los ecosistemas no ha terminado; la presencia de la mega obra ha acelerado los procesos regionales de cambio de uso de suelo. Estudios cartográficos con imágenes del 2024 demuestran que la reciente operación del tren ha dinamizado las actividades especulativas de la industria inmobiliaria y turística con la consecuente eliminación de la cubierta forestal en grandes áreas en Tulum, Playa del Carmen, Mahahual, Bacalar, Sisal, Celestún, Progreso y El Cuyo. Un caso paradigmático lo constituye la deforestación de 2,414 hectáreas en el municipio de Tulum, llevada a cabo entre 2019 y 2024, periodo en el cual el Proyecto Tren Maya construyó en

ese municipio una estación de tren, y empresas privadas construyeron 300 desarrollos inmobiliarios⁹ a partir del despojo y especulación de la tierra y el desmonte de la selva con la actuación omisa de los gobiernos federal, estatal y municipal.

Estudios recientes advierten que uno de los principales impactos previsibles en el corto y mediano plazo (2030 y 2050) están relacionados con la fragmentación de los ecosistemas que ha generado la construcción de la vía, ya que esta está cercada con malla ciclónica; y expertos en el tema declarado que los pasos de fauna instalados no solo son insuficientes sino inadecuados e inservibles. La construcción de este proyecto, junto con sus obras complementarias, ha provocado la división del hábitat de diversas especies emblemáticas como el jaguar (*Panthera onca*) y el tapir (*Tapirus bairdii*). Esta fragmentación reduce la conectividad ecológica y limita el desplazamiento natural de la fauna, lo que compromete su acceso a recursos vitales, disminuye la diversidad genética y pone en riesgo la viabilidad de sus poblaciones a largo plazo.¹⁰ Asimismo, la degradación de la calidad del hábitat genera efectos en cadena como la disminución de la provisión de servicios ecosistémicos en la selva y vulnerabilidad ante el cambio climático.

Reserva ejidal
Síijil Noh Ha en
el ejido Felipe
Carrillo Puerto,
Quintana Roo
fragmentada por
el Tren Maya, tra-
mo 6. **Foto:** Sara
Cuervo, cortesía:
Jaltun.



9 <https://www.reportur.com/hoteles/2023/01/17/tulum-con-cerca-de-los-300-nuevos-desarrollos-inmobiliarios-para-2023/>

10 Científicos advierten que el Tren Maya acelerará la vulnerabilidad de la Península de Yucatán a eventos climáticos extremos. Animal Político. Disponible en: <https://animalpolitico.com/estados/tren-maya-peninsula-yucatan-efectos-cambio-climatico>

Los humedales y las selvas bajas y medianas, que hoy son los principales sumideros de carbono, verán reducida su función por la expansión urbana en Mérida, Cancún y la Riviera Maya, intensificando la deforestación y la vulnerabilidad climática. De acuerdo con investigaciones recientes, el 72% de la península posee una alta capacidad de captura de carbono; sin embargo, con la implementación del Tren Maya, se estima que para el año 2050 esta proporción se reducirá al 53%, mientras que las áreas con capacidad media de captura aumentarán del 22% al 41%, reflejando un deterioro significativo en la función de mitigación climática de los ecosistemas locales.¹¹

Especialistas realizaron una serie de modelos para analizar las trayectorias futuras de las dinámicas de las coberturas terrestres sin y con la presencia del Tren Maya. Los resultados que arrojó esta herramienta refieren que para 2050, con la construcción del Tren Maya, habrá un incremento adicional del 64% de las zonas agrícolas, 37% de las zonas pecuarias y 24% de las zonas urbanas, y una reducción del 20% de los ecosistemas naturales con respecto a un escenario sin el Tren Maya.¹²

Asimismo, es importante considerar los impactos de los proyectos colaterales de generación de energía como el del Parque Solar Nicté-Ha en Felipe Carrillo Puerto que implica talar 430 hectáreas más de terreno para instalar 361,800 paneles solares. Las comunidades preguntan hacia dónde será conducida esa energía y por qué es necesario un parque de esas dimensiones en esa ubicación, y simultáneamente se quejan de que con el tendido eléctrico del tren les han quitado el suministro de electricidad que tenían. De acuerdo con lo que afirman las comunidades, la empresa ZML de Quintana Roo proyecta instalar más parques solares como el Nicté-Ha.

OCUPACIÓN MILITAR

Desde el momento en que inician las obras del Proyecto Integral de Desarrollo Tren Maya el despliegue militar de la Federación empezó a crecer en la zona. Guardia Nacional (GN), Secretaría de Marina (SEMAR) y Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) han tenido una presencia multiplicada. En parte por las implicaciones socioambientales del megaproyecto y en parte por la premura con que se impulsó, la falta de una consulta apropiada con las comunidades locales y sin esperar su consentimiento —como determina el Convenio 169 de la OIT—, la intervención militar se convirtió en el mecanismo de disciplinamiento principal que dio paso al desarrollo de la obra.

11 Entrevista al Dr. Luis Zambrano González en el artículo Peritajes advierten impactos severos e irreversibles del Tren Maya: El Poder Judicial Federal debe resolver y garantizar justicia socioambiental. Boletín de prensa Territorios Diversos para la Vida. <https://www.terravidamx.org/post/peritajes-advierten-impactos-severos-e-irreversibles-del-tren-maya-el-poder-judicial-federal-debe-r>

12 Peritajes advierten impactos severos e irreversibles del Tren Maya: El Poder Judicial Federal debe resolver y garantizar justicia socioambiental. Boletín de prensa Territorios Diversos para la Vida. <https://www.terravidamx.org/post/peritajes-advierten-impactos-severos-e-irreversibles-del-tren-maya-el-poder-judicial-federal-debe-r>



La presencia de la SEDENA es reiterativa en cada elemento y aspecto del megaproyecto Tren Maya.

Foto: Sara Cuervo, cortesía: Jaltun.

De conformidad con los datos disponibles, pero que por lo observado y los testimonios recogidos, no deben ser muy distantes de la situación actual, la presencia militar en el territorio donde se despliega el proyecto Tren Maya es de 6,583 efectivos lo cual contrasta con los 3,320 pasajeros promedio transportados por día (cifra declarada por el director de megaproyecto Oscar David Lozano Águila en junio del 2025).

En una primera fase de la construcción de proyecto Tren Maya, las obras habían sido asignadas a grandes empresas contratistas como Mota-Engil, ICA, CICSA y Carso, sin embargo, en agosto del 2023 el gobierno de López Obrador decidió cambiar la estrategia y transfirió su construcción, su administración e incluso sus beneficios a la SEDENA, en una dinámica de empoderamiento de los militares así como del incremento de la militarización y militarismo que se impuso al sur-sureste como parte fundamental del proceso de reconfiguración del territorio.

Fuente: Elaborado con datos de SEDENA, *Plan Integral de Seguridad del Tren Maya*, 2023.

2022	SEDENA	SEMAR	GN	Total
Nacional	164,233	51,946	128,233	344,412
Yucatán	2,579	704	968	4,251
Tabasco	2,368	2,050	2,615	7,033
Quintana Roo	1,707	1,889	1,780	5,376
Chiapas	7,831	1,561	3,438	12,830
Oaxaca	6,661	1,840	4,507	13,008
Veracruz	6,487	5,217	4,302	16,006
Zona megaproyectos	27,633	13,261	17,610	58,504
Cuidando los 7 tramos del TM hay 38 instalaciones y 4,931 efectivos de la GN; 28 drones, 5 helicópteros Augusta, 90 efectivos de la Fuerza Aérea con tres bases en Mérida, Tulum y Palenque				
Los batallones de seguridad del Tren Maya cuentan con 6,583 efectivos: 5661 de la GN; 832 del Ejército; y 90 de la Fuerza Aérea.				

Paulatina pero consistentemente, los megaproyectos, pieza medular de la política gubernamental desde 2018, fueron incorporados a una racionalidad militar, muy distante de lo que se había anunciado en la campaña del presidente López Obrador. Así, la SEDENA se ungió como ocupante del territorio con una autoridad irremplazable y omnipresente, respaldada por el decreto del 22 de noviembre de 2021,

que otorga el carácter de Proyecto de Seguridad Nacional al Tren Maya, con lo que la impunidad militar llega a su punto máximo.

Testimonios recogidos a lo largo del recorrido de la Misión insisten en la indefensión de las comunidades frente a las arbitrariedades de los militares, ya sea en el terreno de las dinámicas sociales, en la manera descuidada como transitan por caminos o a campo traviesa, en la disposición unilateral de los territorios, o en el atropello del estado de derecho y de la acción de la justicia. Ni los amparos concedidos por los jueces correspondientes han sido respetados. Mucho menos las quejas de los pobladores.

A lo largo de toda la vía trazada se fueron levantando instalaciones militares, en principio para realizar y proteger la obra, pero también en poblaciones como Carrillo Puerto se observan campamentos militares a la entrada, a la salida y en el centro de la ciudad. Ahí donde se planean desarrollos más intervencionistas o donde la resistencia al proyecto es mayor, ahí la presencia militar es mucho más explícita y reiterada.

El despliegue y presencia acrecentada de la corporación militar no es exclusivo de la zona, aunque ahí sea especialmente notorio y abundante. La militarización del país se ha reforzado y extendido, otorgando a este cuerpo la libertad y responsabilidad, ya no sólo de la seguridad interna, que debería corresponder a las policías, sino de un conjunto de actividades civiles.

El exmandatario federal [López Obrador] informó que la Sedena ya estaba a cargo en la Península de Yucatán de, al menos, la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Carrillo Puerto; la remodelación y modernización del Aeropuerto de Chetumal; los tramos 5 sur y 5 norte, 6 y 7 del denominado «Tren Maya»; seis hoteles en la ruta del Tren; dos parques de reservas ecológicas; construcción, rehabilitación y mantenimiento en caminos y carreteras federales; el acueducto de Escárcega a Xpujil; instalaciones de la Guardia Nacional; la modernización de secciones aduanaleras en Chiapas y Quintana Roo; viveros forestales en Veracruz, Tabasco, Quintana Roo y Chiapas; la construcción de Hospitales para el Bienestar en Yucatán; entre otros megaproyectos.¹³

Ocupación territorial (vinculada a las obras del tren)

La entrega de las obras del Tren Maya a la SEDENA, le abrió las puertas para hacerse con el territorio. Caminos, estaciones, almacenes, cuarteles, bancos de material, hoteles, aeropuertos y otros, son figuras mediante las cuales el territorio ha pasado a manos de la corporación militar en un proceso claramente de *ocupación del territorio*. Las estaciones del tren, cuya construcción estuvo a su cargo,¹⁴ tienen una

13 Cohesión Comunitaria e Innovación Social A.C. (CIIS) 2025. ¿A qué vinieron? Militares en contexto de megaproyectos y sus implicaciones para la vida cotidiana y los derechos humanos. <https://aquevinieron.org/>

14 La construcción de las vías en los tramos 5, 6 y 7 fue realizada por la SEDENA. En algunas partes se hizo mediante contrato con empresas privadas, pero el resto fue realizado a través de las empresas Tren Maya, S.A. de C.V.

dimensión que contrasta con la muy escasa afluencia de pasajeros a lo largo del trayecto Tulum-Cakchulul. Se pudo constatar que en esos tramos sólo hay una o dos corridas al día, que los trenes circulan con dos o tres vagones y con muy contados pasajeros.



Las dimensiones de las estaciones del Tren Maya no corresponden al contexto ni a su uso.
Estación en Bacalar, Quintana Roo.

La gente del lugar indica que las estaciones son distantes de la zona urbana; es necesario entonces tomar un transporte adicional para llegar a ellas; los horarios son muy restringidos y los otros medios de transporte son adicionalmente más baratos. Aun así, las estaciones destacan por su inmensidad relativa, a la que se agregan enormes estacionamientos vacíos, en lo que hasta hace poco era selva.

y Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica (GAFSACOMM).



Estacionamiento completamente vacío en la estación del Tren Maya en Tulum, Quintana Roo.

Foto: Ana Esther Ceceña.

En el caso del aeropuerto de Tulum, también alejado del poblado, se construyó una larga calzada de 4 carriles, donde se observó escasa afluencia. Como se edificó en plena selva, se habilitaron a cambio algunos pasos de fauna, que han sido calificados por especialistas como insuficientes y mal diseñados. Son estrechos, frágiles y es difícil prever que los animales, en vez de cruzar en la superficie, intenten subir a esos puentes, que no parecen poder soportar, por otro lado, a animales de talla grande.

En varios casos observados, las instalaciones militares tienen amplias áreas donde se concentran durmientes, materiales y equipo de excavación y construcción, de manera que estas superficies deben irse sumando a las tierras que han pasado de los pueblos a las fuerzas federales, aunque no sean propiamente el terreno dispuesto para el trazado de vías.



Pasos de fauna en calzada del aeropuerto de Tulum. **Foto:** Carlos Samayoa, cortesía: Greenpeace.



Destacamento de seguridad de la Guardia Nacional vecina a la estación del Tren Maya en el ejido Conhuás, Calakmul, Campeche. **Foto:** María del Carmen Sordo, cortesía: Jaltun.

El decreto que otorga a las obras del tren el estatuto de seguridad nacional, en conjunto con el decreto que asigna a la SEDENA como depositaria y beneficiaria de la obra, determina una compleja interacción entre constructores, administradores y los habitantes de la zona. Además, han sido expropiadas tierras¹⁵ de los ejidos y directamente los militares han invadido propiedades, las atraviesan con caminos y negocian en condiciones muy desfavorables para los dueños.¹⁶

Entre las actividades que más destacan se encuentran los seis hoteles de lujo que han construido al lado de los sitios arqueológicos más emblemáticos. Con dimensiones similares a las de las estaciones, estos hoteles ponen en riesgo el patrimonio arqueológico, social y ambiental por el uso acrecentado de

15 Entre julio de 2022 y diciembre de 2024 fueron emitidos un conjunto de decretos de expropiación de terrenos, ejidos y propiedades privadas a favor de SEDENA, FONATUR y Tren Maya, S.A., que hoy concentra GAF-SACOMM, a pesar de que el presidente había asegurado que no se expropiarían tierras para la obra. Ver Diario Oficial en las fechas correspondientes.

16 Ejidatarios, comuneros y otros pobladores se quejan de que la cantidad que les ofrecían por sus terrenos era pírrica, pero que además en algunos casos no les pagaron, en otros les retrasaron mucho los pagos o estos llegaron mermados. Se señala reiteradamente la participación de la empresa Barrientos en transacciones oscuras y tramposas relacionadas con el acaparamiento de tierras.

El caso del ejido Don Samuel es elocuente respecto a estos atropellos, y al involucramiento de las autoridades encarcelando o amedrentando a los afectados.

agua, la generación de basura y contaminantes, y el aumento (previsto) en la afluencia de personas en las inmediaciones de las edificaciones prehispánicas, además de la mercantilización cultural que supone que una institución del Estado se involucre en la rentabilización del patrimonio histórico de la Nación.

Estos hoteles, además de la confiscación de territorio, conllevan riesgos muy altos pues, además de los ambientales y la destrucción de hábitats de animales y plantas, se ubican muy próximos a los sitios arqueológicos de atracción turística que son un patrimonio histórico-cultural no explorado en su totalidad. El hotel militar en Uxmal, como muestra, impactó 40 hectáreas, y las dimensiones de los otros son similares. El hotel militar de Calakmul se construyó dentro de la Reserva de la Biosfera, considerada por la UNESCO como Patrimonio Mixto dada su importancia histórico-cultural aunada a la ambiental, sin importar que el programa de manejo establece claramente la restricción de construcciones en su interior.

Ocupación corporativa

La intervención de las fuerzas armadas en la realización del Proyecto Tren Maya ha permitido reforzar su *espíritu de cuerpo*, es decir, su funcionamiento claramente corporativo. Actualmente se han constituido bajo la denominación *Grupo Mundo Maya*, “que sintetiza nuestro propósito y nuestra esencia, proyectando al mundo una marca fuerte, clara y representativa”, donde agrupan un conjunto de actividades que deberían ser económicamente rentables y que no tienen relación con las funciones y tareas constitucionales asignadas a las fuerzas armadas del país.



Fuente: (<https://grupoolmecamayamexica.com.mx/>)

Se va borrando el rastro a través de las múltiples denominaciones adoptadas a lo largo de seis años, pero las actividades comprometidas se mantienen. Hasta donde se pudo investigar, GafsaComm se mantiene en el ámbito local o nacional, mientras Grupo Mundo Maya es la “marca” que se ofrece internacionalmente.¹⁷

¹⁷ GAFSACOMM. 2025. Comunicado de prensa 005. <https://grupoolmecamayamexica.com.mx/>

Al generar “marcas”, las fuerzas armadas se asumen como empresas que operan en el ámbito civil, de manera que su carácter pasa a ser dicotómico y completamente contradictorio. De acuerdo con la Constitución y leyes secundarias, las funciones de las fuerzas armadas son la defensa de la soberanía nacional (o sea, proteger el territorio nacional frente a amenazas del exterior), apoyar a las autoridades civiles cuando esté en riesgo la seguridad interna, auxilio en caso de desastres y, en situaciones excepcionales, participación en tareas de seguridad pública. En ningún caso se les otorgan funciones de desarrollo turístico u otras del ámbito civil empresarial. Como institución del Estado, las fuerzas armadas deben estar por encima de las relaciones transaccionales o negocios particulares que establecen vínculos contractuales y pueden generar ganancias.

Aun así,

Bajo la corporativización e integración militar, por ejemplo del sector turístico, en la Península de Yucatán las personas visitantes ya pueden contratar a la agencia de viajes de la Sedena, volar por su aerolínea, aterrizar en su aeropuerto, transportarse en sus vehículos, cargar combustible en sus estaciones de servicio, hospedarse en sus hoteles y comprar en su sistema de boletaje. Pueden visitar museos militares, ver a personas trabajadoras que usan ropa confeccionada en sus maquilas o recorrer sitios arqueológicos bajo su vigilancia y con guías turísticos locales que trabajan para ellos por un salario mínimo y propinas. Podrán consumir alimentos y bebidas, incluida cerveza sin alcohol, producidos por ellos. Una experiencia turística completamente en manos de los militares.¹⁸

La impunidad con que actúan las fuerzas armadas en la región puede determinarse por la libertad que se atribuyen para disponer del territorio, mucho más allá de lo que requiere la obra del tren. Además, ahí donde hay una laguna (como la de Bacalar) o un camino ancestral (Sakbej), un cenote o un paisaje hermoso, disponen del lugar, remueven la vegetación y construyen. Un ejemplo de esto es “la casa de descanso” de los altos mandos que intentan levantar en el centro histórico de Bacalar sin permisos ambientales y en contra de la voluntad de la población local.

18 Cohesión Comunitaria e Innovación Social A.C. (CIIS) 2025. ¿A qué vinieron? Militares en contexto de megaproyectos y sus implicaciones para la vida cotidiana y los derechos humanos. <https://aquevinieron.org/>



Construcción ilegal por SEDENA en la laguna Bacalar. **Foto:** Sara Cuervo, cortesía: Jaltun.

Otro ejemplo es el proyecto Puerta al Mar el cual contempla, entre otras cosas, la construcción de un muelle, una playa artificial, estacionamientos, patios de maniobra, una subestación eléctrica, planta de tratamiento de aguas residuales, locales comerciales, una granja de paneles solares y un mirador, y todo dentro de la valiosa Reserva de la Biósfera de Sian Ka'an.

La promiscuidad de actividades, la impunidad y la amplia circulación de los miembros de las fuerzas armadas en toda la región, en una ocupación que no termina con la construcción del tren, ha cambiado la dinámica y el perfil comunitario. Lo mismo pueden encontrarse en un restaurante que en el supermercado, la tienda, la farmacia, las salas de cine, los bares y los parques, moviéndose entre los pobladores a pesar de estar ostensiblemente armados. La libertad con que circulaban los niños, las mujeres y la población en general se ha transformado en miedo y violencia.



Guardia Nacional en el sitio arqueológico de Calakmul. **Foto:** Alberto Hidalgo, cortesía: Jaltun.

Vínculos internacionales

Las relaciones de las fuerzas armadas de México con las de Estados Unidos se han intensificado desde 2006, en que se impulsó la llamada *guerra contra el narco* dentro del marco de la *Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte* (ASPAN), que buscaba “...combatir amenazas como el terrorismo, el narcotráfico y el crimen organizado mediante cooperación transfronteriza” en la región. Fue el momento en que la fuerza militar inició su despliegue amplio y explícito como fuerza de seguridad interna, contrariamente a lo que marca la Constitución, y en que la cooperación con los cuerpos de seguridad de Estados Unidos se intensificó, manteniéndose hasta la fecha.

No es el lugar para detallar todos los ejercicios en que las fuerzas militares mexicanas han estado participando desde la presidencia de Salinas de Gortari, pero sí para resaltar dos de ellos que tuvieron lugar en las costas de Quintana Roo, y en los que México fungió como país anfitrión. Con el Comando Sur se realizó su tradicional ejercicio Tradewinds (7-21 de mayo de 2022), cuyo propósito fue “...

expandir la capacidad regional para mitigar, planificar y responder a situaciones de crisis, fortalecer los vínculos, incrementar la preparación y promover los derechos humanos y la adhesión a tratados y leyes reconocidas internacionalmente.” Con el Comando Norte, coincidiendo con el anterior, se realizó el ejercicio North American Maritime Security Initiative (NAMSII), que promueve “...la colaboración entre Estados Unidos, Canadá y México para combatir el terrorismo, la piratería y el crimen organizado.”¹⁹

Los dos comandos de las fuerzas armadas de Estados Unidos responsables de la seguridad del Continente americano, junto con las fuerzas militares de México y otros países de la región, estuvieron instalados en las costas de Quintana Roo alrededor de 15 días, reforzando la libertad con que los militares mexicanos disponen de los territorios de tierra y mar de esa entidad, pero, sobre todo, destacando la relevancia que la región tiene, en términos estratégicos, para Estados Unidos.

El Sureste de México se ha convertido en el espacio tapón que dosifica y califica la afluencia de migrantes hacia Estados Unidos. Funge como área de contención, de encierro, a expensas de la inestabilidad, securitización y militarización que impone en las dinámicas sociales, económicas y culturales de los pueblos afectados. Es el cedazo donde se determina quiénes y cuántos migrantes serán potencialmente admitidos, de acuerdo con los vaivenes del mercado de trabajo y de las políticas migratorias del país del Norte.

Esto en sí mismo justificaría el interés de Estados Unidos en la región, no obstante, su importancia estratégica se relaciona con sus riquezas, sean de hidrocarburos, de agua, de minerales o de biodiversidad; con su ubicación como ruta de paso o de conexión entre América del Sur y el territorio del Norte, entre otros para el gran negocio de las drogas; de la amplitud y belleza de las costas, propicia para negocios turísticos muy rentables y codiciados; pero el mayor atractivo proviene de su geografía, que le otorga la virtud de ser el mejor corredor de paso entre el Este manufacturero de Estados Unidos y la Cuenca del Pacífico, centro económico del mundo contemporáneo. Se entiende, entonces, el gran interés del país del Norte por tener un acercamiento mayor con la zona, de ir avanzando en un reconocimiento más puntual de sus características y especificidades y de ir naturalizando su presencia.

Inseguridad y violencias

El despojo de tierras, forzoso o consentido, se ha visto acompañado de la presencia intimidatoria de las fuerzas armadas que coloca a los afectados en situación de indefensión, denunciando la prepotencia e impunidad con que actúan estos cuerpos.²⁰

19 Ceceña, Ana Esther y Barrios, David. 21 de marzo de 2022. Ejercicios militares en el Caribe mexicano. Revista del Instituto de Investigación Social Tricontinental. <https://thetricontinental.org/es/argentina/cecenaybarrios-mexico/>
20 La carretera entre Chetumal y Escárcega es estrecha. Se había anunciado que las vías del tren se construirían

Generadores de violencia o tensión social

La franja costera del Caribe mexicano, enmarcada por una intensa actividad turística, comprende los tramos 5 y 6 del tren, está más que nunca amenazada por el despojo de tierras a ejidos y el auge de mercados ilegales, como narcóticos, armas y trata de personas. El modelo Cancún ha transformado su dinámica, y la densificación y gentrificación urbanas desplazan a la selva y marginan a las comunidades locales. El tramo 7 es un territorio que aun cuenta con una amplia cobertura forestal tropical. Hasta hace poco, esta región estaba atravesado por una carretera sencilla, con densa vegetación a ambos lados y donde regularmente se veía cruzar animales de distintas especies. En términos turísticos, llegaban por ahí los visitantes de Calakmul, Chicanná, Becán, Xpujil y otros sitios de interés arqueológico. El dato para 2024 es de 28,450 visitantes, aunque en 2023 se llegó a 41,580, pero la previsión del Proyecto Tren Maya, por lo menos en su primera versión, estimaba alcanzar la cifra de 3 millones de visitantes al año. Los poblados que se ubican en la zona son relativamente pequeños y en gran medida se dedican a actividades como la apicultura y el manejo, y aprovechamiento forestal.

Todos estos cambios, atribuibles a lo que se suele denominar progreso o desarrollo, han impactado en los modos de vida y las dinámicas sociales de la región, pero desde 2018 se han visto potenciados por el Tren Maya. Apenas se anunció la iniciativa del tren en 2018, la especulación de tierras y la previsión de un aumento en la rentabilidad de los negocios que se conectarían con él, multiplicó, por mucho, los impactos. En términos generales, los cambios apuntan a un aumento en la inseguridad

Promocional
exhibido en
Puerto Morelos
por el Consejo de
Desarrolladores
Ecoturísticos e
Inmobiliarios de
Quintana Roo.

Foto: Alberto
Hidalgo, cortesía:
Jaltun.



al lado de la línea vehicular ya existente, pero, en realidad, fueron abriendo un nuevo camino, cercano a la carretera, pero siguiendo su propia ruta. Atravesaron ejidos, comunidades e incluso sitios arqueológicos. La gente del lugar asegura haber visto cómo se sacaban piedras talladas por donde iban avanzando los trascabos, además de denunciar los atropellos en sus ejidos y tierras.

colectiva, a la diseminación de una cultura del miedo y a cambios importantes en los hábitos de vida para evitar o contrarrestar riesgos.

1. Cuerpos de seguridad federales, estatales y municipales

En una zona relativamente tranquila en la que predominaban los controles comunitarios, actualmente se ha impuesto la presencia de diferentes cuerpos armados institucionales. Las policías municipales y estatales han sido fortalecidas, y su presencia ha sido más evidente, pero las comunidades reportan su escasa efectividad en el control de la delincuencia y su excesiva intervención frente a la población.

La SEDENA está presente como tal, y también bajo la figura de la Guardia Nacional. Fuerzas de

la Secretaría de Marina (SEMAR) se suman al elenco, ya que parte de las obras, como la base naval de Cancún, les han sido asignadas directamente. En conjunto, en los tramos 5, 6 y 7 del proyecto Tren Maya, se les ve circular en los entornos del tren, en los poblados, en la selva y en las playas, donde realizan patrullajes armados. La instalación y tránsito permanente de efectivos armados, sin embargo, no ha reducido la inseguridad.

De acuerdo con la observación, los testimonios y la información, la violencia e inseguridad siguen aumentando, convirtiéndose en un dato estructural. No obstante, más militares no han servido para reducir la violencia y la exposición de la población civil al embate de los depredadores, acaparadores de tierras o agentes de negocios ilícitos.



La presencia de las fuerzas castrenses es una constante en las playas en la Península de Yucatán.

Foto en Puerto Morelos, Quintana Roo, por: Alberto Hidalgo, cortesía: Jaltun.

2. *Grupos armados*

Una corriente importante de trata de personas, mayormente de mujeres jóvenes e incluso de menores, creció vinculada a las apetencias de turistas internacionales, a la corrupción de autoridades locales y a los beneficios que un negocio como este reporta. El crecimiento exponencial de Cancún multiplicó las oportunidades de ganancias y el derrame de este modelo turístico a lo largo de las costas aledañas reforzó los negocios colaterales como la explotación sexual, la pederastia y el tráfico de drogas.

Se sabe que una de las rutas del trasiego de drogas desde Sudamérica hacia Estados Unidos y Europa pasa por el Caribe mexicano y su intensidad se ha reforzado en la medida que su uso se extiende y se multiplica. Organizaciones locales que se ocupan de registrar hechos de violencia, suicidios, desapariciones y trata reportan un incremento ya no sólo del trasiego sino del consumo local, en gran medida ligado al turismo, pero también al desarraigo y desestructuración comunitaria que han propiciado esas actividades, tanto como la urbanización, el acaparamiento inmobiliario y la proliferación de negocios vinculados a la presencia de grupos delincuenciales.

De una presencia discreta en años anteriores, se ha pasado a una flagrante. Grupos armados, pertenecientes a los cárteles, circulan a plena vista, ocupan el terreno público y amedrentan a la población. Su sola exposición pública ya produce inquietud en las comunidades, sea que simplemente se incorporen al paisaje local, sea que interpelen a la población de alguna manera, pero más cuando protagonizan balaceras, disputas, ocupación de locales o despojo directo de bienes.

La redituabilidad de los negocios ilícitos es suficiente para abastecer a los grandes cárteles, a todos los grupos locales de apoyo e, incluso, para comprar la ceguera o el acompañamiento de empleados de los grandes hoteles y de integrantes de los cuerpos de seguridad del Estado, en todos sus niveles.

3. *Grupos privatizadores*

Una tercera fuerza disruptora y generadora de violencia proviene de los especuladores inmobiliarios y turísticos. Compras fraudulentas de tierras ejidales o comunales, despojo sin retribución, acoso para expulsar a la población de algunos espacios, contratación de grupos de disuasión o de choque para amedrentar poblaciones son algunos de los mecanismos empleados para acaparar y privatizar los mejores espacios de manera rentable. La urbanización acelerada de toda la región es impulsada por el gran negocio inmobiliario que no responde a las necesidades de la población local sino a actividades especulativas privadas.²¹

21 Ver el apartado correspondiente a privatización inmobiliaria.

Diferentes tipos de violencia

Norte de Quintana Roo

El tramo 5 norte corresponde al área del sistema de cuevas inundadas Sac Aktun y a un conjunto de cenotes de enorme importancia geológica, paleontológica, histórica, cultural y ambiental única en el planeta. El paso del Tren Maya sobre estas tierras fue reiteradamente desaconsejado por tratarse de un suelo kárstico, quebradizo, con poco soporte por la cantidad de huecos o cuevas sobre las que se asienta. Aun así, se decidió apostar por la ingeniería y encontrar el modo de construir una ruta férrea con alto riesgo de colapso cuando el peso de los vagones cargados no logre el soporte suficiente.

La inseguridad y violencia en esta región se relaciona con el daño al territorio principalmente. La impunidad con que se implantaron las más de 15 mil pilas de metal y concreto en el sistema de cuevas, desoyendo a los especialistas, espeleólogos y buzos que las exploran y las conocen, provocó daños en 125 cenotes. El riesgo para los buzos y exploradores de las cuevas aumentó por el peligro de fracturas y por la contaminación. La zona se ha vuelto insegura ante los posibles colapsos estructurales.

El mayor problema de inseguridad y violencia, sin embargo, proviene de las inmobiliarias y la industria turística que codician los terrenos más cercanos a las costas, los sitios arqueológicos o los cenotes; que promueven la gentrificación y los despojos de tierras.

Una constante en la zona es la violencia vinculada a la trata de personas para explotación sexual, pederastia y narcotráfico; así como la manera abusiva y descuidada con la que los turistas transitan por calles, playas y costas sin restricción y los negocios de bares y similares, muchas veces propiedad de grupos delincuenciales.

Costa de Quintana Roo

Los 850 km de costa de Quintana Roo son conocidos por sus aguas color turquesa, apreciadas por los vacacionistas –pero también por los habitantes del lugar que poco a poco las van perdiendo–, y codiciadas por las empresas turísticas. El Tren Maya, como uno de sus propósitos, incentivó la extensión de la industria turística hacia el sur, conformando una economía tercerizada y donde buena parte de los negocios están relacionados con actividades de alta toxicidad social. Como involucran actividades ilícitas, son ocasionalmente promovidos por grupos delin-

cuenciales, armados y sin ley, en muchos casos acompañados por la connivencia de servidores públicos, quienes les garantizan protección o encubrimiento.



cuentas presionan a los jóvenes para consumir, de conformidad con los testimonios recogidos.

Este acoso, que es una forma de violencia, se intensifica en lugares que se consideran valiosos para negocios privados (turísticos, inmo-



Con mayor frecuencia se informa públicamente sobre la operación de lugares donde se realiza trata de personas para la explotación sexual. **Foto:** Jaltun

Así, las comunidades indígenas o mestizas, urbanas o rurales se han visto sometidas a una dinámica social complicada. Las extorsiones y el derecho de piso se han incorporado a la cotidianidad de los pequeños negocios. La población vive con miedo. Gente armada se pasea por calles y plazas públicas al punto que las familias temen que sus hijos e hijas salgan sin vigilancia adulta o transiten por ciertos lugares.

Un cambio notable en la vida social se relaciona con el trato, la libertad y confianza, y el respeto colectivo. La libertad de las mujeres y de los niños y niñas ha disminuido en virtud del acoso constante al que se han visto sometidos y del miedo a posibles secuestros. El consumo de alcohol y drogas se ha extendido en la población, a veces por curiosidad o imitación, pero en ocasiones por miedo y amenazas, ya que los delin-

liarios o de cualquier otro rubro), y donde se busca amedrentar a la población para que los abandone o los venda. En el caso de tierras ejidales el acoso o presión por la venta se acompaña de técnicas de ingeniería social que promueven fracturas dentro de los colectivos para debilitarlos, enfrentarlos entre sí y conseguir la enajenación de las tierras, ya sea mediante sobornos, engaños, incentivando diferencias, con amenazas y hasta asesinatos (ver adelante caso ejido Don Samuel). La violencia es un componente de las *oportunidades* de negocio y del acaparamiento de tierras.

Como nunca, en los últimos 4 o 5 años, han aparecido restos de personas descuartizadas o *embolsadas*, y por primera vez se han conformado organizaciones de búsqueda de desaparecidos que, por cierto, son amenazadas o perseguidas, haciendo su trabajo aún más difícil.

Además de la incrustación de este tipo de personajes e intereses en las comunidades, está la presencia cotidiana y al parecer ya irreversible de las fuerzas armadas. Los patrullajes que acostumbra son vividos por las comunidades como prácticas de amedrentamiento, que no se realizan sólo en tierra sino con recorridos frecuentes de drones y helicópteros de monitoreo y vigilancia.

Los testimonios recogidos indican que las prácticas de acoso y vigilancia que resiente la población, en general, son especialmente dirigidas a las organizaciones comunitarias. En esta situación se encuentran los colectivos que se han opuesto al despojo de tierras, que buscan a los desaparecidos, que protestan contra la militarización y la violencia, que se organizan en torno a modos de vida alternativos o al reforzamiento de cosmovisiones y modos de vida tradicionales, que denuncian la trata de personas o que se han opuesto al proyecto Tren Maya.

La observación directa en distintos momentos, y los testimonios de los habitantes de esta región, indican que las condiciones y dinámicas de vida se complicaron desde el momento en que se anuncia el tren y, mucho más, cuando inicia su construcción. En las zonas rurales, de acuerdo con los testimonios, se vivía con tranquilidad, la población circulaba con libertad, la comunidad se relacionaba con respeto, y poca era la preocupación por secuestros, balaceras, levantamientos o desapariciones. Ya con el tren, que ni siquiera es concebido como un transporte útil para los habitantes habituales de la zona, la vida cambió: se sienten vigilados todo el tiempo, acosados, con miedo a las presencias armadas, de militares u otros, y con la incertidumbre de no saber en qué momento la inseguridad se transforma en daño directo.

Ruta Chetumal a Xpujil

La ruta que va de Chetumal a Escárcega atraviesa un territorio selvático que hasta ahora se transitaba por la carretera federal 186, de dos carriles, que fue inaugurada en 1964. La ruta del tren debía correr colateral a la carretera, aunque fue trazada con cierta distancia. En cualquier caso, la apertura del derecho de vía requirió el desbrozamiento del terreno arrasando la selva o pasando sobre tierras de las comunidades y ejidos, sea que se dedicaran a la apicultura, agricultura o ganadería. Es una región donde las comunidades, en una buena parte, carecen de un servicio de agua, a lo que el gobierno les ofreció la reparación del acueducto para proveerles el líquido vital a cambio de su aceptación al proyecto del tren, promesa que no se ha cumplido.

Los hechos de violencia en esta zona se refieren preferentemente a problemas con la tierra y la impunidad con que actúan las fuerzas militares. Los testimonios de compromisos incumplidos son recurrentes. Sea que los ejidatarios o pobladores aceptaron vender parte de sus tierras, los militares las ocuparon, y hasta ahora no han entregado el pago; sea que les tomaron más tierras de las que se habían convenido, de manera unilateral; sea que les dañaron otra parte de esas tierras con el tránsito de camiones y maquinaria para la construcción del tren. En esta situación, más que la falta de pago, el enojo de la población se relaciona con la actitud prepotente de los militares y con la impunidad con la que disponen del territorio y la vida de las personas. Los testimonios y las observaciones directas registran un constante paso de camiones, volquetes, tráileres de carga y otros vehículos militares propiedad de la SEDENA, que ocupan buena parte de la carretera y con frecuencia impiden el paso. Van y vienen, no siempre con el cuidado necesario, al punto que atropellaron a un joven que murió y por el que hubo una fuerte protesta de la población. Ocurre que la gente debe orillarse para dejarlos pasar y así evitar nuevos accidentes.

Para apoyar las obras, SEDENA ha instalado un patio para realizar mezclas de materiales para el hormigón en Nicolás Bravo, en pleno campo, al lado de un potrero. Por el polvo que genera, el ganado del potrero se ha enfermado, algunos han muerto y las plantas de las que se alimentan se han secado. Arruinaron el potrero y disminuyó la producción notablemente, que era la fuente de vida de su propietario, y no se hacen responsables del daño.

El paso constante de los vehículos militares ahuyenta a los animales. Entre ellos las abejas, que son fuente de vida de los productores de miel. En esta región la apicultura tiene una larga tradición y gran reconocimiento, incluso internacional, pero con los cambios generados por las obras la producción de miel se ha reducido, las abejas (importantes polinizadoras) se han alejado y para los apicultores se cancelan o reducen sus tradicionales fuentes de sobrevivencia.

En cualquiera de estos casos, la indefensión y la ausencia del estado de derecho son una carga pesada, en algunos momentos explosiva. No obstante, si todo esto se justifica aduciendo que son proyectos de seguridad nacional, es poco lo que la población puede hacer por medios institucionales. Hasta ahora, en los momentos de mayor tensión, han optado por el bloqueo de la carretera o acciones similares.

El enojo es muy amplio en esta zona y es resultado de la falta de respeto, de compromiso y de cuidado con que se mueven las fuerzas militares, tanto por la ocupación impune de sus tierras como por la alteración de sus modos de vida.

La imposición ostensible y permanente de la ocupación del lugar por una fuerza militar que toma decisiones por encima de las comunidades y los habitantes, que dispone del espacio, que no escucha a la población, pero sí le impone sus criterios es una afrenta muy grande. La gente, las comunidades, ya no disponen de su territorio como antes, sino que están expuestas a que ese territorio sea invadido o modificado cuando los militares así lo decidan. Y las vías institucionales para hacer frente a estos atropellos no están funcionando.

De ahí la pregunta insistente de las comunidades: ¿por qué las autoridades y SEDENA pueden violar todas las leyes, mientras exigen a las comunidades respetarlas?

Calakmul, Escárcega y Candelaria

Para las comunidades habitantes de la región la relación con el territorio es el sedimento de sus modos de vida, su cultura y cosmovisión. La manera atropellada con la que las fuerzas militares han violentado ese territorio es una afectación directa a los pueblos que lo habitan. Particularmente en los entornos de la Reserva de la Biósfera de Calakmul, la invasión de las fuerzas militares para construir uno de sus hoteles de alto turismo, la introducción de materiales y equipo de construcción, la colocación de cemento, y la manera como entraban camiones abriéndose paso, a velocidades mayores de las permitidas y con el riesgo de atropellar a los animales que cruzan los caminos ya existentes, ha sido un dolor y una afrenta para las comunidades, además de los evidentes daños ambientales que han provocado. Violencia ambiental, humana, cultural e histórica, por las excavaciones y desbrozamiento en áreas que forman parte del patrimonio de los pueblos, principalmente del maya, y que fueron expuestas a daños y pérdidas irreparables.

Pero también en esta zona la violencia se relaciona con el despojo de tierras, perpetrado no sólo por las fuerzas militares sino también por empresas contratadas por FONATUR, como Barrientos y Asociados, S.A. de C.V.²² Esta empresa ideó un sistema que le permitía quedarse con el pago de las tierras que el gobierno debía entregar a los ejidos por el derecho de vía, aprovechando la credibilidad que le otorgaba ser contratada por el propio gobierno para las gestiones correspondientes.

22 Ejidatarios y otros pobladores se quejan de que la cantidad que les ofrecían por sus terrenos era pírrica, pero que además en algunos casos no les pagaron, en otros les retrasaron mucho los pagos o estos llegaron mermados. Se señala reiteradamente la participación de la empresa Barrientos en transacciones oscuras y tramposas relacionadas con los derechos de vía. El caso del ejido Don Samuel es elocuente respecto a estos atropellos y al involucramiento de las autoridades encarcelando o amedrentando a los afectados y sembrando desconfianza internamente en las comunidades.

Con engaños, trasladó a las autoridades agrarias (comisariados ejidales) al Palacio de Gobierno del estado de Campeche, se les conminó a firmar rápidamente sin entregarles copia de lo firmado y se les condujo al banco, donde fueron presionados para depositar los cheques en cuentas que indicaba la empresa, diferentes a las de ellos.

Un caso emblemático es el del ejido Don Samuel en Escárcega, en el que la Comisaria ejidal denunció este tipo de hechos ante la Fiscalía General de la República. Durante ese proceso, levantaron y asesinaron a uno de sus hijos (algunos sospechan que como forma de presión y amedrentamiento), a la vez que, mediante prácticas de desinformación, difamación y corrosión de la confianza, se la colocó en una situación muy difícil en su comunidad.

A instancias de lo sucedido en el ejido Don Samuel se formó la Unión de Ejidos en Defensa del Territorio Maya, agrupando comisariados de 14 ejidos de Campeche. La Unión logró que el gobierno aceptara el fraude realizado por la empresa Barrientos y Asociados y devolviera el dinero, pero las relaciones internas de los ejidos y familias quedaron irremediablemente impactadas.

La especulación con las tierras de esta zona está relacionada con la importancia de las edificaciones prehispánicas a todo lo largo de la ruta entre Xpujil y Calakmul, que hoy, con la construcción del tren, son vistas como mercancía turística y no como parte viva de la civilización maya, como son.

Aunque todavía no está totalmente terminado, el tren ya modificó las lógicas sociales y las expectativas de vida de las comunidades de la región. Los beneficios que se prometieron no han llegado ni tienen visos de cumplirse. El tren, es claro testimonio de impunidad, incumplimiento y engaño, de amenaza de desalojo y un elemento más en un paisaje que se llenó de militares armados y grupos delincuenciales, que se apodera de la poca agua con que cuentan las comunidades y que las expulsa de sus territorios.

Impacto social

El cercamiento del espacio público, la enajenación de lugares y actividades, y el retraimiento de la población local son algunas de las consecuencias determinadas por la presencia militar en los territorios atravesados por los tramos 5 y 6 del Tren Maya. Por su parte, a lo largo del tramo 7, la Misión documentó afectaciones a la propiedad privada y a las actividades productivas de los habitantes de comunidades rurales, por parte de militares encargados de la construcción del tren.



Cerco fijado por la SEDENA en los márgenes de la vía del Tren Maya en parcelas agrícolas de habitantes del ejido Laguna Om, Othón P. Blanco, Q.Roo. **Foto:** Sara Cuervo, cortesía: Jaltun.

Se recogieron denuncias de intrusión de personal militar en los predios y las parcelas, a través de la ruptura de las cercas y el abandono de gran cantidad de desechos y material pétreo en los terrenos cultivados, lo cual los volvió inservibles y afectó profundamente las actividades productivas de los ejidatarios. Asimismo, la obra extrajo grandes cantidades de líquido de los pozos locales, llegando a secar aljibes y jagüeyes. Habitantes de comunidades del municipio de Calakmul denunciaron la apropiación de agua de esas fuentes por parte de personal militar, sin que mediara el consentimiento de la comunidad.

En contraste con el impulso a la urbanización en el norte de Quintana Roo, en el sur de Campeche los centros de población rural denuncian el retraimiento del Estado en su función de garantizar los servicios básicos: el desabastecimiento de agua del acueducto Adolfo López Mateos, cuya re-construcción fue encargada a la SEDENA, no fue concluido y en los tramos “terminados” se registran continuas fallas y fugas. El incremento de la demanda de energía eléctrica provoca frecuentes

fallas y cortes en el suministro; la atención médica y provisión de medicinas en las clínicas comunitarias ha disminuido hasta resultar prácticamente inexistente.

En referencia a las afectaciones a la salud, dentro de los impactos que se minimizan generalmente por aparecer como colaterales, se recogieron testimonios y quejas por las explosiones realizadas para abrir las minas de los bancos de material, el ruido de las máquinas trituradoras, el constante trasiego de los materiales extraídos en grandes camiones y los daños que provocan en caminos y carreteras, además del polvo que se levanta y que afecta la salud y la tranquilidad de las personas. Cabe señalar que la construcción de estas minas a cielo abierto ha sido una actividad constante y extendida, de manera que su efecto impacta toda la región.

Con diferencias, las dinámicas sociales de todas las comunidades, ejidos y pueblos ubicados en los territorios atravesados por los tramos 5, 6 y 7 del proyecto Tren Maya se han transformado. Durante la construcción se vieron invadidos por gran cantidad de trabajadores externos que alteraban las actividades, presencias y modos de vida. Cuando ya se iban convirtiendo en parte del entramado local los trasladaban y aquello que se había tenido que adaptar a su presencia ahora debía readaptarse a su ausencia. Incluso en algunas comunidades las casas de salud están cerradas porque durante la obra de construcción se utilizaron como albergue para los trabajadores o las escuelas y domos de los poblados como espacios ocupados por efectivos militares.

Los grupos vinculados con prácticas delincuenciales, en cambio, permanecen, manteniendo a las comunidades en zozobra y expuestas a diversas formas de violencia. El miedo, la vigilancia o espionaje y el riesgo son ya parte de la cotidianidad. Los patrullajes de las distintas fuerzas de seguridad, principalmente de las militares, no cesa. La población se siente intimidada y, paradójicamente, con tanta vigilancia, el crimen no disminuye, sino que aumenta.

PRIVATIZACIÓN DEL TERRITORIO

A pesar de la falta de planeación integral que ha caracterizado el megaproyecto Tren Maya, desde un principio quedó manifiesto en las declaraciones de la autoridad encargada (FONATUR) que el objetivo sería un reordenamiento territorial a gran escala, centrado en la expansión de las ciudades ya existentes y la urbanización de las comunidades rurales o semirurales, con un incremento demográfico sostenido. ONU-Hábitat cuantificó para 2030 un crecimiento promedio de 42% para los 18 municipios en los que se ubican las estaciones (ONU-Hábitat, 2021, p. 50), como resultado del impulso dado a las “localidades estratégicas conectadas con el Tren Maya que tienen el potencial de ser polos de desarrollo en la región” (SEDATU, 2022, p. 963). Para los municipios de Tulum y Carrillo Puerto, la Secretaría de Desarrollo Urbano Territorial (SEDATU, 2023) calcula un crecimiento desde 130,000

hab. en 2020 a 280,000 en 2040. En correspondencia, se prevé que la cobertura urbana en la península aumentará 24% para el 2050 (Terravida).

Resaltan dos casos de crecimiento urbano-turístico que se desarrollan en la parte sur del tramo 5. El primero es Playa del Carmen pasando de 43,613 habitantes en el 2000 a 304,942 en 2020, lo que la convierte en una de las ciudades de mayor crecimiento en América Latina. El otro caso es Tulum, el cual pasó de 6,733 habitantes en el 2000 a 46,721 en 2020, convirtiéndose en una de las zonas urbanas del país que más crecieron (INEGI, 2020).

Cabe destacar que este crecimiento urbano, nombrado como “desarrollo y progreso” por voceros del gobierno federal, avanza en un territorio que se caracteriza por albergar un 80% de localidades rurales, donde la tenencia de la tierra es mayoritariamente ejidal, con amplias superficies forestales de “tierras de uso común”. Esas tierras son reguladas por la Ley Agraria, la cual establece que no pueden transitar a dominio pleno para ser mercantilizadas.

Por ello, buena parte de los conflictos en las zonas donde se desarrollaron los proyectos inmobiliarios y turísticos tienen como origen el despojo ilegal, fraudulento o violento de las tierras ejidales por parte de la mafia agraria, agentes inmobiliarios, desarrolladores turísticos y gobierno federal que han presionado a los campesinos para que les vendieran parte de sus terrenos.

El impulso a la urbanización y a la apropiación de tierras se hace evidente en el tramo carretero de Cancún a Tulum, con especial dinamismo desde que se empezó a construir el tren, debido a que se ha creado un corredor para la especulación inmobiliaria entre la carretera federal 307 y las líneas férreas del Tren Maya. Son 57 kilómetros que van de la salida de Playa del Carmen a Tulum, pasando por Puerto Aventuras, Akumal, Chemuyil y Jacinto Pat. Pero el megaproyecto también abrió nuevas áreas de inversión inmobiliaria con los 23 kilómetros que van desde Tulum hasta el entronque con la carretera al Aeropuerto Felipe Carrillo Puerto.

La urbanización y la especulación inmobiliaria sobre tierras de propiedad social no ha sido controlada ni por las autoridades federales ni por las locales, como lo demuestra la proliferación de proyectos de hoteles, espacios turísticos, condominios, desarrollos inmobiliarios y residenciales, centros comerciales y de servicio en zonas selváticas que carecen de permisos ambientales y licencia de construcción de todo tipo. Según la Asociación Mexicana de Profesionales Inmobiliarios, entre finales de 2023 y octubre de 2024 se contabilizaron más de 600 proyectos inmobiliarios en la zona. La corrupción de las autoridades locales, estatales y federales

y su papel central en las mafias agrarias y “cárteles inmobiliarios es notoria desde hace décadas, y permanece hasta la fecha. Las acciones encaminadas a regular la impunidad de los desarrolladores sólo atacan los emprendimientos más visibles.”²³

La construcción del Tren Maya y el aeropuerto Tulum, en el municipio de Felipe Carrillo Puerto, han propiciado (con la omisa acción de instituciones ambientales) no sólo la urbanización irregular, sino la especulación sobre los precios de los terrenos, que han crecido hasta 400% desde 2019, según el Colegio de Ingenieros Civiles.

En el municipio de Tulum el boom inmobiliario antecedió por poco el anuncio del Proyecto Tren Maya, iniciando en los años 2017-2018. Se aceleró en el momento de la pandemia del Covid 19, a partir de 2021, con la construcción de desarrollos inmobiliarios y residenciales, en pleno auge de los nómadas digitales y del trabajo en casa que atrajo nuevos habitantes, a los que se añadió población vinculada a las nuevas inversiones y actividades económicas relacionadas con el Tren Maya y el aeropuerto.

Expansión de desarrollos inmobiliarios sobre terrenos forestales en Tulum, Quintana Roo. **Foto:** Sara Cuervo, cortesía: Jaltun.



23 Como fue la clausura de 12 mil lotes irregulares tan solo en la zona periférica de la Av. Huayacán en Cancún, donde la demanda de vivienda ha aumentado en un 40%. [3] Asimismo, se dio a conocer que, en mayo de 2025, la Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable (Sedetus) en Q.Roo ha intervenido 70 desarrollos inmobiliarios irregulares que no cuentan con permisos en el estado.

Por lo anterior, es patente que la expansión urbana se está reproduciendo de forma irregular, ilegal y fraudulenta en desmedro del entorno ecológico, impulsando el cambio de uso de suelo y la privatización de terrenos de propiedad ejidal, que aún representa, tan solo en los municipios de Felipe Carrillo Puerto y Tulum, el 66% del total. La enajenación de las tierras ejidales no sólo se debe a la especulación inmobiliaria privada, sino que también es promovida por las autoridades encargadas del Tren Maya (FONATUR y SEDENA) en los procesos de expropiación para el derecho de vía del tren.

Testimonios ofrecidos por habitantes de las comunidades de Nicolás Bravo en Othón P. Blanco, Q.Roo; y Don Samuel en Escárcega y de varias comunidades del municipio de Calakmul, ambos en el estado de Campeche, afirman haber sido presionados, amedrentados, defraudados e incluso haber sufrido violencia directa por distintos actores institucionales (funcionarios de FONATUR, del Tren Maya; representantes de la Procuraduría Agraria y la SEMARNAT ; elementos de la SEDENA e integrantes del bufete Barrientos y Asociados) para que accedieran a la expropiación de sus tierras ejidales, para las cuales aún no reciben a cabalidad la indemnización correspondiente.

La observación directa de la infraestructura del Tren Maya (trazo de la vía, estaciones) y del aeropuerto de Tulum, pone en evidencia, además del gigantismo de las obras arquitectónicas y de ingeniería, las enormes porciones de suelo forestal que quedaron delimitadas entre el trazo de la vía y la carretera federal o las zonas urbanas actualmente existentes, particularmente en Quintana Roo. Las proyecciones oficiales (SEDATU 2022, 2023) explican esta aparente incongruencia: en realidad, la vía del tren configura un límite a alcanzar en el proceso de urbanización, una suerte de “reserva urbanizable” a futuro, que sacrificará de forma deliberada la conservación del ecosistema selvático en pro de un uso de suelo urbano-comercial, vinculado a la industria del turismo e inmobiliaria. Por su parte el gigantismo de las estaciones, que contrasta abiertamente con las precarias condiciones de vida de comunidades rurales como Nicolás Bravo en Quintana Roo o Conhuás en Campeche, ejemplifica la ambición de crecimiento y se presenta como un símbolo del poder del Estado, o especialmente de la SEDENA, sobre los territorios y la población.

Actualmente, las regiones más turistificadas albergan conflictos socioambientales vinculados a la privatización del espacio público y la enorme desigualdad en las condiciones de vida de quienes habitan las localidades y se emplean en la economía turística. En Tulum, la sociedad civil organizada en el Comité Pro Pla-

yas Libres y el Observatorio Ciudadano de Tulum han denunciado el “apartheid turístico”, esto es, el control y cobro por el acceso a varias playas públicas de Tulum (Playa Pescadores, Playa Santa Fe y Playa Paraíso), que quedaron dentro del Área de Protección de Flora y Fauna Jaguar, en cuyo espacio está el Parque del Jaguar, administrado por la empresa GAFSACOMM, actualmente Grupo Mundo Maya. Así, el corporativo militar tiene en el Parque del Jaguar una estación del Tren Maya, un hotel, el Museo de la Costa Oriental y el acceso a las playas.

El Comité Pro Playas Libres, entrevistado por la Misión y que reúne a más de 600 personas residentes en Tulum, ha denunciado que el cobro de derechos para poder ingresar a las playas públicas es un proceso de cercamiento y acaparamiento del espacio público por parte de los concesionarios del Parque del Jaguar, lo que impide a la población local el libre acceso a las playas marítimas, tal como indica la Ley de Bienes Nacionales y el derecho al disfrute de las playas y del mar.

La planimetría del Parque revela que la mayoría de su territorio se extiende a lo largo de la línea de playa, incluyendo a varios hoteles que implican límites privados, cercamientos y control de acceso adicionales a las pocas playas aún de acceso libre, cuya entrada actualmente está sujeta a cobro en la taquilla del Parque. El Comité ha impulsado asambleas ciudadanas, marchas y bloqueos carreteros, a raíz de los cuales ha logrado establecer una mesa de negociación con el Ayuntamiento, destinada a la apertura de accesos a algunas playas controladas por hoteles.

La transformación de los hábitos de vida de la población local en relación con el uso de su territorio, a raíz de la presencia castrense, ha sido denunciada también por los habitantes de Felipe Carrillo Puerto. En el municipio, la SEDENA ha ampliado y pavimentado el antiguo camino de terracería que cruza la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an y conduce hacia Vigía Chico por un total de 53 kilómetros, en el proyecto denominado Puerta al Mar. Una obra con clara orientación turística, que ha transformado una ruta transitada por la población local en bicicletas o motos, a una vía pavimentada transitada por automóviles y autobuses, perturbando el hábitat protegido y poniendo en peligro a quien transita en bicicleta o a pie. La construcción de esta carretera, dicen los testimonios, interrumpe el paso de los varios escurrideros por donde fluye el agua en su camino hacia las lagunas o hacia el mar, generando por un lado inundaciones y por el otro, escasez de agua. El sentido de despojo y enajenación de hábitos y espacios tradicionalmente utilizados se incrementó por la presencia militar establecida en un cuartel a la orilla de una laguna al principio de la ruta, que ahuyentó a los jóvenes y familias que acostumbraban a bañarse y pasar días de campo en el lugar.



Camino antiguo o Sacbe en Felipe Carrillo Puerto, Q.Roo, que conduce a la Reserva de la Biósfera Sian Ka'an, actualmente modificado por el proyecto "Puerta al Mar". **Foto:** Alberto Hidalgo.

DESPOJO FÍSICO Y TERRITORIAL DE LA CULTURA Y LA IDENTIDAD MAYA

En la cosmovisión del pueblo maya, los humanos y no humanos no son existencias opuestas y separadas, junto con seres sobrenaturales (espíritus guardianes o señores) forman parte de un universo. Este vínculo significa en maya “la familia que nos une”, que inexorablemente guarda una relación de interdependencia en un territorio conformado por los espacios del monte, milpa, pueblo y solar, que los mayas conservan a través de rituales. Con el Tren Maya se vulnera este relativo equilibrio socioecológico de las comunidades. La existencia del jaguar y otros animales que habitan esta selva, por ejemplo, se ha puesto en riesgo. Al fragmentar su hábitat se ha visto alterado su habitual recorrido por un extenso territorio, sus medios de reproducción, su relación con el entorno comunitario, y ha sido expuesto a la caza, según testimonian ejidatarios afectados en el tramo ⁷.

Durante el recorrido de la Misión de Observación se pudo constatar el profundo amor a la tierra, territorio, selva, fauna, cenotes, Acuífero Maya y al patrimonio natural, cultural y arqueológico de quienes testimoniaron durante horas sobre los impactos socioambientales, socioculturales y emocionales habidos desde que iniciara la construcción del tren y ante la incertidumbre de lo que sigue: el tren de carga, los proyectos colaterales en marcha y por venir, expectativas y urgencia de la reparación de daños y cumplimiento de indemnizaciones. Este vínculo histórico con el territorio peninsular, y con todo lo que en él existe, es un sustrato de la identidad maya, que no es una *esencia*, sino una construcción creativa.



La denominación maya es una marca que identifica el territorio y que ha sido apropiada por instituciones gubernamentales, empresarios, comerciantes y agencias turísticas para convertirla en mercancía para el consumo. No se refiere a las y los mayas contemporáneos, con sus formas de organización sociopolítica y cultural, vida comunitaria, relación simétrica con la naturaleza, saberes, conocimientos, tradiciones y valores, espacios propios de deliberación como las Asambleas, trabajo comunitario y ayuda mutua, y potencial de unidad frente a las amenazas a sus bienes comunes.

Mallas y cercos ubicados en ambos márgenes de la vía del tren fragmentan el hábitat de fauna silvestre en la región. **Foto** Sara Cuervo, cortesía: Jaltun.

Destrucción y saqueo del patrimonio maya

En 2019, algunos antropólogos interpusieron una denuncia de hechos²⁴ por la presunta destrucción de un indeterminado número de monumentos arqueológicos en la península, de llevarse a cabo los proyectos Tren Maya y Corredor Interoceánico del

24 Denuncia de hechos por la presunta destrucción de un indeterminado número de monumentos arqueológicos, localizados en los estados de Chiapas, Campeche, Tabasco, Yucatán, Quintana Roo, Oaxaca y Veracruz, si se llevan a cabo los proyectos presidenciales denominados Tren Maya (SIC) y Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Ciudad de México, a 15 de mayo de 2020.

Istmo de Tehuantepec. A la fecha no ha recibido respuesta alguna, al igual que numerosos amparos interpuestos por miembros de comunidades y organizaciones regionales.²⁵

En la Península de Yucatán, territorio de la civilización Maya, no hay lugar donde no se hallen sus vestigios, afirma el arqueólogo Fernando Cortés de Brasdefer. Y, sin embargo, “Con trascabos, palas mecánicas, excavadoras y pesados camiones de volteo destruyeron monumentos prehispánicos, árboles y caminos ancestrales; rompieron la poligonal (zona de protección) de Chakanbakán, una mojonera, la flora y ahuyentaron la fauna. Modificaron todo”. “...las obras partieron en dos los más de 30 kilómetros cuadrados en los que se asienta este sitio prehispánico.”²⁶ “Peligran los edificios [ya que] dinamitaron, usaron martillo que rompía la piedra y con eso se empezó a mover la estructura. El cuidado institucional no fue el requerido, piezas arqueológicas las tienen militares, investigadores, material arqueológico fue vendido como material de construcción”. “Es urgente rescatar y restaurar”, “el saqueo parece indetenible y se avecina su aumento cuando el turismo masivo empieza a formar parte del paisaje urbano-rural”.

Aún no se alcanza a estimar la destrucción y saqueo arqueológico que ha significado el Tren Maya, ni los impactos de la presencia militar en los sitios arqueológicos. Trabajadores en estas zonas sienten que su “materia de trabajo está en riesgo, la Guardia Nacional formó un batallón para el cuidado del patrimonio, existe preocupación por la militarización de nuestro trabajo, portan armas de alto poder”.

También las comunidades mayas *masewal* han identificado las afectaciones a los altares, sitios sagrados y rutas de peregrinación ancestrales. La vida ritual de los pueblos mayas está profundamente ligada a los caminos antiguos y rutas de peregrinaje, mismas que se transforman con la infraestructura carretera, ferroviaria y aeroportuaria. Algunas peregrinaciones entre los centros ceremoniales²⁷ de la región han desaparecido en las últimas décadas, como la que se realizaba de Tixcacal Guardia a Tulum, y otras están transformándose con el riesgo de desaparecer frente al muro de construcción de las vías del tren, tal es el caso de la peregrinación de la vara de San Juan de la comunidad de K'opchen.

A la guarda del patrimonio cultural obligan diversos ordenamientos en materia de investigación, conservación, custodia y difusión de los Monumentos Arqueológicos.²⁸ Este patrimonio cultural arqueológico, de cierta manera, forma parte de la identidad maya y no maya, hay un sentido de perte-

25 CRIPX, 2024. La Defensa del Territorio vs el Tren Maya. México.

26 Carmen García Bermejo. 13 de marzo de 2025. La furia del INAH vs el doctor Cortés. El acoso al arqueólogo que denunció la destrucción causada por el tren maya. <https://fabricadepseudismo.com/reportajes/la-furia-del-inah-vs-el-doctor-que-denuncio-destruccion-tren-maya/>

27 Existen cinco principales centros ceremoniales en Quintana Roo, cuatro ubicados en el municipio de Felipe Carrillo Puerto y uno más en Tulum, lo que correspondería al tramo 6 del Tren Maya.

28 Constitución Política, Ley general de Bienes Nacionales, Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticos, Históricos y Paleontológicos, Ley Orgánica del INAH, etc.

nencia al territorio y reconocimiento de la cultura maya ancestral, que cruza las fronteras internas. La civilización maya, como todas las mesoamericanas y de Aridoamérica, forma parte de nuestro patrimonio cultural.

Destrucción del territorio maya y de sus bases comunitarias

Los pueblos mayas están siendo obligados a dejar la milpa, la ruralidad y sus formas ancestrales de trabajo y relacionamiento para convertirse en empleados del turismo en condiciones de precarización laboral. Los trabajos que el turismo les ofrece son de albañiles, meseros, cantineros, camaristas y toda la mano de obra que sostiene la industria turística en Quintana Roo.

No puede comprenderse esta transformación de la vida de las comunidades mayas, sin recordar que de 1970, año de la creación de Cancún, al 2020, la población de Quintana Roo creció 2000%, pasando de 88,000 habitantes a más de 1 millón 800 mil.

A partir de entonces se reconfiguró el espacio físico y simbólico de las comunidades mayas. No sin resistencia de por medio. En 1969 los pobladores del pueblo maya de Chumpón, en el municipio de Felipe Carrillo Puerto y cercano a Tulum, se opusieron a la construcción de la que hoy es la carretera federal más importante de Quintana Roo, la 307, que conecta la capital política del estado, Chetumal, con la capital económica, Cancún, atravesando la llamada zona maya en el centro del estado, en donde se encuentra el municipio de Felipe Carrillo Puerto. La construcción de esta carretera fue el detonante de la infraestructura turística en Quintana Roo. Los constructores de la carretera federal estaban *protegidos* durante sus faenas por un destacamento de tropas federales, ya que se conocía el descontento de los mayas. Las comunidades mayas como Chancaj Veracruz mantenían la esperanza de aprovisionarse de armas para sacar a los soldados mexicanos del territorio masewal. Hoy, la construcción y operación del Tren Maya intensifica la fragmentación del territorio y de las bases comunitarias del pueblo maya. A través de los programas sociales como Sembrando Vida, los campesinos se convierten en asalariados del gobierno, nulificando posibilidades de organización popular para la defensa del territorio y otros derechos colectivos. La cooptación de autoridades agrarias y municipales silencia las voces de aquellos ejidatarios que manifiestan su descontento frente a estos megaproyectos.

A finales del 2018, se realizó una consulta ciudadana a nivel nacional en la que se presentó un paquete de diez proyectos para su aprobación o rechazo; entre ellos el Tren Maya y el Corredor Interoceánico. El resultado, de acuerdo con FONATUR, fue del 89.9% a favor del Tren Maya. La participación de la población maya en este ejercicio fue mínima. La entonces relatora de Naciones Unidas sobre derechos de los pueblos indígenas envió, a principios del 2019, una nota técnica al gobierno de México subrayando que los procesos de consulta ciudadana diseñados para la población nacional en general no garantizan las salvaguardas de los derechos de los pueblos indígenas consagradas en los

estándares internacionales.²⁹ A finales de ese mismo año se realizó la que fue llamada la *consulta indígena*, instrumentada por el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI) en dos asambleas, la primera informativa y la segunda deliberativa, y con la participación del FONATUR. En el caso del municipio de Felipe Carrillo Puerto en Quintana Roo conformado por 88 comunidades mayas, este proceso de consulta se realizó en sólo una comunidad, Xhazil Sur, con presencia escasa de las autoridades comunitarias.



Asamblea consultiva realizada en Xhazil, Felipe Carrillo Puerto, Q.Roo, en el marco de la consulta indígena realizada por el INPI. **Foto:** Sara Cuervo, cortesía: Jaltun.

Organizaciones mayas denunciaron una simulación del proceso de consulta. La oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas se pronunció diciendo que el proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no cumplió con los estándares internacionales de derechos humanos en la materia.³⁰ Esta es una muestra de cómo los derechos de los pueblos mayas han sido violentados desde

²⁹ <https://spcommreports.ohchr.org/TMResultsBase/DownloadPublicCommunicationFile?gId=24393>

³⁰ <https://hchr.org.mx/comunicados/onu-dh-el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia/>

el inicio del proyecto Tren Maya, incluyendo las obras asociadas como el Aeropuerto Internacional de Tulum, los hoteles militares y el proyecto Puerta al Mar. Derechos recogidos en instrumentos Internacionales como el Convenio 169 de la OIT, La Declaración de Naciones Unidas sobre Derechos de Pueblos Indígenas, la Declaración Americana sobre los derechos de los pueblos indígenas de la OEA, el Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe conocido como Acuerdo de Escazú y otros más.

El Tren Maya forma parte de esta geografía de agravios que origina un desarrollo impuesto con prácticas discriminatorias y racistas, consultas a las comunidades a modo, irrespetando Asambleas, presionando para firmar documentos de lectura poco accesible, despojando tierras sin cubrir debidamente las indemnizaciones.

Voces de hombres y mujeres de las comunidades afectadas denuncian y reclaman: “Recibimos pagos injustos, irrisorios por nuestra tierra”, “nuestros caminos fueron afectados por los camiones de material, metieron su maquinaria y les valió hacer daño”, “predios fueron partidos en dos, cortaron el tránsito de la fauna, los alambrados instalados impiden que las especies crucen, los desagües naturales fueron cortados”, “dividieron mi rancho a la mitad”, “de lado a lado del tren sembraba poco maíz, ya no puedo. El cascajo tapó la capa productiva, ya no sirve, ninguna mata crece, no se respetó, estuvo en manos de militares ...”, “tuvimos que mal vender nuestros animales”, “tanto perjuicio a nuestro trabajo, se les dio toda la facilidad”, “que nos compensen”. El trato de los militares fue de “prepotencia, eran tan groseros, no les podíamos decir nada”, “ya sabemos cómo son los militares”, “nos rechazaban, no nos dejaban hablar, nos mandaban a la base”. “Cuando vinieron a contratar a la gente, cuadrillas de militares, les hablaron de derechos laborales. Sin embargo, se ejerció “violencia laboral de género”, cortaban árboles grandes y tenían que moverlos a las orillas para acabar con la evidencia. Los que estaban a cargo violentaban a los trabajadores, trato militar.”

Aunque la raza este ausente del discurso, los modos de racializar cambian y persisten en el tiempo y espacio calificándolos como atrasados y conservadores, opuestos al desarrollo y al progreso.

La frase pronunciada muchas veces “el Tren va porque va”, pese a las voces de comunidades y organizaciones mayas y no mayas, y de académicos que advertían los daños posibles, es la expresión del autoritarismo y el desprecio profundo, particularmente hacia los pueblos originarios. Los testimonios describen cómo eran infantilizados y despreciados, “como si fueran ignorantes”, por parte de funcionarios y militares. “Somos gente con conciencia, conocimiento, ya no somos borreguitos”, “creen que somos ineptos”, “queremos justicia con derechos”, expresaron con firmeza.

Entre los entrevistados, mayas y no mayas, fue constante en sus palabras la mentira de la que fueron víctimas. El engaño vulnera profundamente su *dignidad* como personas y comunidades.

Resistencias y demandas de las comunidades mayas

Varias demandas fueron reiteradas en el recorrido de la Misión:

1. Derecho a la salud, un derecho humano fundamental que no están ejerciendo por ausencia de funcionamiento de las instituciones de salud.
2. Desmilitarización del territorio, que es una urgencia para los pueblos mayas que enfrentan conflictos con el ejército a partir de su llegada para la construcción y operación del Tren Maya. La presencia militar es una fuente de tensión permanente en las comunidades.
3. Derecho de vivir en un entorno de paz y armonía como se acostumbra en la ruralidad.
4. Detener la ola de violencia, desapariciones forzadas y abusos de las corporaciones policiales contra la población.
5. Indemnización económica por los daños ocasionados por las obras del Tren Maya, entre ellas el nuevo sistema de electrificación para la obra.

La resistencia frente a los megaproyectos se pone de manifiesto de diferentes formas:

1. Colectivos organizados que han presentado demandas por la vía judicial para detener los megaproyectos.
2. Organizaciones que promueven las prácticas tradicionales de la milpa frente a la agroindustria.
3. Pueblos que se movilizan por la defensa de la apicultura y meliponicultura.
4. Artistas que crean música, murales, poesía y otras formas de expresión para denunciar el despojo y visibilizar el daño profundo que ocasiona el Tren Maya al territorio.
5. Campesinos que con su trabajo cotidiano protegen y reproducen la vida del pueblo.
6. Centros ceremoniales en donde la fe y la ritualidad fortalecen el sentido comunitario frente al individualismo que el capitalismo promueve.

ACCESO A LA JUSTICIA

La perspectiva desde la que se emiten estas líneas se vincula con quienes decidieron emprender procesos ante el Poder Judicial de la Federación (PJF) para expresar sus inconformidades respecto al proyecto Tren Maya y al considerar que es violatorio de sus derechos humanos.

Entre los derechos humanos afectados se encuentran la falta de consulta y consentimiento libre, previo, informado, de buena fe y culturalmente adecuado en relación con los pueblos y comunidades indígenas de la Península de Yucatán. El proceso de consulta realizado violó todos los estándares que deben tener los mecanismos consultivos establecidos en la legislación y jurisprudencia internacional.

Dicho proceso se realizó a finales de 2019, a casi un año del arranque del proyecto, violando abiertamente el carácter previo que significa anterior incluso a su anuncio público. Otro elemento, señalado por la Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, fue que “las personas de las comunidades expresaban su conformidad con el proyecto como un medio para recibir atención a necesidades básicas como agua, salud, educación, trabajo, vivienda, medio ambiente sano y cultura, lógica que afecta el carácter libre de la consulta”. (ONU-DH 2019).³¹ El Estado negoció su responsabilidad de garantizar los derechos humanos básicos —salud, educación, agua, etc.— que de por sí debe cumplir con los ciudadanos, como moneda de intercambio político para comprar el consenso al megaproyecto. Habitantes del municipio de Calakmul manifestaron a la Misión de Observación las irregularidades de las que estuvo plagado el proceso de consulta indígena. Señalaron que la votación se realizó en la vía pública, en un paradero de autobuses, lo cual puso en peligro la secrecía del voto y la seguridad de los asistentes. Asimismo, afirmaron que las boletas no estaban foliadas: eran simples copias o impresiones, lo cual pudo permitir arbitrariedades en el ejercicio de la votación (que las mismas personas votaran más de una vez; que votaran menores de edad; etc.).

Otro derecho humano ampliamente violado es el derecho a un medio ambiente sano por la construcción del proyecto sin tener los permisos ambientales, como cambios de uso de suelo o evaluaciones de impacto ambiental; la presentación fragmentada de las manifestaciones de impacto ambiental (MIA), lo cual evitó que se incluyeran los impactos acumulativos y sinérgicos del proyecto; la fragmentación de los ecosistemas; la falta de información ambiental sobre el proyecto; la ausencia de participación ciudadana; así como las afectaciones a las especies y la biodiversidad. En algunos otros casos fue la violación del derecho a la vivienda por el desplazamiento de las personas con motivo del paso de las líneas del tren.

Diversas acciones jurídicas fueron desplegadas debido a la forma como se llevó a cabo el proyecto y también para cuestionar su viabilidad. Desde denuncias ante la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente de México (PROFEPA) hasta acciones frente a los sistemas internacionales de protección de derechos humanos. Entre estas últimas se encuentran tanto solicitudes de medidas cautelares ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos para proteger los cenotes de la Península de Yucatán,³² como la presentación de informes sombra en el marco del último examen

31 ONU-DH (Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos). 2019. “El proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia”, 19 de diciembre 2019. México: ONU-DH. https://www.hchr.org.mx/index.php?option=com_k2&view=item&id=1359:onu-dh-el-proceso-deconsulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-dederechos-humanos-en-la-materia&Itemid=265.
32 CCMSS. 17 de mayo de 2020. Solicitan a la CIDH protección frente al Tren Maya. <https://ccmss.org.mx/comunicado/solicitan-a-la-cidh-proteccion-frente-al-tren-maya/>

periódico universal (EPU) del Consejo de Derechos Humanos de la ONU, mecanismo en donde analizan el estado de cumplimiento de los compromisos del Estado mexicano ante dicho organismo.³³

Otra acción empleada para la defensa de los derechos humanos fue el juicio de amparo, figura jurídica mencionada a lo largo de esta Misión de Observación por las personas y colectivos con los que se tuvo contacto.

En el caso del Tren Maya, los juicios de amparo se promovieron contra actos de una diversidad de autoridades que tenían y tienen funciones asociadas a la planeación, construcción y operación. Algunas de las autoridades fueron el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) e incluso una de las agencias de Naciones Unidas conocida como ONU Hábitat.

La Misión de Observación tuvo contacto con personas y grupos cuya finalidad al acudir al Poder Judicial de la Federación (PJF) consistía en frenar el proyecto. Las siguientes líneas reflejan información y algunos de los hallazgos recopilados por la Misión, además de intentar abordar una pregunta compleja: ¿ha sido el juicio de amparo un recurso efectivo para salvaguardar los derechos de pueblos, comunidades y personas que han sido afectados y vulnerados por el Tren Maya?

Las respuestas del Poder Judicial de la Federación

Los Juzgados de Distrito fueron la ventanilla de entrada de las múltiples preocupaciones, quejas y exigencias de quienes acudieron al juicio de amparo. De acuerdo con datos de la organización *Kanan Derechos Humanos*, en 2023 se habían contabilizado por lo menos 50 juicios de amparo relacionados con el Tren Maya, mientras que, de acuerdo con datos de la organización TerraVida, esta cifra se incrementó a por lo menos 60 juicios, de los cuales solo ocho siguen vigentes.³⁴

La Misión de Observación pudo constatar principalmente tres aspectos que fueron referidos por las personas y organizaciones: 1) desechamientos, 2) suspensiones y 3) casos que siguen “abiertos”.

Algunas personas refirieron que acudieron al amparo por temas relacionados con la vulneración de sus derechos a la participación e información ambiental. En el caso del Tren Maya, las MIA estaban incompletas, faltaba información sobre especies de flora y fauna afectadas; y de cenotes y cuerpos de agua impactados, así como sus respectivas medidas de mitigación. Estas falencias eran

33 ONHCR. 17 de julio de 2023. Informe de organizaciones de la sociedad civil en el marco del cuarto ciclo del Examen Periódico Universal (EPU) de los Estados Unidos México. <https://uprdoc.ohchr.org/uprweb/downloadfile.aspx?filename=12437&file=CoverPage>

34 EXPANSIÓN Política. 3 de junio de 2025. Impacto ambiental del Tren Maya llega a tribunal; piden un plan de restauración. <https://politica.expansion.mx/mexico/2025/06/03/impacto-ambiental-del-tren-maya-llega-a-tribunal>

de origen. Las MIA se habían presentado incompletas ante la SEMARNAT. Adicionalmente, la única forma de conocerlas era acudiendo a la capital de los estados, siendo una forma inaccesible para el público en general.

Ante estas circunstancias, algunas personas de Chocholá, Mérida e Izamal, todas en Yucatán, interpusieron recursos de petición para sufragar dichas omisiones y reiniciar el proceso de consulta pública con información más amplia y accesible. Sin embargo, la SEMARNAT no respondió y autorizó las MIA.

Las demandas fueron desechadas bajo el argumento de que las personas no acreditaron su “interés legítimo”, un criterio jurídico usado por los juzgados y tribunales nacionales para definir si una persona o varias tienen legitimación para “quejarse” de ciertos actos de autoridad. En este caso, pese a que se otorgó documentación sobre la identidad de las personas y su domicilio en dichos territorios, el Poder Judicial Federal consideró que no eran suficientes para determinar su residencia en los territorios mencionados y por tanto afirmar que el proyecto les afecta.

La figura de la suspensión merece una mención especial, pues es una figura jurídica central dentro del juicio de amparo que permite salvaguardar la materia del juicio, es decir, permite mantener sin modificaciones los actos o las situaciones de las que se quejaron las personas o grupo de personas hasta que llegue la resolución final. Las suspensiones o medidas cautelares en materia ambiental son útiles para evitar daños irreparables a los ecosistemas.

En el caso del Tren Maya existieron múltiples medidas cautelares que ordenaron suspender el megaproyecto. En Yucatán fue otorgada la suspensión en los amparos acompañados por Kanan Derechos Humanos, referida a que no podían realizarse obras nuevas en el Tramo 1.³⁵ También hubo otras suspensiones en el marco de litigios que comprenden los tres estados de la península,³⁶ donde se ordenó la suspensión de obras nuevas en el tramo 2 y 3, estas acciones fueron anunciadas por organizaciones como el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), Indignación y el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX).

De forma reciente, TerraVida, Greenpeace, CRIPX, Kanan Derechos Humanos, SOS Cenotes, U Kúuchil K Ch'iibalo'on y el CCMSS dieron a conocer una suspensión respecto de los tramos 5 norte y sur y 7 del Tren, que comprenden Quintana Roo y Campeche,³⁷ por considerarse que no se había

35 La Jornada. 21 de enero de 2021. Anuncian colectivos suspensión provisional a comunidades yucatecas contra Tren Maya. <https://www.jornada.com.mx/notas/2021/01/21/politica/suspension-provisional-a-tres-comunidades-yucatecas-contr-tren-maya/>

36 CEMDA. Obtienen comunidades mayas suspensión definitiva al Tramo 2 del proyecto Tren Maya. <https://cemda.org.mx/obtienen-comunidades-mayas-suspension-definitiva-al-tramo-2-del-proyecto-tren-maya/>

37 TerraVida. 6 de febrero de 2025. Tribunal ordena suspensión definitiva para tramos 5 y 7 del Tren Maya. <https://www.terravidamx.org/post/tribunal-ordena-suspensi%C3%B3n-definitiva-para-tramos-5-y-7-del-tren-maya>

cumplido con obligaciones que garanticen el derecho a un medio ambiente sano en el marco de la construcción del proyecto.

Durante la Misión de Observación se detectaron algunas otras razones de otorgamiento de suspensiones: falta de autorizaciones de cambio de uso de suelo; falta de evaluaciones de impacto ambiental; no se contaba con información sobre el cumplimiento de las autoridades de ciertas condiciones al momento de otorgar autorizaciones de impacto ambiental; derrame de cemento en cavernas subterráneas sin la aplicación de las correspondientes medidas de mitigación, entre otras.

Las suspensiones vía amparo en su mayoría fueron otorgadas por tramos y no por la totalidad del proyecto. Esto cobra sentido en virtud de que el Estado fue omiso en realizar un estudio ambiental del proyecto en su conjunto. En muchos casos, las suspensiones ordenaron detener sólo la construcción de obras nuevas y permitieron la “restauración de las vías ya existentes”. De acuerdo con la información recopilada, las suspensiones trajeron consigo una ola de frustración pues estas no se cumplieron, pese a que son órdenes judiciales que tienen carácter de obligatorias. Simplemente las autoridades a las que fueron dirigidas no las acataron y los trabajos en torno al tren continuaron. Incluso el presidente Andrés Manuel López Obrador indicó en varios momentos que a pesar de dichas suspensiones el proyecto seguiría.³⁸

Las comunidades y personas que acudieron a los juicios de amparo y que obtuvieron suspensiones consideraron que algunas llegaron tarde, pues una adecuada y oportuna suspensión no hubiese permitido que el proyecto se siguiera construyendo, para así asegurar la materia del juicio.

La Misión de Observación del Tren Maya confirmó que varias comunidades o personas acudieron al juicio de amparo, sin embargo, en ninguna de las charlas que sostuvimos con ellos tuvimos conocimiento de algún amparo que hubiera podido revertir la situación. De hecho, varios refirieron agresiones de funcionarios –como estigmatización– por haber iniciado estos procesos.

Pese a que el Tren Maya inició operaciones de forma escalonada y que hasta el momento ya están operando los 7 tramos, existen juicios de amparo pendientes de resolverse. Ahora bien, ¿Qué puede pasar con estos juicios? ¿Cuál es el efecto que puede traer consigo una resolución favorable del Juzgado de Distrito?

La respuesta a estas preguntas no es sencilla debido a que puede haber múltiples escenarios, dependiendo del criterio de la jueza o juez a quien le toque resolver dicho amparo. Puede ser que se niegue, lo cual implicará que no se reconocerán las violaciones a los derechos humanos de las

38 El País. 29 de mayo de 2023. López Obrador insiste en que las obras del Tren Maya no se detendrán pese a la orden de un juez de suspender la deforestación en cuatro tramos. <https://elpais.com/mexico/2023-05-29/lopez-obrador-insiste-en-que-las-obras-del-tren-maya-no-se-detendran-pese-a-la-orden-de-un-juez-de-suspender-la-deforestacion-en-cuatro-tramos.html>

personas que acudieron al amparo. Otra posibilidad es que se conceda y reconozca la violación y se determinen las formas de repararla: medidas de remediación, rehabilitación o restauración de ciertos ecosistemas que han sido dañados.

En este sentido, durante la Misión de Observación atestiguamos una serie de peritajes desahogados en uno de los juicios de amparo en el que se visibilizaron diversas consecuencias del Tren Maya sobre la pérdida de cobertura forestal y la disminución de captura de carbono, la pérdida de polinizadores, la disminución de dispersión de semillas, disminución del flujo genético y disminución de la biodiversidad, degradación de ecosistemas, entre otros. Las personas que son parte de este amparo mostraron expectativas sobre la integración y consideración de estas pruebas para la resolución final del juicio, pues estiman que son suficientes para demostrar las irregularidades, ilegalidades y daño al medio ambiente presente y futuro causados por el Tren Maya.

En teoría, es posible detener la operación del proyecto mediante la resolución de un juicio de amparo, sin embargo, resulta complicado que un juez tome esa resolución una vez que el proyecto está en operación.

Sumado a lo anterior, y en el contexto de estos procesos judiciales, ocurrió uno de los cambios estructurales más importantes de los últimos tiempos en nuestro país, que es la reforma al Poder Judicial Federal. El titular del juzgado que lleva los amparos cambiará en los primeros días de septiembre.

Organizaciones como TerraVida han denunciado que dichos juicios han sido retrasados por las propias autoridades federales (SEMARNAT y FONATUR) para evitar su conclusión. Estas autoridades han señalado, por ejemplo, que no pueden acceder a documentos contenidos en los expedientes electrónicos, cuando los mismos aparecen en la plataforma del Poder Judicial Federal. Las primeras demandas de amparo se presentaron en 2020. Han pasado más de cinco años en los que las personas que acudieron ante instancias judiciales no han tenido respuestas ni una decisión por parte del PJF.

En 2020 se dibujó la posibilidad de emplear una vía existente y disponible para expresar un descontento y una justa exigencia frente a la violación de los derechos humanos de personas y comunidades frente a un proyecto que no les representó y que lesiona valores que conducen su vida, sus cosmovisiones y el cuidado de la naturaleza, así como una crítica legítima al modelo de desarrollo impuesto desde una mirada colonial. Sin embargo, las múltiples acciones judiciales y juicios de amparo promovidos no han logrado dar el resultado para el que fueron invocados y para lo que están diseñados: para proteger los derechos humanos de las personas.

No todo puede ser visto únicamente desde la mirada jurídica sino del contexto en el cual se insertan estos procesos, en relación con la magnitud del megaproyecto y con los intereses económicos particulares y gubernamentales que implica.

Si bien los procesos judiciales no han sido efectivos hasta el momento, aún quedan instancias nacionales e internacionales por agotar. Mientras tanto, las personas, pueblos y comunidades en la Península de Yucatán no han dejado de organizarse, de tejer alianzas y realizar acciones de defensa y resistencia, pues pese a los cambios políticos y judiciales, habitantes de la península permanecen en lucha por defender su territorio, formas de vida y la naturaleza que les rodea y mantiene.

CONCLUSIÓN

Lo observado por los miembros de la Misión en los territorios visitados, los testimonios escuchados, el trabajo de investigación en fuentes oficiales, académicas y periodísticas realizado antes, y después del recorrido en campo, ha evidenciado elementos altamente críticos que se prospectan como escenarios que, en el futuro, podrán agravarse de seguir la misma lógica que se mantuvo hasta la fecha. Entre los puntos de mayor preocupación destacan los siguientes:

1. Creciente militarización que conlleva graves impactos sociambientales

La ocupación de las Fuerzas Armadas en los territorios es alarmante. Es evidente la presencia armada en estaciones del Tren, caminos, bancos de materiales, aeropuertos, hoteles, parques temáticos, museos, zonas arqueológicas y comunidades indígenas –hasta en escuelas y canchas públicas. La entrega de las obras del Tren Maya a la SEDENA le abrió las puertas para hacerse con el territorio y accionar impunemente, generar réditos a partir de negocios y empresas paraestatales, y concretar el fenómeno de militarización en la región, disciplinando cualquier tipo de manifestación crítica, denuncia u oposición a la intervención del Estado.

La Misión escuchó testimonios de vejaciones, el abuso de poder y la extralimitación de funciones de elementos castrenses sobre las personas, terrenos, instituciones comunitarias y espacios públicos de las comunidades. Afectaciones que incluyen el daño directo a parcelas agropecuarias, bosques y tierras de uso común y terrenos particulares; la falta de respeto a las actividades productivas locales; la explotación de fuentes de agua; la instalación de campamentos; la explotación de personal contratado para la obra; el cercamiento del espacio público y los patrullajes armados en zonas de recreación, de comercio y recintos culturales (como las zonas arqueológicas) que se realizan sin respetar ni consultar a la población local; el incumplimiento de pagos a los ejidos por los derechos de vía y material pétreo extraído de sus tierras, como también a trabajadores y proveedores contratados durante las obras. También destaca la desposesión de espacios usados previamente por las personas como parques, lagunas, cenotes, playas, caminos rurales, entre otros.

Asimismo, los testimonios recogidos coinciden en la indefensión de las comunidades frente a las arbitrariedades de los militares. Las personas entrevistadas manifestaron la imposibilidad de acce-

der a los mandos u oficiales en busca de una resolución o atención a los daños que les causaron, y el miedo palpable que sienten en un ambiente alterado con la imposición de la SEDENA como nueva autoridad que llegó a desplazar a las autoridades civiles.

Adicionalmente, la creación y operación de empresas de las Fuerzas Armadas para administrar y usufructuar los megaproyectos y negocios derivados robustece el funcionamiento corporativo de estas fuerzas y amenaza con perpetuar su ocupación, encargándose de tareas y funciones que constitucionalmente no les corresponden, para el aseguramiento y expansión del sistema capitalista transnacional.

La militarización representa una grave alerta, puesto que la ocupación territorial y corporativa de las Fuerzas Armadas en la región que se expande aceleradamente está poniendo en riesgo el estado de derecho y en particular los derechos humanos y colectivos de los pueblos que la habitan.

2. Incremento de las violencias criminales e institucionales

Los testimonios escuchados confirman que la construcción del megaproyecto Tren Maya ha implicado un incremento generalizado y ostensible de violencias a las que se encuentra expuesta la población local. Paralelamente al trazo de la ruta, grupos delincuenciales y vinculados a economías ilegales (tráfico de drogas, de armas y de personas) se han expandido en regiones hasta ahora marginales. La presencia de una población flotante ajena a los contextos locales, contratada para la construcción de la vía férrea, ha abierto un mercado incipiente para el consumo de drogas y prostitución en los contextos rurales, y ha provocado disputas entre grupos criminales que tienen como teatro las pequeñas comunidades del sur de Quintana Roo y Campeche.

Las violencias directas vividas en las urbes hiperturísticas del norte de Quintana Roo se han agravado; el hallazgo de cadáveres se ha incrementado y expandido a ciudades más pequeñas como Felipe Carrillo Puerto y Bacalar. Las evidencias demuestran que el “modelo de desarrollo” que el megaproyecto pretende expandir, vinculado a la turistificación del territorio y las comunidades, conlleva la expansión de economías ilegales y las distintas violencias que estas implican.

La ingente presencia de las Fuerzas Armadas no ha detenido la exacerbación de las violencias. En contextos donde el tejido social se encuentra crispado, la presencia de actores armados en distintos ámbitos de la vida cotidiana incrementa la percepción de inseguridad e indefensión de la población local. Lo anterior ha provocado, por un lado, una generalizada percepción de inseguridad incluso en contextos anteriormente considerados como seguros, principalmente los pequeños centros rurales.

La Misión alerta sobre el proceso exponencial de incremento de las violencias vinculado a la transformación social que el Tren Maya se propone detonar.

3. Afectaciones ambientales y ecocidio

La Península de Yucatán posee una riqueza natural de enorme valor; sin embargo, sus ecosistemas son extremadamente vulnerables frente a la fragmentación del territorio, la contaminación y los cambios de uso de suelo. Las selvas, los humedales y las lagunas son ecosistemas frágiles cuyas funciones ecológicas pueden ser dañadas fácilmente y su recuperación podría tomar muy largos periodos y, en algunos casos, el daño es irreversible.

No obstante, la importancia y valor socioambiental de estos territorios, la Misión pudo constatar que la instalación de las vías del tren, así como las obras aledañas como bodegas, estaciones, áreas de mantenimiento, caminos de acceso al trazo, áreas de extracción de materiales etc., fueron realizadas de manera irresponsable, imprudente e ilegal, omitiendo regulaciones ambientales y omitiendo la aplicación del principio precautorio.

A partir de los testimonios de personas que viven en el territorio, así como de investigadores y expertos y de la revisión de los resultados de estudios recientes referentes al acuífero, los cenotes, las cuevas subterráneas, los humedales, las lagunas y selvas es posible afirmar que la mega-obra ha generado daños irreparables a los ecosistemas y a los medios de vida de las comunidades locales.

La Misión concluye que el deterioro a los sistemas socioambientales causado por el Tren Maya no es un proceso que haya terminado con la puesta en operación del sistema ferroviario. Ese deterioro está en activo y la ampliación de las capacidades espaciales y de carga proyectadas están favoreciendo el crecimiento ilegal e irresponsable de la industria inmobiliaria, turística y agroindustrial sobre territorios indígenas y ecosistemas frágiles. Esto se está traduciendo en la contaminación de las fuentes de agua, la pérdida del hábitat de cientos de especies de flora y fauna, el relleno de cenotes, cuevas, manglares y selvas de alta biodiversidad, así como la afectación del funcionamiento de humedales, sistemas lagunares y del acuífero subterráneo.

La Misión alerta sobre el ecocidio irreversible detonado por la construcción de la vía férrea y que se extiende rápidamente por las transformaciones territoriales que el megaproyecto está impulsando.

4. Especulación inmobiliaria y despojo de tierras y territorio

Una faceta evidente de la drástica afectación al contexto social y territorial es la creciente presión sobre las tierras, principalmente aquellas de propiedad social, anteriormente destinadas para uso agrícola, y sobre las extensiones de uso común destinadas al aprovechamiento forestal o a fines de reserva, actualmente codiciadas o ya incorporadas al rampante mercado inmobiliario.

A raíz de la construcción de la vía férrea, los terrenos colindantes y aquellos ubicados en las periferias de las ciudades que el tren atraviesa han incrementado de hasta un 400% su precio, lo cual denota una creciente especulación sobre las tierras. La arraigada presencia de mafias agrarias, ba-

sadas en la colusión entre autoridades y empresarios, representa un antecedente para la expansión del despojo y la apropiación irregular de las tierras.

En el marco del desarrollo del megaproyecto Tren Maya, los gobiernos federales, estatales y municipales, lejos de frenar este desarrollo urbano ilegal y ecocida, han sido cómplices del surgimiento de nuevos asentamientos irregulares y la construcción de desarrollos habitacionales de lujo que no cuentan con autorizaciones de cambio de usos de suelo, de construcción o incluso de propiedad legal sobre la tierra.

El despojo de tierras es impulsado también por las instituciones, que imponen condiciones arbitrarias y desfavorables en las expropiaciones para el derecho de vía. Responsabilidad institucional es también la enajenación del espacio público en el caso del parque del Jaguar en Tulum y el proyecto Puerta al Mar en Felipe Carrillo Puerto, ambos controlados por la Sedena.

Asimismo, el trazo de la vía férrea varios kilómetros selva adentro de las zonas ya urbanizadas, así como la edificación del aeropuerto Internacional de Tulum en un paraje alejado, abren las franjas de territorio a nuevas urbanizaciones en un futuro próximo, convirtiendo territorios selváticos a “reservas urbanizables”. El escenario futuro, previsto por las autoridades y evidente en la ingeniería del megaproyecto, es una ingente urbanización de toda la franja costera de Quintana Roo y aledaña a la vía del tren en Campeche.

La Misión alerta sobre los impactos previsibles de una acelerada urbanización en desmedro de los ecosistemas selváticos y la integridad de los territorios que hasta ahora han representado el sustento de cientos de comunidades rurales, lo cual impulsará un incremento de la desigualdad y la exclusión de amplios sectores sociales.

5. Inaccessibilidad a la justicia y violaciones al marco jurídico vigente

La Misión constató que personas y colectivos en diversos lugares interpusieron acciones jurídicas por las violaciones que provocó el Tren Maya a sus derechos humanos individuales y colectivos. Desde denuncias ante la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, pasando por demandas de amparo presentadas en los Juzgados Federales, hasta acciones frente a los sistemas internacionales de protección de derechos humanos.

Las resistencias al megaproyecto han sido neutralizadas por el Estado mediante estrategias que van desde la intervención militar, la coerción de la población, el señalamiento y estigmatización a las personas defensoras del territorio y los derechos humanos, el fomento a grupos de choque dentro de las comunidades y, lo que ha sido crucial: una determinación política de aseguramiento del proyecto ferroviario mediante decretos presidenciales que lo declararon tema de Seguridad Nacional (2022); y la cooptación del Poder Judicial que mantuvo un desempeño plegado a la ordenanza presidencial.

Los juicios de amparo promovidos por personas cuyos derechos fueron afectados por las acciones de las autoridades durante la planeación, construcción y operación del megaproyecto no han sido un recurso efectivo para salvaguardar sus derechos. Como lo evidencian los más de 50 juicios de amparo relacionados con el Tren Maya interpuestos desde el año 2020, que no lograron detener las obras ni los daños, ni mucho menos restituir el orden de las cosas. Hay demandas que fueron desechadas, medidas cautelares que ordenaron suspender las obras del tren desacatadas por las autoridades responsables y juicios que preveían daños irreparables de construirse la mega obra que siguen en curso, incluso con el Tren ya funcionando.

En referencia al tema de accesibilidad a la justicia, la Misión alerta sobre el papel del Estado: no sólo no ha sido garante de los derechos humanos, sino que ha provocado la vulneración de estos mediante diversas formas, entre ellas el incumplimiento de leyes y la desprotección de los derechos de las personas y los pueblos.

6. Tejido social resistente

La Misión pudo constatar la presencia activa de una gran variedad de organizaciones de la sociedad civil, colectivos informales y agrupaciones ciudadanas, tanto en contextos rurales como urbanos, que a contrapelo de todas las amenazas, mantienen espacios de diálogo y reivindicación de sus derechos, y manifiestan públicamente su inconformidad frente a un modelo de ocupación territorial impuesto. La Misión constató que, en distintos grados y formas, ha habido resistencias al megaproyecto Tren Maya manifiestas en movilizaciones sociales de mayor o menor alcance, y esfuerzos legales para defender el territorio y derechos humanos conexos; y frenar la obra.

La centralidad de los procesos organizativos locales, que van desde las asambleas ejidales a colectivos de afectados, científicos y académicos, es sumamente relevante en cuanto es muestra de un tejido social vivo a pesar de los agravios y el amedrentamiento que ejercen sobre ellos los sujetos armados y la intervención institucional.

