



Grupo de Trabajo
**Fronteras, Regionalización
y Globalización**



LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MAYA Y LA DESTRUCCIÓN DE PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO EN LA PENÍNSULA DE YUCATÁN.



Fuente: Cuadro tomado del *Códice de Xpuhil* (Ideas, texto y letra de Juan Manuel Sandoval Palacios. Ilustraciones de Diego Sandoval Ávila. Color, Marcela Orozco Contreras). Diciembre de 2019 - enero de 2020.

Dr. Juan Manuel Sandoval Palacios
Seminario Permanente de Estudios Chicanos y de Fronteras (DEAS-INAH),
Grupo de Trabajo “Fronteras, regionalización y globalización” del
Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales y
Red Mexicana de Acción frente al Libre Comercio.

CUADERNO DE TRABAJO NÚMERO 3

Febrero de 2022

Introducción

La construcción del llamado Tren Maya, uno de los proyectos prioritarios del gobierno del Presidente Andrés Manuel López Obrador para impulsar el “desarrollo” del sureste de México, en el periodo 2018-2024¹, ha implicado –principalmente por la ampliación del derecho de vía y por el trazado de la ruta donde no existía vía ferroviaria- no sólo el desplazamiento de cientos de personas, la destrucción de sus viviendas y la de miles de árboles y plantas, sino también la afectación de monumentos arqueológicos. Esta afectación ha implicado la destrucción y el saqueo de monumentos en algunas zonas arqueológicas sin explorar o recién descubiertas por personal de empresas constructoras y otras, además de diversas personas de poblaciones cercanas; pero también ha implicado la destrucción de monumentos arqueológicos en algunos ejidos y comunidades por parte de ejidatarios y habitantes de las mismas quienes, al enterarse que el Tren Maya pasará cerca de o dentro de sus tierras, venden predios que contienen estructuras prehispánicas que son arrasadas y saqueadas por esas personas para no dejar ningún vestigio, y de esta manera no tener ningún problema con el Instituto Nacional de Antropología e Historia; en otras ocasiones, destruyen los monumentos arqueológicos para construir edificaciones comerciales (tiendas, hoteles o restaurantes), esperando obtener beneficios del turismo que llevará el Tren Maya a la región.

Y precisamente son las zonas de monumentos arqueológicos, tanto las que están abiertas al turismo como otras que podrían ser abiertas al mismo, las que forman parte de los argumentos utilizados por el gobierno para justificar la construcción del Tren Maya en territorios de Chiapas, Tabasco y las entidades que conforman la península de Yucatán.

En el *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, se plantea que,

El Tren Maya es el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio. Tendrá un recorrido de mil 525 kilómetros, pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y

¹ En el *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, dado a conocer el 12 de julio de 2019, se establecieron una nueva política energética y tres proyectos regionales como prioritarios para impulsar nuevamente el desarrollo económico del país. Dos de estos proyectos se localizan en el sur - sureste (el “Corredor Interoceánico” en el Istmo de Tehuantepec y el “Tren Maya” en Chiapas, Tabasco y la península de Yucatán) y el tercero en la frontera norte, denominado “Programa Zona Libre de la Frontera Norte”. Véase, Presidencia de la República. (2019). *Plan Nacional de Desarrollo, 2019-2024*. Recuperado de <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2019/05/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2019-2024.pdf>

Quintana Roo e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán (...) y requerirá de entre 120 mil y 150 mil millones de pesos que provendrán de fuentes públicas, privadas y sociales. (p. 53)

Pero enseguida se expone en el *Plan* el verdadero objetivo principal de este proyecto, que, con el Tren Maya, además de propiciar la derrama económica del turismo en toda la Península de Yucatán, generar empleos, impulsar el desarrollo sostenible y proteger el medio ambiente, el gobierno federal busca propiciar el ordenamiento territorial de la región. Supuestamente este proyecto integraría y beneficiaría a la población, llevando la consulta previa e informada a las comunidades y pueblos originarios, pero esta consulta se realizó hasta después de iniciados los trabajos del Tren Maya. En noviembre de 2018, el Presidente López Obrador planeó que las primeras licitaciones para la construcción del Tren Maya saldrían en diciembre en cuanto se tuviera aprobado el Presupuesto federal pero que sería hasta enero de 2019 cuando se le preguntara a la gente sobre esta inversión². Con él coincidieron los empresarios organizados en la Confederación de Cámaras de Comercio, Servicios y Turismo (Concanaco Servytur), la cual en su declaración fue aún más allá, ya que “se pronunció a favor de la construcción del Tren Maya, no así de la consulta que el gobierno entrante llevará a cabo para definir el rumbo de dicho proyecto, pues decisiones técnicas, y que conllevan grandes inversiones y crecimiento económico, las debe tomar el presidente; las consultas sólo desvían la atención de los objetivos.”³

Pero dicha consulta a las comunidades indígenas de los estados por donde pasará el Tren Maya se llevó a cabo hasta el mes de diciembre de 2019. En la conferencia de prensa matutina del Presidente Andrés Manuel López Obrador del 16 de diciembre se presentaron los resultados de las consultas populares realizadas el fin de semana, así como el plan de construcción de la obra que estaría a cargo de Fonatur, cuyo director, Rogelio Jiménez Pons, planteó: "Iniciaremos la primera licitación en la primera semana de enero, en las zonas donde ya existe vía, y para finales de marzo o principios de abril estarán comenzando las obras". Por su parte, Adelfo Regino Montes, titular del Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI), informó que, en la consulta, 92.3% votaron por el "Sí" para el mega proyecto de infraestructura y un 7.4% votó por el "No" a la obra. Hubo

² “Tren Maya ... luego consulta”. *El Financiero*, 12 de noviembre de 2018.

³ Juárez, Claudia (2018). “Sí al Tren Maya, pero sin consulta: Concanaco.” *El Economista*, 14 de noviembre.

una participación del 70% de las 1,078 comunidades indígenas convocadas para la consulta, en el que hubo consenso unánime en la implementación del programa de desarrollo del Tren Maya.⁴

El informe de Fonatur se presentó de manera triunfalista, al manifestar que,

El Proceso de Consulta Indígena del Tren Maya fue el más grande de la historia para un proyecto de infraestructura.

(...) Llevamos a cabo un proceso de consulta indígena de forma libre, previa, informada y culturalmente adecuada; de conformidad con los compromisos internacionales en la materia con los compromisos internacionales en la materia, con las autoridades e instituciones representativas de los municipios y comunidades pertenecientes a los pueblos indígenas Maya, Cho'1, Tseltal, Tsotsil y otros ubicados en el área de influencia del proyecto.

- Entre noviembre y diciembre de 2019, se llevó a cabo el proceso de consulta indígena en los 5 estados por donde pasará la ruta del Tren Maya.
- Se llevaron a cabo 30 asambleas (15 informativas y 15 consultivas)
- Participaron 10,305 personas pertenecientes a 1,078 localidades indígenas de los 112 municipios de influencia social del tren, los cuales fueron agrupados en 15 micro regiones indígenas, acorde a criterios metodológicos del Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI).⁵

Sin embargo, el 19 de diciembre, la oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos emitió un comunicado muy crítico con el proceso participativo que dio un resultado favorable al proyecto del Tren Maya, y donde afirma que la consulta estuvo plagada de muchas irregularidades, que se violaron diversos puntos del protocolo de la consulta en cuestión. En su informe⁶ se menciona que,

⁴ “En la consulta sobre el Tren Maya, 92.3% votó por el “Sí” y 7.4% por el “No.” *El Economista*, 6 de diciembre de 2019. Recuperado de <https://www.economista.com.mx/politica/En-la-consulta-sobre-el-Tren-Maya-92.3-voto-por-el-Si-y-7.4-por-el-No-20191216-0034.html>

⁵ Secretaría de Turismo (Sectur), Fondo Nacional para el Turismo (FONATUR), Proyecto Tren Maya. (2019). “Consulta Indígena”. 14 de diciembre. Recuperado de <https://www.trenmaya.gob.mx/consulta-indigena/>

⁶ Naciones Unidas, Derechos Humanos, Oficina del Alto Comisionado, México. (2019). “ONU-DH: el proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos

La Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ONU-DH) llama la atención en relación con el proceso de consulta indígena sobre el “Proyecto de desarrollo Tren Maya”, realizado del 15 de noviembre al 15 de diciembre de 2019, el cual hasta el momento no ha cumplido con todos los estándares internacionales en la materia.

Este organismo, que actuó como observador durante el proceso, aseguró que las informaciones presentadas por el Gobierno "solo hacían referencia a los posibles beneficios del proyecto y no a los impactos negativos que pudiera ocasionar". Y se declaró preocupado por un método de consulta que fue decidido "unilateralmente" sin acordarlo previamente con las comunidades. "La Oficina escuchó participaciones que indicaban que los tiempos de consulta fueron muy cortos, que las traducciones, cuando las había, no eran adecuadas, que muchas personas no pudieron desplazarse por falta de recursos económicos y que la mayoría de quienes participaron eran autoridades municipales y ejidales (...) Además, se destaca la baja participación de las mujeres indígenas durante el proceso."⁷

Pero para el gobierno mexicano esa consulta era tan válida como otras que realizó en el caso de otras megaobras, como el caso del Corredor Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec y el nuevo aeropuerto Felipe Ángeles en Santa Lucía, cercano a la Ciudad de México.

La misma situación ocurrió con las Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA) que deben presentarse previas al inicio de la obra. En el caso del Tren Maya, el argumento inicial fue que como ya existía desde la década de 1930 un ferrocarril, el Ferrocarril del Sureste; y, por lo tanto, ya existía un derecho de vía desde Palenque hasta Valladolid, pasando por Campeche y Mérida donde se avanzaría la rehabilitación de las vías ampliando el derecho de vía, no se requerían tales MIA. Sin embargo, el 14 de noviembre de 2018, Rogelio Jiménez Pons titular de Fonatur y de Pablo Careaga Córdova, coordinador del Tren Maya en el tramo Bacalar-Tulum, declararon que

en la materia.” Recuperado de <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/>

⁷ Cullell, Jon Martín. (2019). “La ONU critica la parcialidad de la consulta sobre el Tren Maya, el proyecto estrella de López Obrador.” *El País*, 20 de diciembre. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2019/12/20/mexico/1576863932_367632.html

la construcción del Tren Maya implicaría la confluencia de diversos sectores para garantizar al máximo su sustentabilidad ambiental. Y mencionaron que instituciones de renombre nacional ya estaban trabajando en los estudios ambientales y en atender desde el punto de vista científico, cualquier inquietud que surgiera en torno al trazo de la vía férrea. Mencionaron que se blindaría el proyecto desde el punto de vista ambiental, con asesorías de la Universidad Nacional Autónoma de México, el Instituto Politécnico Nacional y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. Jiménez Pons señaló que este ejercicio sería independiente de la consulta a los pueblos indígenas.⁸

Pero no fue sino hasta un año y medio después de esa fecha, es decir, el 16 de junio de 2020 que Fonatur ingresó a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) la Manifestación de Impacto Ambiental en su modalidad Regional (MIA-R), para la construcción y operación de la vía férrea y obras asociadas del proyecto Tren Maya, en la ruta Palenque, Chiapas, a Izamal, Yucatán -correspondiente a los tres primeros tramos. El 30 de noviembre se emitió la resolución positiva a la MIA-R de la fase 1 del Proyecto de Desarrollo Tren Maya, la cual fue notificadas a Fonatur el 1 de diciembre.⁹ Y en el caso En Tramo 4 (TM-T4), la Manifestación de Impacto Ambiental modalidad Regional (MIA-R), consiste en la reingeniería de la Autopista 180D, la construcción y operación de una vía férrea de dos vías que va desde Izamal en el estado de Yucatán hasta Cancún en el estado de Quintana Roo con un recorrido de aproximadamente 239.538 km. El trazo de la vía del tren se construirá en su mayor parte (poco más del 90%) sobre el carril vehicular (sentido este a oeste de Kantunil a Cancún) de la autopista 180 D Kantunil-Cancún. Según la Semarnat, con este concepto de ocupar el derecho de vía de la autopista existente, se reducirán significativamente los impactos ambientales.¹⁰

⁸ Vázquez, Jesús. (2018). "Tren Maya prioriza sustentabilidad ambiental." *El Economista*, 15 de noviembre.

⁹ Secretaría de Turismo (Sectur), Fondo Nacional para el Turismo (Fonatur), Proyecto Tren Maya. (2020). *La MIA-R Fase 1 y el Tren Maya*. Recuperado de <https://www.trenmaya.gob.mx/estudios-ambientales/#:~:text=Fonatur%20ingres%C3%B3%20el%20d%C3%ADa%2D%2016,primeros%20tramos%2D%20ante%20la%20Semarnat>

La resolución impuso 16 condiciones al Fonatur para el inicio de las obras, permitiría el arranque de la fase 1 del Tren Maya de Palenque a Izamal, con 631 km con 13 estaciones ferroviarias, 146 pasos vehiculares, 40 pasos de fauna, 24 viaductos y dos estaciones de carga en Candelaria y Campeche. Se requiere el cambio de uso de suelo de áreas forestales en una superficie de 800.95 has. En Campeche, Chiapas, Tabasco y Yucatán. Tendría una vigencia de 3 años para la construcción del tren, y de 50 años para su operación a partir de la conclusión de las obras. Fonatur debería cumplir con todas las medidas de prevención, mitigación y compensación propuestas en el proyecto de MIA y cumplir con programas específicos para la conservación.

¹⁰ Ibid.

Como vemos, el proyecto del Tren Maya se echó a andar antes de cumplir con dos aspectos esenciales que son requisitos previos para llevar a cabo cualquier megaobra de esta naturaleza: una consulta previa e informada a las comunidades indígenas; y Manifestaciones de Impacto Ambiental en las zonas donde se llevaría a cabo la obra. Y ambas se llevaron a cabo a un año y a un año y medio, respectivamente, después de haberse iniciado los trabajos del Tren Maya.

Pero aún existe un tercer aspecto, igual de importante que los dos anteriores, y que debió llevarse a cabo desde la elaboración misma del proyecto, es decir un análisis antropológico-arqueológico del impacto de este megaproyecto en las comunidades indígenas y no indígenas y en el patrimonio arqueológico e histórico de las regiones a lo largo de la ruta del Tren Maya. Y es que se trata de regiones donde se concentra una gran cantidad de poblaciones indígenas, principalmente mayas (Ch'oles, Zoques y Mayas peninsulares) con los más bajos niveles de bienestar del país, con diversas problemáticas socioeconómicas (problemas agrarios, falta de servicios básicos, alto desempleo, etc.) las cuales no se van a resolver con la creación de empleos precarios y temporales por la construcción del Tren; y, por el otro lado, se trata de regiones con una gran densidad de zonas y monumentos arqueológicos que estarían expuestos a su afectación directa o indirectamente por la construcción de dicho Tren.

El 7 de noviembre de 2018, Rogelio Jiménez Pons, ya próximo a tomar la dirección de Fonatur, mencionó que el Proyecto del Tren Maya llevaba más de dos años de trabajo “con bajo perfil” y había sumado diversos asesores nacionales e internacionales (“tenemos muchos asesores, con buen nivel, llevamos varios meses con gente del más alto nivel nacional e internacional”), entre ellos el grupo español Renfe, por lo que era posible que en el mes de diciembre de ese año se publicaran las primeras licitaciones para elaborar los estudios de preinversión requeridos. Jiménez Pons mencionó que,

Por la magnitud de la infraestructura, que implica unos 150,000 millones de pesos, se ha planeado sacar a concurso siete paquetes de obra civil y otro para elegir a operador (que podría incluir el material rodante y servicios relacionados), que también tendrá la tarea de certificar que las cosas se hayan hecho de acuerdo con los programas de trabajo.¹¹

¹¹ De la Rosa, Alejandro. (2018). “Tren Maya lleva más de dos años de trabajo: Jiménez Pons.” *El Economista*, 8 de noviembre.

Una semana después, el 14 de noviembre, Rogelio Jiménez Pons y el coordinador del Tren Maya en el tramo Bacalar-Tulum, Pablo Careaga Córdoba, mencionaron que ya estaban trabajando en los estudios ambientales instituciones de renombre nacional (UNAM, IPN, CONACYT); Careaga Córdoba expresó que ya estaban trabajando en sumar al mayor número posible de sectores, tanto en lo académico como en lo social, e incluso cultural, pues consideraban que sólo con un impulso multidimensional de podría sacar adelante un emprendimiento de esta magnitud. Y añadió que, en lo académico, no estaban únicamente las principales universidades del país, sino también el Instituto Nacional de Antropología e Historia, las secretarías de Cultura, de Desarrollo Agrario, Territorial, Urbano, de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, así como la de Comunicaciones y Transporte. Además, detalló que hasta ese momento ya se habían realizado diversos estudios de mercado, geológicos, hidrológicos y de mecánica de suelos; estrategias antiespeculación de tierras; elaboración de proyectos ejecutivos e ingeniería de detalle, regionalización y jerarquización de ciudades existentes en zonas aledañas al tren; planeación de obras preliminares, así como programas de capacitación y adiestramiento. Al final, dijo Careaga Córdoba,

(...) se pretende que el tren sea una experiencia para el visitante internacional que le permita desde el trayecto hacia su destino conocer aspectos de las culturas prehispánicas de la región, pero también se busca que sea una opción real de transporte económico para miles de trabajadores que se desplazan en el corredor Cancún-Riviera Maya, además de que en la parte de carga permita movilizar desde combustibles hasta producción local y ser distribuida en los cinco diferentes estados que tocará el tren en su recorrido.¹²

Aunque uno de los ejes centrales del Tren Maya será llevar a millones de turistas nacionales e internacionales a las zonas arqueológicas, tanto las ya abiertas al público como otras de nueva apertura, lo cual implicaría que el INAH estuviera participando en el diseño del proyecto desde el principio de éste; el cual, de acuerdo con Jiménez Pons, ya llevaba dos años de trabajo “con bajo

¹² Vázquez, Jesús. (2018). “Tren Maya prioriza sustentabilidad ambiental.” *El Economista*, 15 de noviembre.

perfil” y había sumado diversos asesores nacionales e internacionales, el INAH sólo hizo su aparición hasta principios de 2019, con un proyecto limitado a trabajos de “Salvamento” arqueológico en la ruta del Tren Maya¹³. Sin embargo, estos trabajos de “Salvamento” no comenzaron sino hasta un año después, en 2020, en plena contingencia por la pandemia de COVID-19, y cuando ya habían comenzado los trabajos del Tren Maya en su primer trazo, de Palenque a Escárcega, con el riesgo de afectación de monumentos y zonas arqueológicas.

Esta situación fue la que llevó a un grupo de trabajadores académicos del INAH, encabezados por el historiador Felipe Ignacio Echenique March y el antropólogo social Juan Manuel Sandoval Palacios, Profesores de Investigación Científica y Docencia del Instituto Nacional de Antropología e Historia, junto con otros profesores investigadores de esta Institución, además de los adherentes firmantes, a presentar el 15 de mayo de 2020 al Dr. Alejandro Gertz Manero, Fiscal General de la República Mexicana, una “*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*”.¹⁴

Esta *Denuncia de Hechos* fue presentada por escrito y con fundamento en los artículos 8° y 35°, fracción V, de la Constitución Política, “contra quienes resulten responsables, ya que de realizarse pueden ser constitutivos de delitos del orden federal.” Y menciona que:

Nosotros los profesores investigadores del INAH consideramos que estamos obligados a guardar y hacer cumplir la letra y espíritu de Nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, La Ley General de Bienes Nacionales (LGBN) la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticos,

¹³ Secretaría de Cultura, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Coordinación Nacional de Arqueología, Dirección de Salvamento Arqueológico U LU’UMIL MAAYA WÍINIKO’OB: UN ANÁLISIS REGIONAL DE SURESTE MESOAMERICANO PROYECTO MARCO DE SALVAMENTO ARQUEOLÓGICO “TREN MAYA, ESTADOS DE CHIAPAS, TABASCO, CAMPECHE, YUCATÁN, QUINTANA ROO”. Fase de prospección y gestión de datos Proyecto de investigación presentado por el Dr. Manuel Eduardo Pérez Rivas ante el Consejo de Arqueología del INAH. Febrero de 2019.

¹⁴ “*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, 20 de mayo de 2020.

Históricos y Paleontológicos (LFMZAAH), su Reglamento (RLFMZAAH), la Ley Orgánica del INAH (LOINAH), nuestras Condiciones Generales de Trabajo (CGT) y los demás ordenamientos en la materia de investigación, conservación, custodia, y difusión adecuada de los Bienes Nacionales denominados Monumentos Arqueológicos por determinación de la:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Primer Párrafo del Artículo 27 y 73 fracción XXV.
- LGBN. Artículo 1° fracción I, 3°, fracción VI; Artículo 4°, Artículo, 6° fracción VIII, Artículo 7°, fracción XII.
- LFMZAAH Artículos 1°, 3° 5° 14°, 27, 28 y 28 bis, 39, 44
- RLFMZAAH 14°
- LOINAH Artículo 2, fracciones IX y XVI
- Ley Orgánica de la administración Pública Federal Artículo 41 Bis, fracción II, fracción IV.

Esos mandamientos quedaran transgredidos con el tendido y puesta en funcionamiento los Trenes Maya (sic) y del Istmo de Tehuantepec y sus estaciones, paraderos y polos de desarrollo, ya que provocarán la inminente destrucción inducida y continuada cantidad indeterminada de Monumentos Arqueológicos, Históricos, Artísticos y Paleontológicos, no sólo por las tierras por las que transitará los trenes, sino también por todos los territorios donde ejercerán su influencia transformadora y destructiva; acción que indudablemente están tipificadas como delitos en la LFMZAAH y en el Código Penal Federal (CPF)

La presunción de destrucción inducida y continuada de una cantidad indeterminada de Monumentos Arqueológicos, Históricos, Artísticos y Paleontológicos, no sólo por las tierras que transitarán los trenes, sino también por todos los territorios donde ejercerá su influencia transformadora y destructiva, la deducimos al observar y constatar que la Presidencia de la República, la Secretaría de Cultura, el Director General del Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Director General del Fondo Nacional para el Turismo (FONATUR), han actuado y siguen actuando en contrario de lo que se mandata en la legislación referida, al comportarse de manera simulada y omisa en la conservación de una cantidad indeterminada de Monumentos

Arqueológicos existentes en las tierras y territorios por donde transitarán y dejarán sentir su influencia colonizadora intensiva y extensiva los llamado Tren Maya (sic) y del Istmo de Tehuantepec.

Hasta la fecha (25 de febrero de 2022), la Fiscalía en cuestión no ha dado respuesta a esta demanda.¹⁵ Por lo que, quienes firmamos esta denuncia, y algunos investigadores del Grupo de Trabajo “Fronteras, regionalización y globalización” del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), interesados en observar y registrar la posible afectación de monumentos arqueológicos por las obras del Tren Maya en los diferentes tramos concesionados a empresas privadas, decidimos realizar dos temporadas de trabajo de campo, mediante sendos recorridos (unos 4,000 km cada uno) por el Corredor Interoceánico, en los estados de Veracruz y Oaxaca; y por la ruta del Tren Maya en Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, durante los meses de julio y agosto (del 19 de julio al de 27 de agosto de 2021)¹⁶ y los meses de noviembre y diciembre (el 11 de noviembre al 8 de diciembre)¹⁷, como parte del Proyecto colectivo “Espacios Globales para la expansión del capital transnacional en el Continente Americano”, registrado en el Sistema Institucional de Proyectos del INAH con el Folio: 30477, bajo la responsabilidad de Juan Manuel Sandoval (DEAS-INAH). Para la justificación de estas dos temporadas de trabajo de campo, se elaboró un plan de trabajo para desarrollar un subproyecto intitulado *El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y la Península de Yucatán como Zonas Específicas de*

¹⁵ El de 19 de julio de 2021 se volvió a presentar esta *Denuncia de Hechos* con una nueva introducción a la Fiscalía General de la República.

¹⁶ Para el primer recorrido se contó con el apoyo financiero del Sindicato de Profesores de Investigación Científica y Docencia del Instituto Nacional de Antropología e Historia (SNPICDINAH), como parte de la *Segunda Convocatoria para apoyo de actividades sindicales y de vinculación social*, (abril de 2021); y, en ambos recorridos, con el apoyo financiero de la Dirección de Etnología y Antropología Social, de la bolsa existente para trabajo de campo.

¹⁷ Véase: Sandoval, Juan Manuel y Vanegas, Rosa María. (2021, 12 de octubre). “Informe de actividades del trabajo de campo del 25 de julio al 27 de agosto de 2021, elaborado a partir de los diarios de campo de ambos investigadores”. DEAS-INAH.Y, Sandoval, Juan Manuel. (2021, 10 de diciembre). “Informe de actividades realizadas en el trabajo de campo del 11 de noviembre al 8 de diciembre de 2021 en los estados de Oaxaca, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.” DEAS-INAH.

Intensa Acumulación (ZEIA)¹⁸ y las luchas de resistencia de las organizaciones indígenas en contra de los megaproyectos de ambas ZEIA.¹⁹ Los objetivos de este subproyecto son:

1) Realizar un recorrido por las Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) del Corredor Interoceánico y la Península de Yucatán²⁰ para analizar el avance de los megaproyectos impulsados por el gobierno para la expansión del capital transnacional.

¹⁸ En el Proyecto colectivo “Espacios Globales para la expansión del capital transnacional en el Continente Americano”, consideramos que dichos espacios globales (Robinson, 2013), en este caso el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, que abarca 9 estados del sur y sureste de México, todos los países de Centroamérica y Colombia, además de la República Dominicana, se están creando Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) para la llegada de los capitales transnacionales. Las ZEIA, comprenden un complejo entramado de infraestructuras establecidas para la expansión del capital transnacional y para su intensa acumulación. Comprenden diversos territorios, microrregiones, localidades y zonas urbanas articuladas por medio de infraestructura de transporte y energética, donde se ha creado y desarrollado la infraestructura industrial para grandes proyectos productivos y/o extractivos, extensivos e intensivos, de corporaciones transnacionales, mismas que son apoyadas financieramente por la banca nacional e internacional y por políticas públicas de todos los niveles de gobierno, así como por acuerdos y tratados internacionales; y sus productos se valorizan en las Bolsas de Valores globales. Estas ZEIA se superponen y expanden sobre territorios y localidades urbanas y rurales, limitando procesos de acumulación locales y afectando, en el caso de comunidades que mantienen aún el valor de uso de sus bienes naturales, su reproducción social. Pero las comunidades urbanas y/o rurales responden a ello organizándose para luchar por sus territorios; y, en el caso de comunidades y pueblos originarios, por sus territorios y sus bienes comunes. (Véase, Robinson, William. (2013). *Una teoría sobre el capitalismo global. Producción, clase y estado en un mundo transnacional*. México, Siglo XXI. Y, Sandoval, Juan Manuel. (2021). “El Espacio Global para la expansión del capital transnacional y las Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) del “Proyecto Mesoamérica”: Los casos del Istmo de Tehuantepec y la Península de Yucatán.” En David Ibarra. (Coordinador), *Una geopolítica crítica. Debates sobre el espacio, las escalas y el desarrollo desigual*. México: Facultad de Filosofía y Letras, UNAM y Ediciones FIDES.

¹⁹ Investigadores participantes en este subproyecto: Dr. Juan Manuel Sandoval (DEAS-INAH); Lic. Rosa María Vanegas (DEAS-INAH); Hist. Felipe Echenique (DEH-INAH); Dr. Iván Franco (Centro INAH Yucatán); Dr. Fernando Cortés (Centro INAH Quintana Roo); y Mestrada Marcela Orozco (Universidade Federal do Maranhão, Brasil).

²⁰ El Tren Maya no puede analizarse aislado de otros proyectos de gran escala en la Península de Yucatán, por el contrario, este Tren los articulará en el marco del denominado reordenamiento territorial por parte del gobierno federal. Así tenemos a: Megaproyectos turísticos (Centros Integralmente Planeados y Zonas Turísticas de la Costa del Caribe; Turismo Premium), El megaproyecto inmobiliario de alta plusvalía en el norte de Mérida; Ampliación de Puertos para transporte de mercancías, turismo o mantenimiento (Puerto Progreso, Puerto Seyba Playa, Puerto Morelos, Puerto Cozumel, Puerto Chetumal); Megaproyectos de monocultivos y pecuarios (Soya, Palma Africana, Granjas porcícolas), Parques eólicos y fotovoltaicos (solares), parques industriales donde se fabrican ya autopartes y aeropartes para la industria militar transnacional y a los cuales el T-MEC dará un mayor impulso. Además de transportar personas y las mercancías mencionadas, el Tren Maya transportará hidrocarburos y derivados, como el gasavión para todos los aeropuertos (Palenque, Campeche, Mérida, Cancún, Tulúm, Chetumal), y estará administrado por la Secretaría de la Defensa Nacional. Véase, Sandoval (op cit).

2) Llevar a cabo reuniones de trabajo con organizaciones sociales indígenas²¹ para analizar las formas y mecanismos que lleva a cabo el capital transnacional para su expansión en ambas ZEIA y las estrategias de lucha y resistencia llevadas a cabo por estas y otras organizaciones.

3) Realizar observaciones sobre la afectación y/o destrucción del patrimonio arqueológico, directa o indirectamente, por las obras de ambos megaproyectos.

En este escrito se presentan los hallazgos de un proyecto que muestran que “La presunción de destrucción inducida y continuada de una cantidad indeterminada de Monumentos Arqueológicos, Históricos, Artísticos y Paleontológicos, no sólo por las tierras que transitarán los trenes, sino también por todos los territorios donde ejercerá su influencia transformadora y destructiva”, mencionada en la “*Denuncia de Hechos*” presentada ante la Fiscalía General de la República en mayo de 2020, ya ha pasado a ser “la real destrucción” de una cantidad indeterminada de Monumentos Arqueológicos. Aquí sólo se muestra el caso del megaproyecto Tren Maya en los estados de Campeche, Quintana Roo y Yucatán, quedando pendiente el de las otras entidades del mismo megaproyecto y el del Corredor Interoceánico.

El “Tren Maya” y el “Salvamento arqueológico”

Desde el mes de agosto de 2018, después de su toma de posesión y hasta diciembre de ese mismo año, el Presidente López Obrador estuvo haciendo diversas declaraciones sobre la construcción del Tren Maya, incorporando ciertas modificaciones, la principal de las cuales fue la de que el Tren ya no tendría 900 km, como se mencionó en un principio, sino 1,500 km de longitud, abarcando desde Palenque en Chiapas, hasta cubrir toda la Península de Yucatán, pasando por Tabasco.

²¹ “Proceso de articulación de la Sierra de Santa Martha”, miembro del frente “El Istmo es Nuestro” y el Congreso Nacional Indígena (CNI), en Tatahuicapan en el sur de Veracruz; la “Unión de Campesinos e Indígenas de la Zona Norte del Istmo” (UCIZONI), en Matías Romero, Oaxaca; el “Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil” (CRIPX), miembro del Congreso Nacional Indígena (CNI), en Xpuhil, Campeche; el “Centro Comunitario Ukúuchil k Ch’í’ibalo’ón”, miembro del Congreso Nacional Indígena (CNI), en Carrillo Puerto, Quintana Roo; y la “Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch Xíinbal” en Yucatán.

Se le otorgó el control del Tren Maya a Fonatur²², cuyo director, Jiménez Pons, ante los cuestionamientos que se le hicieron en varias ocasiones acerca de las posibles afectaciones que provocaría la construcción del Tren Maya a las comunidades y al patrimonio arqueológico, éste argumentó que el 50% del nuevo Tren correría por el antiguo trazo del ferrocarril que iba de Palenque a Izamal (Valladolid), y que por lo tanto en ese tramo no habría afectaciones, pues ya contaban con los derechos de vía; mientras que para el resto del recorrido, en donde no había línea férrea, existían carreteras y tendidos eléctricos, lo que les aseguraban los derechos de vía y por lo tanto tampoco habría afectaciones. Como si sólo se tratara de un tendido de vías férreas donde no las había o de la ampliación del derecho de vía donde ya existía éste, y eso implicara que no habría afectaciones a los monumentos y zonas arqueológicas por las obras que ello conllevaría; o que no habría afectaciones de dichos monumentos o zonas en otras áreas cercanas de manera indirecta por estas obras.

En un foro organizado en la Dirección de Estudios Históricos del INAH, el 25 de marzo de 2019, un alto funcionario de Fonatur al ser cuestionado acerca de si el Tren correría por la carretera o por los derechos de vía que dan los tendidos eléctricos existentes en Quintana Roo y Campeche, contestó “que no se podía precisar la ruta crítica del Tren, porque ello acarrearía especulación sobre esas tierras y territorios”.²³ Por su lado, en esa misma reunión, los funcionarios del Instituto Nacional de Antropología e Historia, encabezados por el Dr. Pedro Francisco Sánchez Nava, Coordinador Nacional de Arqueología, manifestaron que, llegado el caso, se llevarían a cabo los trabajos de “salvamento” y “rescate”, pues no se conocían los trazos sobre todo en los tramos ferroviarios de Escárcega a Chetumal y de Chetumal a Playa del Carmen y Cancún; que, sobre los tramos existentes de Palenque a Mérida no había mucho que hacer, pues ya estaban tendidas las vías férreas y no habría afectaciones. Insistieron en que no se podía dar a conocer con precisión la ruta que seguiría el Tren Maya, que por lo tanto no se podían comenzar a llevar a cabo los trabajos antropológicos necesarios para constatar su viabilidad o inviabilidad y que, en dado caso, los

²² El 21 de abril de 2020, el *Diario Oficial de la Federación* dio a conocer que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes entregó la concesión para operación y explotación del Tren Maya a Fonatur durante 30 años. Con esta determinación se le entregarán los derechos de exclusividad para prestar el servicio público de transporte de carga y pasajeros a la empresa estatal. Recuperado de <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/04/21/sct-entrego-concesion-para-operacion-y-explotacion-del-tren-maya-a-fonatur-durante-30-anos/>

²³ “El Tren Maya: realidades y mitos.” Mesa de análisis. Dirección de Estudios Históricos, INAH, 25 de marzo 2019. <https://www.snp-inahinvestigadores.org/en-vivo-el-tren-maya-realidades-y-mitos-mesa-de-analisis-1/> El autor estuvo presente en esta Mesa de Análisis.

investigadores podían participar con el Fonatur en su asesoramiento para que el tren se pudiera llevar a cabo, pues ya era una decisión tomada y que no estaba a discusión, pues para el gobierno de Andrés Manuel López Obrador dicho tren traería beneficios tanto a las comunidades de pueblos originarios como a la visita y apertura de zonas arqueológicas.

Al hacer referencia a los beneficios que traería el turismo a las comunidades indígenas y que, inclusive, se podrían abrir más zonas arqueológicas, es claro que en la participación del INAH en el proyecto del Tren Maya se privilegiaría el “salvamento” y el “rescate” de vestigios, como si eso fuera lo importante y no la conservación de los Monumentos Arqueológicos que siguen estando sin conocerse; además de que se ponía a la arqueología al servicio de Fonatur para llevar a cabo la apertura de otras zonas a la visita masiva de turistas. Finalmente, los funcionarios señalaron que no habían ido a consultar a los investigadores, sino a exponerles el proyecto, pues ellos ya habían establecido convenios con la UNAM y otras dependencias de investigación superior para que los auxiliaran y acompañaran en los trabajos antropológicos.

En relación a esta cuestión, en la mencionada Denuncia de Hechos planteamos que,

Y ciertamente esa “indefinición” que mejor sería reconocer como opacidad del Ejecutivo Federal por dar a conocer públicamente el trazo definitivo del tendido de vías, propició que los directivos del INAH lo utilizaran para señalar que en la medida que desconocían el trazo, no se podía comenzar a llevar a cabo los trabajos que demandarían dichas obras y así mostraron una absoluta indolencia para llevar a cabo, a más de los trabajos de prospección arqueológicos, las investigaciones de campo antropológicas e históricas que permitan medir las afectaciones irreparables para las vidas de las comunidades, por cuyas tierras y territorios se fijaran las vías del Tren, que inevitablemente expandirán su accionar destructor sobre las vidas de las comunidades y sus tierras y territorios (...).

Ante la demanda de muchos trabajadores académicos del INAH a las autoridades del Instituto, a través de su representación sindical, para que dieran a conocer cuál era la posición del mismo respecto de este proyecto, el 10 de abril de 2019 la Dra. Aída Castilleja, Secretaria Técnica del INAH, envió un oficio al arqueólogo Víctor Joel Santos Ramírez, entonces Secretario General del Comité Ejecutivo del Sindicato Nacional de Profesores de Investigación Científica y Docencia del INAH, notificándole que “En seguimiento a los acuerdos que hemos tenido respecto a las mesas

de trabajo, le hago entrega del documento Proyecto del Tren Maya”. Y añade que “El documento incluye información preliminar sobre sitios y monumentos arqueológicos, distinguiendo las zonas arqueológicas abiertas al público y sitios inscritos en el Registro Público de Monumentos y Zonas Arqueológicas e Históricas, ubicados en el área de afectación, según el trazo que nos ha sido notificado por FONATUR.” Además, menciona que

incluye también, lo relativo a trabajos de salvamento arqueológico y de rehabilitación en zonas arqueológicas. Le entrego también, un documento sucinto (*sic*) que enuncia tres ejes centrales en la participación del INAH en el proyecto. Cabe aclarar que, en ambos casos, son documentos que están en permanente actualización, en función del avance del trabajo en curso para el cumplimiento de las funciones competencia de esta institución en materia de sitios y monumentos arqueológicos.²⁴

En este proyecto del INAH se mencionan los tres ejes centrales para la participación de este Instituto en el Proyecto del Tren Maya,

(...) que habrán de desarrollarse de manera integral para garantizar la conservación, protección y conocimiento del patrimonio arqueológico e histórico del área comprometida en el Proyecto, así como para promover una mejora en las condiciones de vida en las ciudades, pueblos y comunidades que se verán involucradas en el desarrollo del proyecto, atendiendo a su dimensión cultural.

Y además de 3 los ejes propuestos, añade un cuarto punto donde se harían recomendaciones:

1. Investigación y salvamento arqueológico, protección y conservación [de] sitios en los tres tramos: Selva, Golfo y Caribe (...).”

²⁴ Secretaría Técnica, Oficio No. 401.4S.2-2019/193, de fecha 10 de abril de 2019, dirigido a Víctor Joel Santos Ramírez, Secretario General del Comité Ejecutivo del Sindicato Nacional de Profesores de Investigación Científica y Docencia del INAH.

2. Mejoramiento, ampliación y apertura de la infraestructura arqueológica e histórica en y dentro del trazo del Tren Maya para garantizar su conservación y calidad de servicio para los visitantes (...).

3. Identificación, asesoría y supervisión de trabajos en inmuebles históricos que alojaron estaciones del ferrocarril. Estas tareas que se llevarán a cabo en coordinación con Centros para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero y la Dirección de Sitios y Monumentos de la Secretaría de Cultura (...).

4. Formulación de recomendaciones con base en el conocimiento de expertos en el estudio de la región, que se distingue por su gran diversidad cultural y lingüística (...).

En este último punto se plantea, entre otros aspectos:

Formulación de proyectos participativos tanto en el desarrollo del Proyecto Integral Tren Maya, como en la generación de fuentes de ingreso para beneficio de las sociedades locales y regional en el marco del objetivo del proyecto (...).

Y,

(...) El proyecto, en su carácter integral, implica la participación de comunidades indígenas, así como de otros núcleos de población que se han asentado en distintos momentos de la historia regional. Participación que deberá atender al ejercicio y respeto de los derechos culturales.

Para esta propuesta de trabajo deberá considerarse la inclusión de investigadores del INAH en los Centros INAH de la región involucrada en el Proyecto Tren Maya, así como de otros centros de trabajo del propio instituto (...).²⁵

Las primeras licitaciones del Tren Maya se lanzaron entre el 17 y 18 de diciembre de 2018, y las obras de adecuación de la vía férrea ya existente, desde Palenque hasta Valladolid, se iniciaron

²⁵ En este punto, la Dra. Castilleja menciona que "(...) habíamos comentado la participación de Paloma Escalante quien, desde la ENAH, tiene un proyecto en el que ha desarrollado trabajo de campo para conocer la manera en la cual las comunidades de vinculan –o no- con zonas de monumentos arqueológicos."

en marzo de 2019.²⁶ Sin embargo, aunque las empresas beneficiadas con los diversos tramos del Tren Maya empezaron sus trabajos desde la fecha mencionada, el INAH intervino hasta un año después, cuando ya se había expandido la pandemia de COVID-19 (aparecida a fines de 2019) y en plena contingencia declarada por el gobierno de López Obrador. Y aunque el proyecto elaborado por el Dr. Manuel Eduardo Pérez Rivas, arqueólogo adscrito a la Dirección de Salvamento Arqueológico del INAH, está fechado en febrero de 2019,²⁷ éste fue dado a conocer hasta el mes de marzo de 2020 por el mencionado Dr. Pérez Rivas en una reunión organizada en Mérida, Yucatán por la Comisión sobre los Megaproyectos incluyendo el Tren Maya, del Sindicato Nacional de Profesores de Investigación Científica y Docencia del INAH, y en la cual este arqueólogo hizo extensiva una invitación para quienes quisieran incorporarse al proyecto. Algunos arqueólogos que participaron en la reunión manifestaron su rechazo al proyecto.

El 15 de abril de 2020, la Coordinación Nacional de Arqueología envió una invitación por escrito a los arqueólogos de base de los Centros INAH de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, a participar en el proyecto mencionado, aprobado por dicho Consejo.²⁸ El propósito expresado en la invitación era el de “instaurar el planteamiento marco que vincule las investigaciones que, en materia de arqueología derivarán del proyecto de construcción del “Tren Maya”, obra de infraestructura del Gobierno Federal (...)”. En la invitación, el Dr. Pedro Francisco Sánchez Nava signatario de la misma, plantea que el proyecto aprobado “establece la estrategia a seguir en campo y gabinete, mediante un protocolo unificado para el diagnóstico de afectación, manejo de datos y definición de acciones específicas para investigar, explorar, conservar, recuperar y proteger los monumentos arqueológicos ubicados en el área del proyecto constructivo”. La fase de prospección estaba programada para siete meses a partir de la fecha de inicio que se estimaba pudiera ser en los meses de mayo o junio. En la invitación se estableció que las respuestas a ésta serían recibidas hasta el 22 de abril en la dirección electrónica del Dr. Sánchez Nava, y a partir del día 23 se establecería contacto con los interesados para definir los alcances de sus colaboraciones.

²⁶ Vázquez, Jesús. (2018). “Primeras licitaciones del Tren Maya serán por \$1,500 millones.” *El Economista*, 13 de diciembre.

²⁷ Pérez Rivas, Manuel Eduardo. (2019, febrero). U LU’UMIL MAAYA WÍNIKO’OB: UN ANÁLISIS REGIONAL DE SURESTE MESOAMERICANO PROYECTO MARCO DE SALVAMENTO ARQUEOLÓGICO “TREN MAYA, ESTADOS DE CHIAPAS, TABASCO, CAMPECHE, YUCATÁN, QUINTANA ROO”. Fase de prospección y gestión de datos. Proyecto de investigación presentado ante el Consejo de Arqueología del INAH.

²⁸ Sánchez Nava, Pedro Francisco. (2020). *Invitación*. 15 de abril.

En una reunión técnica sobre el “Salvamento Arqueológico en la ruta del Tren Maya”, organizada por el Sindicato Nacional de Profesores de Investigación Científica y Docencia del Instituto Nacional de Antropología e Historia (SNPICDINAH) y realizada los días 20 y 24 de abril de 2020 a partir de las 11:00 horas, por medio de la Plataforma Electrónica “Flash” del mismo sindicato, participaron en la primera parte algunas/os arqueólogas/os de los centros INAH de la Península de Yucatán, Tabasco y Chiapas, miembros del Comité Ejecutivo del SNPICDINAH, Juan Manuel Sandoval Profesor Investigador de la DEAS-INAH) y Adrián Flores del Colectivo Geocomunes; en la segunda parte, la participación se extendió a todas/os las/os investigadoras/es.²⁹ Los puntos a discutir en el orden del día fueron:

- 1) Estado de la cuestión por Centros de trabajo del INAH sobre el megaproyecto del Tren Maya.
- 2) Opinión de los investigadores sobre la carta invitación de la Coordinación Nacional de Arqueología para participar en los trabajos de salvamento arqueológico.
- 3) Hacía una propuesta integral de salvamento arqueológico para el megaproyecto del Tren Maya.

En la primera sesión se hicieron varias presentaciones de algunas/os arqueólogas/os mencionando que no conocían el proyecto del INAH, a pesar de haber solicitado información sobre éste; y que lo único que conocían oficialmente era a través de la carta invitación que la Coordinación Nacional de Arqueología, firmada por Pedro Francisco Sánchez Nava, les hicieron llegar el 15 de abril para que participaran en el proyecto, poniendo como fecha límite para recibir respuestas el miércoles 22 de abril.

El arqueólogo Víctor Rogerio Castillo (Centro INAH Yucatán) mencionó que “es indudable que este proyecto es complicado, intervienen muchas partes de Yucatán y del interior”. Dijo que el Dr. Manuel Pérez Rivas fue “a algunas reuniones, pero a nosotros no se nos dijo nada, y sorprende que la invitación llegue ahora. Nunca se nos hizo partícipes, sólo sabemos que va a pasar por la vía

²⁹ Notas elaboradas por Juan Manuel Sandoval de la “Reunión técnica sobre el Salvamento Arqueológico en la ruta del Tren Maya.” Plataforma Flash del Sindicato Nacional de Profesores de Investigación Científica y Docencia del Instituto Nacional de Antropología e Historia (SNPICDINAH). Primera parte: Arqueólogos de los centros INAH de la Península de Yucatán, Tabasco y Chiapas, el Comité Ejecutivo del SNPICDINAH, Juan Manuel Sandoval (DEAS-INAH) y Geocomunes (20 de abril, 2020, 11:00 hs). Segunda parte, se amplía a todas/os las/os investigadoras/es (24 de abril, 2020, 11:00 hrs.).

que ya existe en Yucatán.” La arqueóloga María José Con (Centro INAH Quintana Roo, región norte) propuso que el arqueólogo Ashuni Romero informara, ya que él sí había participado en el proyecto. Este arqueólogo mencionó que acababa de realizar un rescate en un tramo correspondiente a la fase 2 (mecánica de suelos) a cargo de un conglomerado de compañías que hacían ingeniería básica: mecánica de suelos y topografía. Mencionó que el proyecto estaba dividido en 7 tramos:

- 1) Palenque – Escárcega
- 2) Escárcega – Campeche (Escárcega-Calkiní)
- 3) Campeche – Mérida (Calkiní-Izamal)
- 4) No había claridad acerca de si el trazo era de Mérida a Tulum o a Cancún (el trazo original de Fonatur era de Mérida a Cancún, pero la alternativa era de Mérida a Tulum, pasando por la zona arqueológica de Coba, y de Tulum habría un ramal a Cancún)
- 5) Cancún – Tulum
- 6) Tulum – Chetumal
- 7) Chetumal – Escárcega

El arqueólogo Romero mencionó que él trabajó en los tramos 5 y 6. Y dijo que, a fines de 2019 las empresas trabajaron a lo largo de los 4 primeros tramos sin la presencia del INAH. Pero que cuando se realizó el recorrido por el tramo 4, el que iría por la ruta de Valladolid a Tulum, pasando por la zona arqueológica de Cobá, donde tampoco hubo la presencia de arqueólogos del INAH, la noticia apareció en los medios informativos, por lo que el Centro INAH de Quintana Roo (norte) le pidió al arqueólogo José Manuel Ochoa que fuera a ver qué pasaba; éste informó que no había acompañamiento del INAH en los trabajos de mecánica de suelos de la empresa ya que ésta (o Fonatur) no había hecho los trámites para ello, entonces hubo un extrañamiento a Fonatur por parte del INAH y los trabajos fueron suspendidos. Y es que, en los trabajos de mecánica de suelos, por cada máquina debe haber un arqueólogo presente. El arqueólogo Romero también mencionó que a principios de enero de 2020 le habló su jefe y le dijo que le habían llamado de México para que colaboraran, pues Fonatur ya había metido su solicitud al INAH. Él elaboró su proyecto y la Coordinación Nacional de Arqueología lo aprobó, a fines de febrero se iniciaron los trabajos.

En su turno de participación en esta reunión de la comisión sindical, el Arqueólogo Responsable del Proyecto, Dr. Manuel Pérez Rivas (Dirección de Salvamento Arqueológico, INAH), comenzó su exposición dando una breve historia del proyecto. Mencionó que desde finales de 2018 al INAH lo habían tomado poco en cuenta, aunque en octubre de 2018 se había dado el aviso oficial de la participación del INAH en el proyecto. El Director General asignó este proyecto a la Dirección de Salvamento Arqueológico, pero 2 meses después se avisó que Salvamento Arqueológico no lo iba a hacer y se nombró a la Coordinación de Centros Regionales, entonces Salvamento Arqueológico y los centros regionales quedaron como asesores. El diagnóstico que se elaboró mostraba que 22 mil estructuras podrían ser afectadas, y que habría que usar los vuelos LIDAR para precisar. No había definición de quién sería el coordinador. Fonatur había hecho consultas en la UNAM, pero no avanzó. Las empresas españolas asignadas, contrataban (a su vez) a arqueólogos sin que pasaran por el Consejo de Arqueología; y, por las quejas presentadas, a fines de año Fonatur decidió solicitar al INAH su participación. Se dijo que tenía que ser personal de base. En enero de 2019 Fonatur entregó la solicitud. Se hizo una reunión con la Coordinación Nacional de Arqueología y se le pidió al Dr. Pérez Rivas que hiciera una propuesta y éste la entregó en febrero, estableciendo tres puntos:

- 1) Diagnóstico preciso de la superficie de lo que hay en el área del trazo.
- 2) Una metodología que considere: crear un marco para otras actividades que se vayan dando; analizar el impacto en zonas aledañas (al trazo), en las estaciones y en los polos (de desarrollo). Que después del diagnóstico haya proyectos específicos, que se prioricen las áreas de afectación.
- 3) Permitir que haya una base de datos compartida por todos los investigadores para que se hagan proyectos y diagnósticos sobre el proyecto del Tren Maya.

El Dr. Pérez Rivas continuó diciendo que

(...) hay un trabajo que tenemos que hacer. No se ha difundido la propuesta. Crear una plataforma compartida para que sean diagnósticos integrales. Un marco para que se vayan abriendo vías de participación. No hay claridad

sobre el presupuesto para este proyecto. En especie por contratación de una empresa o por Fonatur. No está definida aún.

La propuesta es hacer una metodología unificada de trabajo de superficie, transparencia sobre los que se hace para cada edificio. Se está haciendo análisis de los datos de LIDAR. En la Fase 1 (Palenque-Escárcega) hay cerca de 1,000 estructuras en la franja de 500 metros y 21 estructuras sobre el derecho de vía. Ya se tiene el trazo de 4 tramos. Fonatur ha manejado 4 trazos en un año. El trazo que pasaba por Cobá lo cambiaron, ahora va a ir sobre la autopista Kantunil-Cancún. Todavía no contamos con el documento oficial.

El Trazo a partir de Palenque a Escárcega va sobre el derecho de vía, aunque va a haber ajustes en las curvas. (Manuel dice que tiene el mapa del tramo 4 proporcionado por Fonatur.)

Se maneja estructura y no sitio. Por ejemplo, el sitio de Cobá tiene 80 kilómetros cuadrados de asentamiento continuo³⁰ y el de Chichen 35. Se tiene que hacer estructura por estructura, priorizar monumento por monumento.

Al término de la exposición del Dr. Pérez Rivas, se le hicieron algunas preguntas:

Arqueóloga Renée Lorelei Zapata (Centro INAH Campeche). ¿Lo comisionaron directamente de la Coordinación Nacional de Arqueología? ¿El trazo va a ser subterráneo por Mérida?

Arqueólogo Manuel Pérez: A diferencia de otras obras donde fluye la información, se entregó una memoria general. En la que entregó Fonatur no está la estación subterránea en Mérida. Los proyectistas no han entregado más que el trazo 1. Los chinos ganaron la concesión del trazo 1.

Cuando se les presentó la información de la extensión de ocupación continua de 80 km de Coba, Fonatur tuvo que cambiar el trazo al original.

³⁰ La densidad de monumentos en la zona arqueológica de Cobá que tiene 80 kilómetros cuadrados de asentamiento continuo, fue la razón por la cual el INAH no permitió el trazo del Tren Maya de Valladolid a Tulum por esta vía, por lo que Fonatur tuvo que volver al proyecto original de la ruta de Valladolid a Cancún y de Cancún a Tulum.

Él es investigador de base en Salvamento Arqueológico.

Antropólogo Milton Gabriel Hernández (Comité Ejecutivo): ¿En qué términos u objetivos es la investigación?

Arqueólogo Manuel Pérez: Deriva de las inquietudes de incluir a otros colegas del Sureste por su experiencia, para hacer un equipo para buscar las mejores soluciones. Una propuesta de que fuera proyecto colectivo e interdisciplinario no fue apoyada. Que se puedan tomar acciones conjuntas para la mejor protección del patrimonio. Los dictámenes se tienen que revisar colectivamente. Hay interés y disposición.

Antropóloga Lourdes Hernández (Comité Ejecutivo) coordina el Chat del sindicato y hace las preguntas que le escriben los participantes. ¿Qué nivel de participación tendrían los compañeros que acepten?

Arqueólogo Manuel Pérez: Lamento que no se haya enviado información a los investigadores. Es un “bomberazo”, sólo hasta enero (de 2019) se pidió la participación. Yo integré la propuesta en dos semanas. Se requiere gente para el manejo de información, arqueólogos que manejen el LIDAR. Si pueden integrarse en campo. Hace un año se platicaba que, si Fonatur no tenía recursos, los arqueólogos podían recorrer 2 kilómetros cada uno, pero no prosperó. Los compañeros pueden aportar de diferentes formas. Se pide una metodología común para el análisis de la información LIDAR. Hay que darle prioridad a algo que ya debía existir, un diagnóstico. Tenemos un año y medio de retraso, pero debemos ponernos al día.

Antropóloga Lourdes Hernández: ¿Por qué Salvamento y no los Centros del sureste?

Arqueólogo Manuel Pérez: Cuando son proyectos que involucran a varios estados es Salvamento Arqueológico. Primero dijeron que Salvamento Arqueológico, después que Centros INAH y después otra vez Salvamento Arqueológico. Se planteó entonces que la investigación fuera abierta.

Antropóloga Lourdes Hernández: ¿Cómo se organizaría el proyecto con la participación de los arqueólogos? ¿por tramos, secciones, municipios? Y ¿cuál papel tendrían?, ¿coordinadores?

Arqueólogo Manuel Pérez: Todos serían parte del proyecto. Se habían considerado coordinadores de secciones, pero Fonatur cambia, primero fue el tramo 1 que ya se concesionó y ahora se pasa al 4. Estaría en función de los compañeros que quieran integrarse en lo que quieran, recorridos por municipios, análisis de información, participación en todos los tramos; que sea en función de los intereses y capacidad de cada trabajador. Es un trabajo que debemos hacer como equipo y quitarnos la de centros de trabajo.

Antropóloga Lourdes Hernández: ¿Se van a hacer los trabajos en estos momentos de contingencia?

Arqueólogo Manuel Pérez: Varios tenemos la preocupación de que se haga así. Quieren iniciarla la primera quincena de mayo, el gobierno federal insiste, aunque Fonatur ha manifestado preocupación vamos a iniciar con equipos de recorrido sólo en 20 a 25 metros de derecho de vía y luego iremos a los 50 metros de derecho.

Fonatur no ha dicho cuándo va a hacer la contratación, pero se va a iniciar con equipos pequeños de recorridos, pero en la segunda etapa, de excavación, se podrán integrar otros compañeros.

La propuesta marco plantea que no sólo son los monumentos arqueológicos sino los pobladores de las regiones, se considera en el diagnóstico que se integre un historiador (Manuel Chávez, de Monumentos Históricos), pero también la idea es integrar a antropólogos. A veces no podemos ingresar a comunidades, así como así, se necesitan 2 antropólogos de contrato, un historiador de contrato y un restaurador de contrato. Además de los que se puedan integrar, investigadores de base.

Antropóloga Lourdes Hernández: ¿van a hacer reuniones en los centros de trabajo?

Arqueólogo Manuel Pérez: Se tienen planeadas reuniones con los investigadores que hayan respondido que están interesados, de forma virtual. Se va a enviar un paquete de información. Yo puedo enviarles mi propuesta que aceptó la Coordinación Nacional de Arqueología. Se aceptan todas las sugerencias.

Antropóloga Lourdes Hernández: ¿Quiénes financian los proyectos?

Arqueólogo Manuel Pérez: Fonatur tiene que financiar el proyecto, tiene la concesión por 30 años. Pueden hacerlo en especie contratando a los arqueólogos o dando la concesión a una empresa.

Arqueóloga Elena Canché (Comité Ejecutivo) comenta: Ante la contingencia en Campeche y otros estados hay restricciones al acceso a los poblados.

Arqueóloga Renée Lorelei Zapata, comenta: Así es Elena, multan con 36 mil pesos y 4 días, te la pasas en los separos, los poblados se han atrincherado como en 1822 (Cólera morbo).

Arqueólogo Manuel Pérez: Al menos el tramo 1 lo podemos recorrer en vehículos que tienen un segundo juego de ruedas metálicas (que van sobre los rieles) para el derecho de vía de 20 a 25 metros. Menciona que está abierto a participar en las reuniones sindicales, seguro que se van a iniciar reuniones para el proyecto, que estén de acuerdo o no, participen. Hay que recuperar nuestra visión de trabajo como antropólogos y hacer equipos. Todos tenemos que poner de nuestra parte. Les haré llegar el proyecto que presenté.

En el proyecto del Dr. Pérez Rivas (2019), se menciona que,

Un análisis preliminar del trazo disponible del proyecto con respecto a la base de sitios registrados en la Dirección de Registro Público de Monumentos y Zonas Arqueológicas del INAH, demostró el potencial de afectación a por lo menos 157 sitios arqueológicos, entre ellos Civiltuk, Uayamón, San Francisco Koben, Balamkú, Zoh Laguna, Izamal, Chichén Itzá, Poxil, Tulum, Tancah, Xcaret, Playa del Carmen, Coxol, Xulhá, Xpuhil, Calakmul, y Conhuás. Esta situación fundamenta la competencia del Instituto Nacional de Antropología e Historia en los términos que establecen los artículos 18, 27, 28, 30 y 44 de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas (LFSMYZAAH 1972). Esta situación justifica plenamente la necesidad de realizar trabajos de salvamento arqueológico que contemplen, en primer lugar, una primera fase, la de prospección de superficie detallada con el fin de determinar la calidad y cantidad de

los inmuebles en el derecho de vía de la obra con la finalidad de emitir diagnósticos y dictámenes sobre la viabilidad o factibilidad de los diferentes componentes del proyecto y en su caso, realizar intervenciones y proponer medidas que reduzcan el impacto a los monumentos arqueológicos, así como otras medidas de protección. (pp. 11-12).

De los 17 sitios mencionados, 6 se localizan en el Tramo Selva, en la ruta Chetumal-Escárcega, donde se encuentran muchos otros sitios registrados, pero no abiertos al público (como Chakanbakan); y otros tantos aún no registrados.

Los trabajos tuvieron que iniciarse en pleno ascenso de la primera ola de la pandemia del COVID-19. De marzo a noviembre de 2020 los arqueólogos del INAH que trabajan en el proyecto de “salvamento” y “rescate” “descubrieron” más de 3,000 “vestigios arqueológicos, entre monumentos y piezas relacionadas con estructuras y basamentos”. De acuerdo con el Centro INAH Yucatán, “los vestigios fueron hallados cerca de la vía donde pasará el ferrocarril” en los tramos de la ruta del Tren Maya, de los cuales corresponden:

- 519 en el primer tramo (norte de Chiapas y una parte de Tabasco)
- 1,554 en el segundo tramo (Campeche)
- 630 en el tercer tramo (una parte de Campeche y otra de Yucatán)
- 162 en el cuarto tramo (Quintana Roo)³¹

Arqueólogos del este centro INAH informaron también que “las constructoras deberán tener un enlace más directo con el INAH Yucatán y con el mismo Consejo Nacional de Arqueología, ya que habrán (sic) arqueólogos en el lugar que aplicarán técnicas aéreas con tecnología de punta para verificar la presencia de vestigios. Lo que se busca es no retrasar los trabajos del Tren Maya, pero también tener certidumbre sobre la presencia de vestigios en esa zona.”³²

³¹ Rodríguez, Jazmín. (2020). “México: Expertos del INAH cuidarán hallazgos de Tren Maya.” *El Universal*, 18 de noviembre. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/cultura/patrimonio/expertos-del-inah-cuidaran-hallazgos-de-tren-maya>

³² Ibid.

Para enero de 2021 el INAH reportó “más de 8 mil restos arqueológicos en ruta del Tren Maya”.³³ El 50% de “esos restos de monumentos” fueron hallados en las obras de los tramos 3 y 4 (Calkiní-Izamal-Cancún):

- 2 mil 327 en el Tramo 1;
- 2 mil 7 en el Tramo 2;
- 2 mil 984 en el Tramo 3
- 1 mil 15 en el Tramo 4.

Y 10 meses después, en una nota periodística fechada el 28 de noviembre de 2021, con información proporcionada por la arqueóloga Adriana Velázquez, Delegada del Centro INAH Campeche (a donde fue transferida después de estar varias décadas a cargo del Centro INAH Quintana Roo como Delegada para hacerse cargo de supervisar los trabajos de “Salvamento” y “rescate” una vez que éstos empezaron), se menciona que “Los hallazgos arqueológicos, producto del llamado “salvamento arqueológico” que desde principios de 2020 llevan a cabo arqueólogos del Instituto Nacional de Antropología e Historia (de base y contratados) hasta el 27 de noviembre de 2021, han alcanzado la cifra de 17, 079³⁴ en los tramos que van de Palenque hasta Chetumal, rodeando la península de Oeste a Este en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo (Tenosique , Candelaria, Escárcega, Champotón, Campeche, Hecelchakán, Calkiní, Mérida, Izamal, Valladolid, Cancún, Tulum, Carrillo Puerto, Bacalar y Chetumal). De acuerdo con el arqueólogo Manuel Pérez, de la Dirección de Salvamento del INAH y encargado del proyecto de Salvamento en la ruta del Tren Maya, en la Península de Yucatán se han localizado 14, 597 de los más de 17 mil monumentos, y de éstos, 15, 586, o sea el 91% son bienes inmuebles que van desde construcciones domésticas hasta edificios con arquitectura monumental; 1, 087 son monumentos muebles como concentraciones de materiales y piedras de molienda y 407 rasgos

³³ “INAH: más de 8 mil restos arqueológicos en ruta del Tren Maya.” *El Sol de Yucatán*, 19 de enero de 2021.

³⁴ “Hallan más de 17 mil vestigios arqueológicos en la ruta del tren maya.” *Por Esto* (Mérida, Yucatán), 28 de noviembre de 2021. Recuperado de poresto.net/tren-maya/2021/11/28/hallan-mas-de-17-mil-vestigios-arqueologicos-en-la-ruta-del-tren-maya-1300699.html. Cifra proporcionada por la arqueóloga Adriana Velázquez, Directora del Centro INAH Campeche.

naturales asociados a actividades humanas. En el estado de Campeche se han contabilizado más de 3, 000 de estos hallazgos, de acuerdo con Adriana Velázquez.

Es claro que estas cifras se quedan cortas, pues junto a los monumentos “salvados” y “rescatados”, muchos otros se pierden por destrucción o saqueo, además de que otros tantos quedan sin ser descubiertos pues se trata de “salvar” y “rescatar” a aquellos que están en los lugares por donde va a pasar el Tren Maya.

La ruta del Tren Maya en el Tramo Bacalar-Escárcega

Es importante mencionar que, en el tramo de Chetumal a Escárcega, los trabajos del Tren Maya están aún en fase exploratoria, pues en éste no existe ninguna vía de ferrocarril previa y el trazo de la misma para este tren pasará por el derecho de vía o derecho de servicio del tendido eléctrico de alta tensión, donde se localizan muchos monumentos arqueológicos (con registro o no).

Esta información se proporcionó por primera vez durante la Asamblea Informativa que los funcionarios de Fonatur y el INPI realizaron el día 30 de noviembre de 2019 en Calakmul, Campeche. Los comisarios ejidales y municipales fueron los únicos convocados a asistir a dicha Asamblea, pero un grupo de miembros del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil (CRIPX) asistieron para averiguar la información sobre la consulta y cuestionar a los funcionarios.

El día 4 de diciembre de 2019, Fernando Cortés y Jaime Garduño del Centro INAH Quintana Roo, Adrián Flores de Geocomunes, y Juan Manuel Sandoval (DEAS-INAH), miembros de la Comisión sobre los Megaproyectos, incluyendo el Tren Maya, del Sindicato Nacional de Profesores de Investigación Científica y Docencia del INAH (SNPICD-INAH), fuimos invitados a reunirnos en la oficina del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil (CRIPX) en Xpuhil con miembros de la directiva, entre ellos Sara López y Romel González; así como con delegados de diferentes comunidades de esta organización, para comentar sobre lo que se planteó en la mencionada Asamblea Informativa³⁵, así como para participar en reuniones de trabajo en diversas comunidades para intercambiar información sobre el megaproyecto del Tren Maya.

³⁵ El vínculo del autor, así como de la Maestrante Marcela Orozco de la Universidade Federal do Maranhao (Brasil) y de Adrián Flores, del Colectivo Geocomunes (los 3 como miembros del Grupo de Trabajo “Fronteras, regionalización y globalización” del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales), con el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil (CRIPX) se estableció en agosto de 2019, cuando Sara

En esta reunión celebrada en el local del CRIPX, los miembros de este Consejo presentes mencionaron que durante dicha Asamblea el funcionario de FONATUR planteó que el Tren beneficiará a los pueblos indígenas ya que habrá 3 tipos de trenes, uno para turistas, otro para carga de mercancías para las grandes empresas (Chedraui, Walmart, etcétera) pues ya no se transportarán mercancías en “trailers” en las carreteras; y un tren para pasajeros donde se cobrará barato a la gente y podrá llevar sus mercancías. Y que cuando los miembros del CRIPX le preguntaron sobre los proyectos del trazado de vías y las estaciones, el funcionario les contestó que todavía no había información sobre ellos, que no sabían por dónde iría a pasar el tren exactamente, pero que éste pasaría por el trazo de la línea de tendido eléctrico de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) de Chetumal a Escárcega, y que el derecho de vía sería de 20 m x 20 m; pero que si ponían una estación en Xpuhil, aquí sería mayor, y que no habría expropiaciones. Los funcionarios mencionaron que en el caso de la Cueva de los Murciélagos que es muy grande, ahí harán un desvío. Que ya definieron las estaciones y dijeron que una sería en Xpuhil. Que ya no va a haber centro de población, sólo estación. Que en el mapa ya no se ve el ramal que iría de Conhuas a Calakmul, el cual sería un tren más pequeño. No se tenía clara la ruta. Sólo mencionaron los beneficios del tren y mostraron diseños del mismo. La arqueóloga Adriana Velázquez, delegada

López (con quien Marcela Orozco ha mantenido una relación de colaboración en movimientos de resistencia desde hace dos décadas), y quien es una de las líderes de este Consejo, nos extendió una invitación el 22 de ese mes para “(...) participar en el grupo de trabajo por ejes temáticos, acerca de los impactos directos e indirectos del Tren Maya en la península de Yucatán, a organizarse el día 7 y 8 de septiembre del presente año en las instalaciones de la Universidad Tecnológica de Calakmul, Xpuhil, Campeche. El propósito de esta junta técnica es sentar las bases de una alianza estratégica entre los pueblos indígenas afectados por el Tren Maya en la región y otras Organizaciones de la Sociedad Civil que mantienen una postura crítica sobre el megaproyecto, tales como ONGs, académicos, movimientos socioambientales, entre otros.” (“Invitación” a Junta Técnica del CRIPX, 22 de agosto de 2019. Firmada por Romel Rubén González Díaz (CRIPX), Aida Luz López Gómez (UACM-GIIEP), Artemia Fabre Zarandona (DÍMO) y Carlos Rodríguez Wallenius (UAM). Uno de los temas a tratar en dicha reunión fue el de “Afectación a las zonas arqueológicas en la zona de influencia del tren (vibraciones de tren e incremento del flujo de visitantes.” Se consideró que habría un “Impacto directo sobre las zonas arqueológicas. El INAH ya está de acuerdo con el proyecto, aunque haya divisiones internas y grupos sindicales que se oponen a este. Se supone que el Tren Maya podría afectar a 192 zonas arqueológicas.” (“Reunión de discusión sobre el Tren Maya”, Universidad Tecnológica de Calakmul, Xpuhil, Campeche 7 y 8 de septiembre 2019). Entre los acuerdos tomados en esa reunión, se planteó como uno de los temas a investigar, “Cuántos vestigios arqueológicos estarían afectados por la construcción del Tren. Revisar si se puede argumentar en contra del Tren Maya en términos de protección de lugares sagrados, a través de una gestión comunitaria para la custodia de esos vestigios.” Y entre las tareas, se asignó al autor, “vincular el equipo de trabajo con los sindicatos del INAH y enviar las invitaciones de los foros de discusión organizados por el SNPICD-INAH sobre el Tren Maya”, además de conseguir información sobre las zonas de monumentos arqueológicos que podrían ser afectadas por las obras y elaborar un mapa (con apoyo de Adrián Flores del Colectivo de Geocomunes) del posible trazado de la ruta del Tren. (“De la Relatoría de la Reunión del 7 y 8 de septiembre de 2019 en Xpuhil, Campeche”).

del INAH en Campeche estuvo presente en dicha Asamblea Informativa y avaló todo lo que se dijo ahí.³⁶

El 6 de diciembre de ese mismo año, el SNPICD-INAH y el Grupo de Trabajo “Fronteras, regionalización y globalización” del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), organizaron el Foro “Impacto de Megaproyectos y el Tren Maya” en el Centro INAH Yucatán. En este foro el autor informó de las actividades de los miembros de la Comisión Sindical en Xpuhil los días 4 y 5. Cuando mostré el mapa elaborado por Geocomunes sobre el tramo selva donde se localizan muchos sitios arqueológicos y comenté que Sara López del CRIPX nos había informado que en la asamblea informativa del 30 de noviembre se había mencionado que el trazo del tren iría junto al tendido eléctrico y que no habría afectaciones, uno de los asistentes al foro, el Arqueólogo Ashuni Romero del Centro INAH Quintana Roo (Cancún), nos informó que él había trabajado en 2016, aún como personal contratado y bajo la dirección de la arqueóloga Sandra Balanzario, del Centro INAH Quintana Roo (Chetumal), en el salvamento de zonas arqueológicas cuando se hizo el tendido eléctrico de alta tensión por la CFE en el tramo Chetumal-Xpuhil, con lo cual se completaba el circuito de transmisión eléctrica de la Península, y que en dicho tramo hay muchos sitios que aún no están en el registro arqueológico del INAH; mencionó que estos sitios están en riesgo por el proyecto del tren del cual aún no se sabía de qué ancho será el derecho de vía. Le solicitamos a este arqueólogo que se incorporara al trabajo de la comisión, y dijo que nos enviaría el escrito que elaboró sobre esos trabajos, el cual sería de gran ayuda para la elaboración de la capa cartográfica de sitios en riesgo que el Colectivo Geocomunes elaboraría, pero esto no fue posible.

Por la riqueza de zonas de monumentos que se localizan a lo largo de esta ruta (registradas o no) y que puede observarse en los mapas 1 y 2 -aunque en éstos sólo se muestran las zonas que han sido registradas (exploradas o no) por parte del INAH-, es obvio que las obras del Tren Maya arrojarán varios miles de hallazgos más. El Dr. Fernando Cortés Brasdefer, arqueólogo adscrito al Centro INAH Quintana Roo, menciona que existen muchas zonas de monumentos arqueológicas en esa región que no han sido registradas oficialmente por el INAH.

³⁶ Sandoval, Juan Manuel. (2019). “Informe de actividades de la participación de miembros de la Comisión sobre Megaproyectos, incluyendo el Tren Maya, del Sindicato Nacional de Profesores de Investigación Científica y Docencia del INAH, en Talleres de información sobre la consulta acerca de la construcción del Tren Maya en 10 comunidades del Municipio de Xpuhil, Campeche, como parte del compromiso con el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil (CRIPX) los días 4 y 5 de diciembre. Y de la participación en el Foro “En defensa del territorio y la vida” convocado por el Congreso Nacional Indígena (CNI), Región Peninsular, en San Antonio Mebulá, Campeche, 7 de diciembre.

Ambos mapas fueron elaborados por el Colectivo Geocomunes, algunos de cuyos miembros lo son también del Grupo de Trabajo “Fronteras, regionalización y globalización” del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, como parte de las tareas acordadas en la “Reunión de discusión sobre el Tren Maya”, organizada por el CRIPX y otras organizaciones e instituciones, en la Universidad Tecnológica de Calakmul, Xpujil, Campeche, los días 7 y 8 de septiembre 2019. Para la elaboración de dichos mapas, el autor solicitó en el mes de octubre a la Arqueóloga Silvia Meza, Titular de la Dirección de Registro Público de Monumentos y Zonas Arqueológicas del INAH, la información sobre el registro de las zonas arqueológicas de la Península de Yucatán, el cual me fue proporcionado amablemente de forma inmediata por la Arqueóloga Meza. El primer mapa contiene todas las zonas arqueológicas registradas en la península hasta esa fecha (aún hay muchas más sin registro), al cual se añadieron los trazos originales de las rutas propuestas para el Tren Maya por Fonatur.

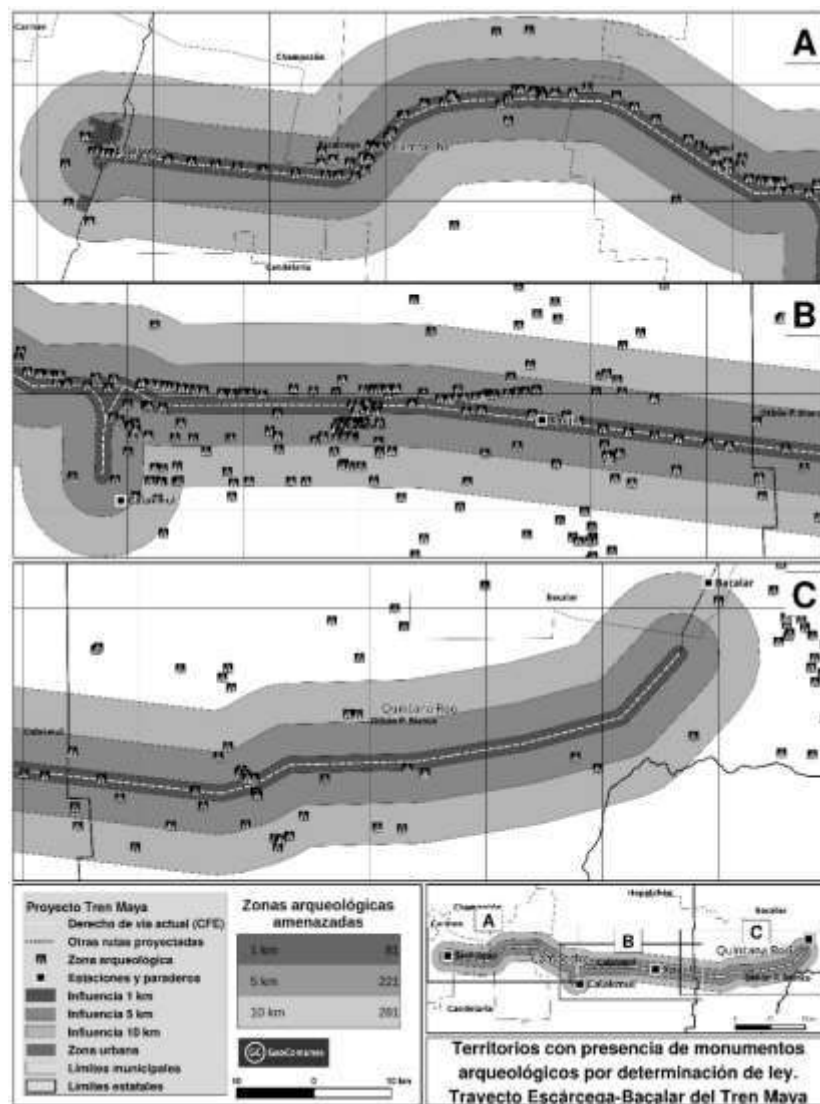
Mapa 1. Registro arqueológico de la Península de Yucatán y trazado original del recorrido del Tren Maya



Fuente: Mapa elaborado en 2019 por el Colectivo Geocomunes a partir del registro de zonas arqueológicas en la Península de Yucatán proporcionado por la Dirección de Registro Público de Monumentos y Zonas Arqueológicas del INAH, y del trazo original de la ruta del Tren Maya propuesto por Fonatur.

Aunque el Colectivo Geocomunes elaboró los mapas del trazo del Tren Maya para todos los tramos del mismo, aquí sólo se muestra el mapa del tramo Bacalar-Escárcega, en los estados de Quintana Roo y Campeche, que corresponde a la Región Selva donde no existen vías de ferrocarril previas. Se consideró que el trazo de la ruta en este tramo irá a lo largo del derecho de vía o de servicio de la Comisión Federal de Electricidad (CFE), bajo el tendido de las líneas de electricidad de alta tensión, como ya se mencionó más atrás.

Mapa 2. Zonas arqueológicas registradas en el tramo Bacalar-Escárcega y trazo del Tren Maya en el derecho de vía de la Comisión Federal de Electricidad (CFE).



Fuente: Mapa elaborado en 2019 y modificado en 2021 por el Colectivo Geocomunes, en base a los datos del registro arqueológico de la Península de Yucatán del INAH y el trazo de la línea eléctrica de alta tensión de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) por donde pasará el Tren Maya en el tramo Escárcega-Bacalar.

El Dr. Fernando Cortés Brasdefer, ha explorado y registrado desde principios de la década de 1980 muchas de las zonas arqueológicas que se localizan a lo largo de la ruta de la ciudad de Chetumal a la comunidad de Caobas, en el límite entre este estado y el de Campeche, en el marco del proyecto Atlas Arqueológico del estado de Quintana Roo, registrando una cantidad de 77 zonas para 1984³⁷, muchas de ellas localizadas cerca de la carretera y de la línea eléctrica de alta tensión a lo largo de las mismas, pero cuya cifra todavía es mucho mayor; y, según este arqueólogo, todavía hay muchas zonas sin registrar hoy en día.³⁸

El día 18 de agosto de 2021, la Lic. Rosa María Vanegas, de la DEAS-INAH, la Mestranda Marcela Orozco, de la Universidade Federal do Maranhao, y miembros del grupo de Trabajo “Fronteras, regionalización y globalización” de CLACSO, y los Dres. Fernando Cortés y Juan Manuel Sandoval, llevamos a cabo un recorrido desde Chetumal hacia Xpuhil para registrar fotográficamente los monumentos arqueológicos a pie de carretera o que se ven desde la misma (muchos de ellos todavía no explorados y cubiertos de tierra y vegetación), y aún bajo la línea del tendido de electricidad de alta tensión. Como mencioné arriba, el Dr. Fernando Cortés ha trabajado toda esa región desde la década de 1980, así que conoce muy bien donde se localizan esas zonas. Realizamos el registro en diario de campo y fotográfico de cada zona a lo largo de la carretera. Llegamos hasta la comunidad de Caobas, poco antes del límite entre los estados de Quintana Roo y Campeche y regresamos a Chetumal.

En este recorrido hicimos el siguiente registro tanto escrito como fotográfico de montículos arqueológicos de estructuras prehispánicas que se ven desde la carretera, y donde se ven también las torres y líneas de alta tensión que van paralelas a la carretera, en ocasiones muy cerca o aun cruzando del lado izquierdo al derecho y del derecho al izquierdo en diversos tramos. Con frecuencia se observan montículos bajo dichas líneas.

³⁷ El registro de zonas arqueológicas se llevó a cabo mediante la realización de vuelos en helicóptero, utilizando un antecesor del moderno GPS llamado Geociver. Véase, Cortés Brasdefer, Fernando. (1984). “El registro de sitios arqueológicos en Quintana Roo.” *Boletín* de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán, Año 12, septiembre-octubre, No. 68, pp. 13-20. Y para el uso de helicópteros en la localización de zonas arqueológicas para el Atlas mencionado en los estados de Quintana Roo y Campeche, así como de recopilación de información para labores de contrainsurgencia en la frontera sur de México, véase: Sandoval, Juan Manuel. (1989). “La Antropología en el Sendero de la Guerra Centroamericana: El Caso de la Frontera Sur de México”. *Boletín* de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán. Año 16, No. 94, enero-febrero, pp. 3-47.

³⁸ Comunicación personal del arqueólogo Fernando Cortés al autor, 23 de noviembre de 2021.

Tramo carretera Chetumal-Xpuhil:

- Km. 270: Este es el kilometraje desde la ciudad de Escárcega, Campeche a la Cd. de Chetumal, Quintana Roo.
- Km. 250: en este lugar se une la carretera de Carrillo Puerto-Bacalar-Chetumal, y del lado derecho (rumbo a Escárcega) se localiza un terreno donde posiblemente se instalarán los talleres para el mantenimiento del Tren Maya. Pertenece al Ejido de Santa Elena.
- Km. 246: hay un enorme banco de materiales para la construcción de carreteras el cual está dentro del Ejido de Juan Sarabia, donde se han destruido varios monumentos arqueológicos. Hay una denuncia de la Coordinación de Asuntos Jurídicos del INAH contra este Ejido por la destrucción de tales monumentos. Se ven otros montículos con vestigios arqueológicos cerca del banco.
- Km. 244: en la comunidad de Ucum, 2 km adelante de Juan Sarabia, a los lados derecho e izquierdo hay montículos. Aquí una empresa privada establecerá una planta de transformación de basura para producir energía que se venderá a la Comisión Federal de Electricidad (CFE).
- Km. 240: Ejido de Sergio Butrón, zona arqueológica con una pirámide alta (el montículo de 10 m. se ve desde la carretera, a la izquierda). Fernando Cortés dice que hace muchos años los pobladores de este ejido destruyeron unos mascarones estilo Konhunlich, una zona arqueológica que se encuentra a un poco más de 20 kilómetros al sur, atravesando la región selvática. El arqueólogo Víctor Segovia logró que los metieran a la cárcel, pero el expresidente Luis Echeverría los perdonó. Esta zona está en riesgo, dice el Dr. Fernando Cortés, si el Tren Maya pasa por el lado izquierdo, donde pasan las líneas eléctricas de alta tensión. Al otro lado (derecha) se va a instalar un parque eólico, y la arqueóloga Sandra Balanzario, del Centro INAH Quintana Roo, está haciendo la prospección del terreno para el trabajo del “Salvamento Arqueológico.”
- Km. 231: Comunidad de González Ortega, zona arqueológica muy dispersa, con estructuras muy grandes en ambos lados de la carretera.
- Entre el km. 208 y el km. 206: después de la comunidad de Francisco Villa, montículos del lado izquierdo.
- Km. 200: Unos 5 kilómetros delante de la entrada a la comunidad de Nicolás Bravo, montículos del lado derecho.
- Entre el kilómetro 197 y el kilómetro 196, 1 kilómetro antes del entronque a la comunidad de Tomás Garrido, montículos del lado izquierdo.
- Km. 195: Rumbo a la comunidad de Tres Garantías, montículos del lado derecho y del lado izquierdo.
- Entre el kilómetro 189 y el kilómetro 188, montículos del lado derecho.
- Entre el kilómetro 186 y el kilómetro 185: montículos del derecho y del lado izquierdo.



Estructura arqueológica al lado derecho de la carretera Chetumal-Escárcega, entre los kilómetros 183 y 182, cerca de la entrada a los Ejidos de Caoba y Laguna Om. Foto: Marcela Orozco, 18 de agosto de 2021



Montículos al lado izquierdo de la carretera Chetumal-Escárcega, entre los kilómetros 183 y 182, cerca de la entrada a los Ejidos de Caoba y Laguna Om. Foto: Marcela Orozco, 18 de agosto de 2021.

- Entre el kilómetro 183 y el kilómetro 182, montículos al lado derecho y al lado izquierdo. Entrada a los ejidos Caobas y Laguna Om, del Municipio de Othón P. Blanco donde se localiza, a unos 3 kilómetros de la carretera, del lado izquierdo, la zona arqueológica de Chakanbakan, una de las más importantes de la región (aún no abierta al público) y que el Dr. Fernando Cortés de Brasdefer ha estado trabajando desde hace 20 años. De acuerdo con Fernando, la zona arqueológica cuenta con más de 30 kilómetros de extensión y rodea a varias lagunas. Tiene la acrópolis más voluminosa y extensa de las zonas arqueológicas que se han descubierto en los 5 países que integran el Área Maya, pues cada lado mide 250 m. (la que le sigue podría ser Ek Balám en el estado de Yucatán, con 180 m. de un lado). En el Templo Nohochbalam, que es la estructura piramidal principal Fernando descubrió 14 mascarones gigantes, todos de diferentes dimensiones, algunos hasta de 3 m. de alto por 6 m. de ancho (dos de los cuales están destapados), mismos que muestran la fusión de las culturas Olmeca y Maya. Los mayas ocuparon la zona desde el año 600 a.C. hasta 1546.

La zona arqueológica de Kohunlich, cuya ocupación data del año 250 al 300 a.C., y que se encuentra a unos 38 km. de Chakanbakan, por sus mascarones también demuestra descender de la influencia de esta cultura fusionada, al igual que otras zonas con mascarones como los de Sergio Butrón, que fueron destruidos por los ejidatarios.³⁹



Mascarón de la zona arqueológica de Chakanbakan, Quintana Roo.
Fotos Juan Manuel Sandoval, 23 de noviembre de 2021.

³⁹ Comunicación personal del Dr. Fernando Cortés Brasdefer al autor el 23 de noviembre de 2021 en la zona arqueológica de Chakanbakan.



Dr. Fernando Cortés Brasdefer, arqueólogo del Centro INAH Quintana Roo, responsable de esta zona arqueológica y descubridor de los mascarones.
Foto Juan Manuel Sandoval, 23 de noviembre de 2021.

El día 19 de agosto salimos de Chetumal la Lic. Vanegas, la Maestranda Orozco y Juan Manuel Sandoval para continuar el registro de monumentos arqueológicos a lo largo de la carretera hacia Escárcega en el tramo Chetumal-Xpuhil, a partir de la comunidad de Caobas.

- Km. 176, Ejido Tomás Aznar, montículos lado derecho.
- Km. 172: cerca del puesto militar, entrada, del lado izquierdo, a la zona arqueológica de Río Bec, a 15 kilómetros de la carretera.
- Km. 170: montículos entre 2 torres de la línea eléctrica de alta tensión a la izquierda, y montículos a la derecha.
- Km. 166: montículos al lado derecho en potrero.
- Km. 150: Población de Xpuhil. Zona arqueológica a pie de carretera del lado derecho, abierta al público. La zona se extiende al lado izquierdo con estructuras piramidales y montículos no explorados entre las casas del poblado. En esta comunidad se establecerá una de las principales estaciones del Tren Maya.



Xpuhil, Campeche, zona arqueológica, lado derecho de la carretera Chetumal-Escárcega.
Foto: Marcela Orozco Contreras, 20 de agosto de 2021.



Xpuhil: Estructura piramidal en predio en medio de casas, lado izquierdo de la carretera Chetumal-Escárcega.
Foto: Marcela Orozco, 20 de agosto de 2021.



Xpuhil: Estructura piramidal en predio en medio de casas, lado izquierdo de la carretera Chetumal-Escárcega.
Foto: Marcela Orozco, 20 de agosto de 2021.

El día 23 salimos de Xpuhil hacia la Ciudad de Escárcega la Lic. Vanegas, la Maestranda Orozco y Juan Manuel Sandoval para continuar con el registro en diario de campo y fotográfico de los monumentos arqueológicos.

Tramo de la carretera de Xpuhil a Escárcega:

- Entre los kilómetros 149 y 148, montículos al lado izquierdo.
- Km. 145: Zona arqueológica de Becan. Las estructuras piramidales más altas se ven desde la carretera. Hay montículos a los lados derecho e izquierdo.
- Km. 141: Entrada a la zona arqueológica de Chicanná (dentro de la Reserva de la Biósfera de Calakmul), a 500 m. al sur de la carretera 186.
- Km. 132. Comunidad Eugenio Echeverría Castellot, montículos a los lados derecho e izquierdo, uno de ellos al lado de la iglesia.



Ejido Echeverría Castellot, Campeche, montículo entre una casa y la iglesia, a la derecha de la carretera Chetumal-Escárcega, km. 132.
Foto: Marcela Orozco Contreras, 23 de agosto de 2021.

- Km. 130. Montículos al lado izquierdo, formando una plaza.
- Entre el kilómetro 130 y el kilómetro 97 es muy difícil ver si hay montículos porque hay colinas a ambos lados y la vegetación es abundante (esta zona es parte de la Reserva de la Biósfera de Calakmul).
- Km. 97: entrada, del lado izquierdo, a la zona arqueológica de Calakmul, la más grande de las que existen en la península de Yucatán, distante 60 km hacia el sur, cerca de la frontera con Guatemala.
- Km. 96: Comunidad de Conhuas, montículos a los lados derecho e izquierdo.
- Km. 95: Entrada a la Zona Arqueológica de Balamkú, 3 km. al sureste de Conhuas. Cercana al poblado de Conhuas, se localiza otra zona importante, llamada Nadzca´am⁴⁰, a 15 km al noreste de Balamkú y 70 km al norte de Calakmul.
- Km. 78: montículos a los lados derecho e izquierdo.
- Km. 75: montículos a los lados derecho e izquierdo.
- Km. 73: delante de la entrada a la comunidad de La Esperanza, montículos al lado derecho.
- Entre los kilómetros 70 y 68, en la comunidad de Xbonil, montículos a los lados derecho e izquierdo.

⁴⁰ Nadzca´am es una de las 3 zonas mencionadas en enero de 2020 por el Dr. Pedro Sánchez Nava, Coordinador Nacional de Arqueología del INAH, que podrían abrirse al público en la ruta del Tren Maya. Las otras dos son Kulubá, ubicada a 35 km al sureste del municipio de Tizimín, Yucatán, donde se descubrió un palacio de 55 metros de largo, 15 de ancho y 6 de alto; e Ichkabal, ubicada al poniente de la laguna de Bacalar, en Quintana Roo, rodeada de gran cantidad de asentamientos prehispánicos menores y muy cerca de la zona de Dzibanché. (López, Daniel. (2020) “Se abrirán al público hasta cuatro zonas arqueológicas en la ruta del Tren Maya: INAH”. *La Jornada*, 9 de enero).

- Km. 56: a la entrada del pueblo de Silvituc, montículos al lado derecho.
- Km. 52: al lado izquierdo hay un restaurante junto a la laguna construido sobre una plataforma arqueológica, aprovechando las piedras de la estructura, con una escalera cuyos escalones van hasta la orilla de la laguna. Dentro del restaurante se observan algunas piedras talladas como adornos (sillares de columnas, piedras de molienda y otras).
- Km. 51: montículos a los lados derecho e izquierdo, en potreros.
- Km. 48: montículos del lado derecho en potrero.
- Km. 47: montículos del lado derecho en potrero.
- Km. 42: Ejido Justicia Social, montículos del lado derecho en terreno agrícola.
- Km. 40 ½: montículos en potrero al lado derecho, algunos cerca de las torres de las líneas eléctricas de alta tensión.
- Km. 38: montículos del lado derecho en potrero.
- Km. 34: montículos del lado derecho en potrero.
- Km. 31: montículos del lado derecho en potrero.
- Km. 29: montículos del lado izquierdo junto a construcciones modernas y maquinaria.
- Km. 24: montículos del lado derecho.
- Entre el kilómetro 23 ½ y el kilómetro 23, montículos a los lados derecho e izquierdo en potreros.
- Km. 20, montículos del lado derecho en potrero.
- Km. 19: montículos del lado derecho, frente al poblado de Belem.
- Km. 0: Ciudad de Escárcega: vestigios de una zona arqueológica.

Como se puede observar, la densidad de zonas de monumentos arqueológicos (registradas o no por el INAH), en el tramo Chetumal-Escárcega, a lo largo de la carretera y de la línea eléctrica de alta tensión entre Chetumal y Escárcega, es muy alta y la posible destrucción de dichos monumentos también es muy alta por la construcción de las vías ferroviarias del Tren Maya en este tramo de Bacalar a Escárcega, o de manera indirecta por las obras de éste.

Destrucción y saqueo de bienes nacionales (monumentos arqueológicos) en la ruta del Tren Maya en Campeche y Quintana Roo.

La destrucción y el saqueo de monumentos arqueológicos se ha dado a la par de los hallazgos mencionados en el primer apartado, desde el comienzo de las obras del Tren Maya. Uno de los casos, por su magnitud, salió a la luz pública mediante la prensa escrita y electrónica; el cual llevó a la Coordinación de Asuntos Jurídicos el INAH a actuar, presentando una denuncia a la Procuraduría General de la República (PGR) contra quien resulte responsable por la destrucción y saqueo en la ciudad prehispánica que se localiza en la comunidad de Candelaria, en el estado de Campeche, y que corresponde al tramo 1 del Tren Maya que cubre desde la ciudad de Palenque,

Chiapas, hasta la ciudad de Escárcega en Campeche. Este tramo fue concesionado al consorcio conformado por la empresa de origen chino Communications Construction Corporation (CCC)⁴¹, con el 35%, y asociada con tres empresas mexicanas (Eyasa; Grupo Cosh y Gavil Ingeniería) con el resto; el contrato adjudicado es por un monto de 15, 538.1 millones de pesos. La arqueóloga Adriana Velázquez, Delegada del Centro INAH Campeche, dijo a la prensa en agosto de 2021 que “se sustrajeron de manera ilícita objetos de esta ex ciudad maya”⁴².

Durante el recorrido que hicimos la Lic. Vanegas, la Maestranda Orozco y Juan Manuel Sandoval en julio-agosto siguiendo la ruta del Tren Maya, principalmente en la Península de Yucatán, en los meses de julio-agosto de 2021, ejidatarios y autoridades agrarias de los Ejidos de Candelaria, Pejelagarto y Don Samuel, 3 ejidos por donde cruza la ruta del Tren Maya, y donde se lograron varios amparos en contra de los desplazamientos de familias del derecho de vía (aunque sí se han logrado el desplazamiento de varias familias que han aceptado las condiciones de Fonatur para dejar sus viviendas), nos confirmaron la información sobre la magnitud del saqueo por parte de trabajadores de las empresas que participan en las obras, así como de trabajadores de otras empresas y por parte de pobladores de estas comunidades. Pero también nos informaron que se ha estado saqueando por diversos lugares por donde han ido avanzando las obras del Tren Maya. En el Ejido Don Samuel, una de las autoridades del Comisariado Ejidal y su familia nos mostraron algunos materiales que han recogido de terrenos del ejido por donde van avanzando las obras y los han puesto a resguardo (hachas, puntas de flecha y raspadores de pedernal, figuras de cerámica, etcétera). Esta familia también ha asumido la defensa del patrimonio arqueológico en su comunidad y en otras cercanas.

La arqueóloga Elena Canché, del Centro INAH Campeche (adscrita actualmente al Comité Ejecutivo del Sindicato de Profesores de Investigación Científica y Docencia del INHA/SNPICD-INAH), y que ha trabajado en una zona arqueológica en el Municipio de Candelaria, también nos confirmó en el mes de agosto que varios campesinos le habían mencionado acerca del saqueo en

⁴¹ La empresa de origen chino CCC participa en varios proyectos en México, como el Tren de Toluca (en el de Querétaro cuya obra fue cancelada), y en otros países de América Latina, como en Brasil (Puerto marítimo de Sao Luis, Maranhao), así como en África del este (Etiopía, Kenya y Somalia), entre otros.

⁴² Casanova, Wilbert. (2021). “INAH denuncia saqueo de vestigios arqueológicos en el Tramo 1 del Tren Maya en Campeche”. *Por Esto*, 15 de agosto de 2021. Recuperado de poresto.net/tren-mayta/2021/8/15/inah-denuncia-saqueo-de-vestigios-arqueologicos-en-el-tramo-del-tren-maya-en-campeche 2769.html

la Zona Arqueológica de Corte de Pajal, en la comunidad del mismo nombre, cerca de Candelaria, la cual es probablemente a la que se refiere la arqueóloga Adriana Velázquez, Delegada del Centro INAH Campeche.

Otra situación grave es la que está sucediendo en la comunidad de Xpuhil, Campeche, donde un trabajador del Centro INAH Campeche y una de sus ayudantes, comentaron al autor el 21 de noviembre de 2021 que varios ejidatarios de este lugar han estado vendiendo terrenos en Xpuhil, desde que se enteraron que en esta población se construirá una estación del Tren Maya y no en el Ejido de Conhuas (a 60 kilómetros de distancia hacia el Oeste y donde se localiza la entrada a la zona arqueológica de Calakmul). Pero lo más grave de esta situación es que, para evitase problemas destruyen completamente los monumentos arqueológicos que se ubican en sus predios, para no dejar ningún vestigio y puedan venderlas sin problemas con la ley que protege a estos bienes nacionales.⁴³

Al recibir la información sobre estos casos, este trabajador del Centro INAH Campeche se comunicó con la arqueóloga Adriana Velázquez, Delegada del Centro INAH en la entidad, quien con el responsable de Asuntos Jurídicos de este Centro lograron detener la destrucción y hacer la denuncia correspondiente. De acuerdo con él mismo,

(...) En el periodo que comprende 2021 y lo que va del 2022 [28 de enero] se han llevado a cabo 11 suspensiones de obra donde (...) se ha generado daños y destrucción al patrimonio arqueológico, incluyendo el predio donde se pretendía, según habitantes de la comunidad de Xpuhil, construir la terminal de la ADO. De las fotografías en cuestión solo la foto satelital corresponde a la terminal de la ADO,

⁴³ Aunque desde que se anunciara la construcción del Tren Maya se desató la especulación de tierras en las zonas por donde iría la ruta del mismo, participando en la compra de terrenos a ejidatarios una gran cantidad de políticos, empresarios y también la delincuencia organizada, esta especulación se ha incrementado conforme avanzan las obras del mismo. En el noticiero electrónico de *Aristegui Noticias* del 26 de enero de 2022, se mostró el verdadero rostro de esta especulación desaforada, el de los intereses de las grandes inmobiliarias. Véase, "Se están vendiendo de manera descontrolada miles de terrenos por donde pasará Tren Maya: Páez | Video". Carlos Páez mostró preocupación por el negocio inmobiliario impulsado por la ruta del Tren Maya, la cual abarca 9 millones de hectáreas de tierras ignotas. "Sabemos que desarrolladores inmobiliarios, turísticos y de viviendas, y autoridades municipales han sido la fórmula del destroz territorial... Hoy se están vendiendo de manera descontrolada miles y miles de hectáreas que tendrán que ver con este negocio", alertó Páez. "El Tren Maya puede ser el motor del jalón para acabarnos lo último de tierra y territorio virgen", lamentó. Recuperado de <https://aristeginoticias.com/2601/mexico/se-estan-vendiendo-de-manera-descontrolada-miles-de-terrenos-por-donde-pasara-tren-maya-paez-video/>

las otras son parte de las 11 suspensiones de obra en la comunidad de Xpuhil. El crédito de las mismas corresponde al Centro INAH Campeche (...).







El trabajador del Centro INAH Campeche añade que,

(...) aparte de las 11 denuncias, el Centro INAH Campeche ha dirigido oficios al Presidente Municipal, a la Comisaria Ejidal, al Director de Obras, etcétera. Realmente está intenso el movimiento, parece no tener efecto ninguna medida de protección al patrimonio arqueológico, los intereses inmobiliarios parecen rebasar y estar por encima de normas y reglamentos, la figura del reordenamiento territorial echa por tierra cualquier otro criterio.

Una muestra de ello es el caso que la asistente de este trabajador del INAH nos comentó donde se detuvo la destrucción de una estructura prehispánica, quedando una parte de ella aún visible, pero el ejidatario no se detuvo y terminó destruyendo la parte que había quedado en pie. Se muestra abajo el registro fotográfico, proporcionado por esta asistente.



Fotos: Xpuhil, 30 de noviembre de 2021

El trabajador mencionado comenta que, aunque el INAH ha intervenido en estos casos, “no se dan abasto, al parecer algunos propietarios iniciaron una explosión inmobiliaria, venta de terrenos y construcción de comercios, hoteles, etcétera.”

Otro caso en esta población es el de la destrucción de un monumento arqueológico durante la construcción de la nueva terminal de autobuses ADO, localizado a las afueras de la población, en dirección a Escárcega, unos 3 kilómetros adelante de la zona arqueológica de Xpuhil. Se muestra el registro fotográfico proporcionado por el trabajador del INAH mencionado.⁴⁴

⁴⁴ El trabajador del Centro INAH Campeche menciona que la defensa del patrimonio arqueológico, en contra de la destrucción del mismo por el avance de las obras del Tren Maya, se ha dado en gran medida a través de los “ciudadanos de la región, ya que al acudir con el personal de zonas arqueológicas se han canalizado dichas denuncias al Centro INAH Campeche (...) Hay un sector de ciudadanos y ejidatarios que se oponen a este proyecto en la región de Xpuhil, en Calakmul, de tal manera el crédito de esta defensa (se puede) generalizar al personal del Centro INAH Campeche y a la participación de un sector de la ciudadanía del municipio.”



Construcción de una nueva terminal de autobuses ADO en Xpujil, Campeche.
<https://maps.app.goo.gl/4PsBnc8Mxv4eb3FVA>



Xpujil, Campeche. Destrucción de una estructura prehispánica para la construcción de una nueva terminal de autobuses ADO. Foto. 30 nov 2021

Sin embargo, la destrucción de monumentos arqueológicos también ha recaído en las autoridades municipales de esta población. En junio de 2021, durante la visita del Presidente Andrés Manuel López Obrador a esta población, éste planteó que si apoyaban su proyecto les abastecerían con agua para cubrir todas sus necesidades.⁴⁵ También les planteó que les iba a apoyar para construir unas instalaciones de acuerdo con la importancia del Tren Maya y les pidió que tiraran las edificaciones que tenían (Palacio Municipal, la Biblioteca y el Mercado). Las autoridades municipales siguieron las órdenes al pie de la letra, no obstante que la biblioteca había sido inaugurada en fecha muy reciente. Junto a la biblioteca había una estructura piramidal pequeña la cual también fue derruida para la construcción de las nuevas instalaciones.⁴⁶ Véase foto



Construcción de las nuevas instalaciones municipales de Xpujil, Campeche.

Foto: Juan Manuel Sandoval, 23 de noviembre de 2021.

⁴⁵ Se ha condicionado el agua a la población por al apoyo al Tren Maya, pidiéndole a los habitantes de esta población que firmaron los amparos interpuestos por el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil (CRIPX) y el Consejo Mexicano de Defensa Ambiental (CEMDA) que se retiren de éstos.

⁴⁶ Durante el trabajo de campo que realizamos la Lic. Vanegas, la Mestranda Orozco y el autor en Xpuhil durante el mes de agosto de 2021, varios habitantes de esta población nos mencionaron este hecho, molestos por la destrucción de la biblioteca y de la estructura piramidal que se encontraba junto a ésta.

Pero el caso más grave es el sucedido en el ejido de Laguna Om, cerca de la comunidad de Caobas en el Municipio de Othón P. Blanco, a 30 kilómetros de Xpuhil rumbo a Chetumal, donde se localiza la zona arqueológica de Chakanbakan, ya mencionada en el apartado anterior, y que está a cargo del Dr. Fernando Cortés Brasdefer. Una parte de la directiva ejidal, al enterarse que el Tren Maya va a pasar por tierras de su ejido, en el derecho de vía del tendido de la línea eléctrica de alta tensión de la CFE que cruza la zona arqueológica,⁴⁷ hablaron con el Director de Fonatur, Jiménez Pons, para plantearle su deseo de abrir la zona arqueológica al público y que estarían dispuestos a dar los terrenos necesarios para que se construya una estación en esta comunidad.⁴⁸

De acuerdo con la versión de este grupo de autoridades ejidales, se tuvo una reunión con Jiménez Pons, se tocó el tema de la apertura de la zona arqueológica y del trazo de la vía en tierras de este ejido, por lo cual personal del Tren Maya ha estado en varias ocasiones en Laguna Om. Las autoridades ejidales mencionadas acordaron con el propietario de una parcela aledaña a Chakanbakan, que les diera un tramo de tierra para hacer el camino de entrada a la zona arqueológica, a cambio de un terreno en otro lugar. En ese tramo abrieron un camino de terracería desde la carretera Chetumal-Escárcega hasta el área monumental de la zona arqueológica con casi más de 2 kilómetros de longitud. Los trabajos fueron hechos con un Bulldozer y sin consultar al INAH, el acceso fue abierto a partir de la carretera federal y al llegar a la zona arqueológica atravesaron el polígono que la delimita, derribando cientos de árboles de los más de 36 mil que habían sido plantados hace 20 años por el Dr. Cortés de Brasdefer con el apoyo del ejército mexicano, de otras instituciones y de los propios trabajadores de esta zona, para reforestar ese lugar que había ido un potrero y parcelas de cultivo; pero también destruyeron una mojonera y 20 estructuras arqueológicas (registradas o no), algunas de las cuales fueron saqueadas. El Dr. Cortés

⁴⁷ El Dr. Cortés Brasdefer menciona que la arqueóloga Sandra Balanzario, del Centro INAH Quintana Roo, realizó el “Salvamento” arqueológico en el derecho de vía o de servicio del tendido de la línea eléctrica de alta tensión de la CFE en esa zona arqueológica, con autorización de la entonces Delegada del Centro INAH Quintana Roo, la arqueóloga Adriana Velázquez.

⁴⁸ La Dra. Paloma Escalante Gonzalbo, antropóloga social, Profesora de Investigación Científica y Docencia, Titular C, del Instituto Nacional de Antropología e Historia, adscrita actualmente a la Escuela Nacional de Antropología e Historia, y que trabajó durante dos décadas en el Centro INAH Quintana Roo, coordina desde mayo de 2020 el proyecto de investigación “Consideraciones sobre el impacto social del proyecto Tren Maya en Quintana Roo”, en el cual plantea que: “Para que el trabajo sea útil, mantendremos en todo momento el contacto con el INAH, FONATUR y ONU Habitat, para que estas instituciones cuenten con la información que obtengamos como insumos para el desarrollo de sus acciones.” Desde entonces, la Dra. Escalante Gonzalbo ha venido desarrollando actividades en las comunidades de Quintana Roo en favor del Tren Maya, colaborando oficialmente con FONATUR y ONU Hábitat y se ha reunido con las autoridades ejidales del Ejido Laguna Om.

Brasdefer envió al Director del Centro INAH de Quintana Roo, Maestro en Educación Margarito Molina Rendón, el peritaje de la destrucción de los monumentos arqueológicos, para que las autoridades del INAH presentaran la demanda correspondiente.

El Dr. Cortés Breasdefer menciona que también en el pueblo de Caoba y varios ejidos cercanos, los ejidatarios y pobladores han destruido monumentos arqueológicos en sus tierras de cultivo para poder vender terrenos sin ningún problema. Un ejidatario le comentó al Dr. Cortés Brasdefer que en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le dijeron que “mientras no haya evidencias no va a tener problemas”, por lo cual trata de no dejar ninguna evidencia. Él ya ha tenido problemas con el INAH por la destrucción de monumentos.

Destrucción de árboles y estructuras prehispánicas en la zona arqueológica de Chakanbakan, Quintana Roo, en noviembre de 2021. Fotos: Miguel Vargas, 23 de noviembre de 2021.





Camino de terracería abierto por un grupo de autoridades ejidales de Laguna Om desde la carretera Chetumal-Escárcega, en el kilómetro 181, hasta la zona arqueológica de Chakanbakan.
Foto: Juan Manuel Sandoval, 23 de noviembre de 2021.



La construcción del Tren Maya en el Tramo de Selva de Bacalar a Escárcega a cargo de una empresa militar y la resistencia de comunidades frente al megaproyecto.

Las zonas arqueológicas localizadas a lo largo del tramo carretero de Escárcega a Chetumal han sido objeto de destrucción y saqueo durante muchas décadas. Esta carretera se construyó a fines de la década de 1960, y sólo menos de un lustro después, el 6 de mayo de 1972 se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* la *Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas*; por lo tanto, durante la construcción de la misma no se llevaron a cabo labores de “Salvamento Arqueológico. La maquinaria utilizada para abrir el camino pasó en medio de muchas zonas arqueológicas, algunas de gran importancia por su tamaño como Becan y Xpuhil, las cuales quedaron divididas en dos partes, una a cada lado de la carretera, con lo cual se perdieron vestigios importantes en medio de ambas partes. Muchas otras zonas quedaron también divididas y aún se pueden observar vestigios de monumentos y estructuras prehispánicas en ambos lados de la carretera y a todo lo largo de ella por 270 kilómetros. Pero también hubo destrucción y saqueo por parte de habitantes de comunidades y ejidos cuando desmontaron grandes extensiones de selva para introducir ganado vacuno y para producción agrícola.

Un ejemplo de grave destrucción de monumentos arqueológicos durante ese tiempo fue el caso ya mencionado del ejido Sergio Butrón, donde algunos ejidatarios destruyeron unos mascarones en una estructura piramidal de 10 metros de altura, visible desde la carretera, los cuales eran similares a los de la zona arqueológica de Konhunlich a 20 km de distancia al sur, y por lo cual fueron encarcelados, aunque el entonces presidente Luis Echeverría los amnistió poco después.

Por supuesto que la destrucción de muchas zonas por la construcción de la mencionada carretera también implicó el saqueo de las mismas, en gran medida por parte del personal y los trabajadores de las empresas constructoras.⁴⁹

⁴⁹ Esta situación se puede observar en otras partes de la Península de Yucatán. Por ejemplo, en la autopista que va de la Ciudad de Campeche a la de Mérida pueden verse vestigios de monumentos de algunas zonas arqueológicas que quedaron divididas en 2 y hasta 3 partes, cuando la carretera que era de 2 carriles fue ampliada en los años de 2008 y 2009 a 4 carriles, 2 en cada dirección. Entre el kilómetro 15 y el kilómetro 16 ½, saliendo de la Ciudad de Campeche, adelante del CERESO de Koben, se observan algunas estructuras arqueológicas en medio del camellón que divide a la carretera de doble sentido. Es evidente que se trata de una zona arqueológica que cubría una extensión mayor que en la que se localizan estas estructuras y que se extendía a ambos lados de la ahora autopista. Más adelante se localizan otras estructuras de diferente tamaño en varios lugares. Pero en el kilómetro 105 se puede ver una zona de una extensión

Los riesgos de destrucción de más monumentos arqueológicos por la construcción de las vías del Tren Maya de este tramo, de manera directa o indirecta, son muy altos; por más que se refuerce el proyecto de “salvamento” y “rescate” que se ha llevado a cabo en los otros tramos de este tren. La obra de este tramo fue otorgada a la Secretaría de Defensa Nacional (Sedena), al igual que el aeropuerto Felipe Ángeles, el aeropuerto de Tulum y otro de los tramos del Tren Maya en la costa del Caribe. Desde que el presidente López Obrador otorgó la construcción del nuevo aeropuerto a los ingenieros militares de la Sedena, planteó que una vez que éste estuviera terminado en marzo de 2022, aquellos seguirían con la construcción de este tramo del Tren Maya. También planteó que la Sedena se haría cargo de la administración del Tren Maya y los recursos obtenidos de éste irían para el fondo de pensiones de los militares.⁵⁰

Recientemente, el presidente López Obrador anunció la creación de una empresa militar que será encargada de administrar los aeropuertos Felipe Ángeles y Palenque, además del Tren

importante que quedó dividida en 3 partes, un en medio del camellón y las otras a cada lado de la autopista. La del lado derecho en dirección a Mérida, muestra una gran estructura que quedó cortada tal vez por la mitad.

La arqueóloga Elena Canché menciona que los arqueólogos que hicieron este “Salvamento” decidieron trasladar al camellón algunas estructuras que quedaban en medio de los carriles ya que, de otra manera, hubieran quedado totalmente destruidas.

⁵⁰ En un acto en Tulum, durante una gira para supervisar los avances de las obras del Tren Maya el 19 de diciembre de 2020, el presidente Andrés Manuel López Obrador dijo que “el Gobierno mexicano estudia que una compañía del Ejército administre tres tramos del Tren Maya y algunos aeropuertos del país.” Explicó que de ese modo se podrán “financiar las pensiones de marinos y de soldados” y “garantizar la seguridad en la región” por la que pasará la megaobra de infraestructura, su proyecto estrella para el sureste de México. (Lambertucci, Constanza. (2020). “El Gobierno mexicano estudia que una empresa del Ejército administre tres tramos del Tren Maya”. *EL PAÍS*, 20 de diciembre. Recuperado de <https://elpais.com/mexico/2020-12-20/lopez-obrador-anuncia-que-una-empresa-del-ejercito-administrara-el-tren-maya-y-algunos-aeropuertos.html#?rel=mas>).

Por su parte, en una entrevista al diario *El Financiero* el 15 de marzo de 2021, Rogelio Jiménez Pons, director general del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) planteó que “Todos los recursos obtenidos a través del Tren Maya, proyecto prioritario del Gobierno de Andrés Manuel López Obrador, serán para el Ejército y los cerca de mil 500 kilómetros de ferrocarril pasarán a ser patrimonio de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena),” Jiménez Pons afirmó que la entrada de las fuerzas armadas como propietarios de la megaobra evitará que el ferrocarril se privatice como ocurrió con otros proyectos en los gobiernos anteriores. Agregó que “Está perfecto que sea un premio a las fuerzas armadas. Si nosotros tenemos una visión nacionalista de largo plazo patrimonial, que esto sea un negocio, pero del estado, nosotros vamos a tratar de hacer que esto sea un negocio en beneficio del mayor número de mexicanos, qué mejor que el Ejército se encargue de este negocio, nos garantiza muchas cosas y particularmente que no se privatice”. Finalmente, mencionó que el Tren Maya tiene un factor de “seguridad nacional” porque hay zonas de conflicto en el sureste del país, en donde operan cárteles, grupos de trata de personas y de venta ilegal de ganado, por lo que la participación de los militares disminuiría el impacto que dichas actividades tendrían sobre el proyecto. (Munguía, Aldo. (2021). “Ejército recibirá todos los beneficios obtenidos del Tren Maya; 'megaobra' será patrimonio de Sedena.” *El Financiero*, 16 de marzo. Recuperado de <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/ejercito-recibir-todos-los-beneficios-obtenidos-del-tren-maya-megaobra-sera-patrimonio-de-sedena>)

Maya⁵¹. El 10 de febrero de 2022, durante la celebración del 107 aniversario de la Fuerza Aérea Mexicana (FAM) en la Base Aérea Militar de Santa Lucía, López Obrador precisó que la empresa a cargo de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), que administrará las terminales aéreas, así como los 1,500 km de la línea ferroviaria del Tren Maya, se llamará Olmeca-Mexica-Maya.⁵² Refirió que el 75% de las utilidades de dicha empresa será destinado para las pensiones del personal de las Fuerzas Armadas, y aseguró que no quedará deuda alguna, pues las inversiones con presupuesto público, además de que se pagará por adelantado el mantenimiento del Tren Maya. Finalmente, dijo que al término de la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), el 21 de marzo de 2022, los ingenieros militares se dedicarán a la construcción de 600 kilómetros del Tren Maya en Quintana Roo y en Campeche, así como del Aeropuerto de Tulum, en Quintana Roo.⁵³

⁵¹ El poder que han asumido las fuerzas armadas en México ha sido creciente desde que el expresidente Carlos Salinas de Gortari firmara en 1993 el TLCAN, y durante el gobierno del presidente López Obrador el ejército ha asumido “nuevos” roles para participar en los proyectos prioritarios de la Presidencia de la República. Las tareas que el presidente López Obrador le ha asignado a la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) son: 1) Plan contra el robo de hidrocarburos (Huachicol); 2) Construcción y administración de los Aeropuertos Internacionales “Felipe Ángeles” (Santa Lucía) y de Tulum; además de la construcción de 600 kilómetros de infraestructura para el Tren Maya y la administración del mismo; 3) Plan de Migración y desarrollo de las fronteras Norte y Sur (controlar el flujo migratorio); 4) Programa “Sembrando Vida” (participación); 5) “Jóvenes construyendo el Futuro” (participación); 5) Banco del Bienestar (construcción de 2,700 sucursales); 6) “Guardia Nacional” (más del 70% de sus miembros son militares).

⁵² En el caso del segundo de los tres proyectos regionales como prioritarios para impulsar nuevamente el desarrollo económico del país, impulsados por el presidente López Obrador, el Corredor Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec, en marzo de 2021, el presidente anunció que se escrituraría a nombre de la Secretaría de Marina (Semar), así como de Veracruz, Tabasco, Chiapas y Oaxaca el Corredor Interoceánico de Istmo de Tehuantepec, a fin de reforzarlo para que no sea privatizado en un futuro. (“Marina controlará el Interoceánico”. *EL UNIVERSAL*, 20 de marzo de 2021. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/marina-controlara-el-interoceanico>)

La Secretaría de Marina/Armada de México ya está a cargo de las Aduanas y Puertos Marítimos de México; n el Istmo: Coatzacoalcos y Salina Cruz. La Guardia Nacional está a cargo del control de los flujos migratorios a través del Istmo y de la lucha contra la delincuencia organizada, junto con policías estatales, municipales, la Agencia Federal de Seguridad, el Ejército y la Marina/Armada.

⁵³ Además de anunciar la creación de la empresa militar que administrará los dos aeropuertos mencionados y el Tren Maya, durante la celebración del 107 aniversario de la Fuerza Aérea Mexicana (FAM) en la Base Aérea Militar de Santa Lucía, López Obrador también mencionó que “actualmente, los elementos de las Fuerzas Armadas construyen las 2,700 sucursales del Banco del Bienestar que comenzarán a operar el próximo año, con un costo de cinco millones 600 mil pesos por sucursal, de las cuales ya se han edificado mil 200, cada una en un lapso de dos meses. También dio a conocer que el personal castrense ha edificado 120 cuarteles de la Guardia Nacional con tiempo de construcción de seis meses y una inversión de 25 millones de pesos por cada base (...) Al término del encuentro inauguró las instalaciones de la Escuela Militar de Tropas Especialistas de la Fuerza Aérea, de la Escuela Militar de Materiales de Guerra, así como del Museo Paleontológico de Sata Lucía y el Museo Militar de la Aviación”. Todas estas instalaciones forman parte de la Base Militar Aérea de Santa Lucía, que se encuentran junto al aeropuerto internacional de Felipe Ángeles. (“AMLO anuncia empresa militar”. *El Sol de México*, 11 de febrero de 2022).

Pero los ingenieros militares ya se encuentran en la Zona Selva, al menos desde 2020, donde se ubica uno de los tramos del Tren Maya que se encargarán de construir, el tramo que va de Bacalar a Escárcega. Esta es una de las zonas más conflictivas para el avance de las obras de este megaproyecto por la resistencia que ha llevado a cabo principalmente el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil, mediante amparos⁵⁴ y otras formas de lucha que se han extendido a otras regiones del estado de Campeche. En la propia capital del estado, la ciudad de Campeche, el Colectivo de Tres Barrios (Santa Lucía, Ermita y Camino Real) logró un amparo, con apoyo y asesoría del CRIPX y del historiador Felipe Echenique, de la Dirección de Estudios Históricos del INAH, para detener el desalojo de 500 familias y la destrucción de sus casas, algunas de las cuales datan del siglo XIX, por la ampliación del derecho de vía para que el Tren Maya pasara en medio de estos barrios. Finalmente, esta lucha logró que el trazo del Tren se desviara, haciendo un rodeo para evitar pasar en medio de estos barrios.⁵⁵

El CRIPX también asesoró y apoyó a la Unión de Ejidos en Defensa del Territorio, conformado por unos 6 ejidos desde Candelaria hasta Escárcega (Pejelagarto, Don Samuel, Haro, Miguel Alemán, División del Norte), para exigir un pago justo por sus tierras vendidas al Tren Maya (y que fueron defraudados por un despacho de abogados contratado por Fonatur para hacer

⁵⁴ Vázquez, Jesús. (2020). “Conceden suspensión definitiva del Tren Maya en Xpuhil.” *V | lex, Información jurídica inteligente*, 4 de marzo. Recuperado de <https://vlex.com.mx/vid/conceden-suspension-definitiva-tren-840970130>; e “Indígenas mexicanos frenan segundo tramo del Tren Maya con recurso de amparo.” *Agencia EFE*, 8 de diciembre. Recuperado de <https://www.efe.com/efe/espana/economia/indigenas-mexicanos-frenan-segundo-tramo-del-tren-maya-con-recurso-de-amparo/10003-4413607>

⁵⁵ El 24 de agosto de 2020, FONATUR dio la noticia de que “en el Tren Maya se harán cambios en su ruta, especialmente en Campeche, lo que generará un ahorro aproximado de 2 mil millones de pesos (...) Jiménez Pons, señaló que una de las modificaciones será que ya no entrará a la Ciudad de Campeche”. Dijo que las vías del proyecto pasarán de manera paralela al periférico Pablo García y Montilla y que la estación se ubicará cerca del aeropuerto, fuera de la urbe. Mencionó como una de las razones los amparos interpuestos por el Colectivo Tres Barrios, aunque sin mencionar a esta organización. (Gobierno de México, Fondo Nacional de Fomento al Turismo. (2021). “Fonatur anuncia cambio de ruta de Tren Maya en San Francisco de Campeche.” *Comunicado 38/2021*, 24 de agosto. Recuperado de <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-anuncia-cambio-de-ruta-de-tren-maya-en-san-francisco-de-campeche?idiom=es>)

Por su parte, en un comunicado firmado por el “Colectivo Tres Barrios” de Campeche el mismo día, se plantea que “(...) Este anuncio es una victoria para las y los vecinos que hemos resistido por dos años en contra de los desalojos forzosos a los que se nos quería someter para hacer ese megaproyecto (...)” (Colectivo-Tres-Barrios, s/f. FONATUR ANUNCIA QUE NO DESALOJARÁ A LOS BARRIOS DE CAMPECHE. ¡Ni Gente Sin Barrio, Ni Barrio Sin Gente! Los Tres Barrios de Campeche se quedan).

los pagos), así como para evitar, mediante amparos, el desalojo de algunos habitantes cuyas viviendas se localizan en el derecho de vía⁵⁶.

Durante la contingencia en 2020, el 21 de abril, 100 organizaciones y comunidades mayas (la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch Xíinbal, el Colectivo de Comunidades Mayas de los Chenes, el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil y otros), colectivos en defensa del ambiente y los derechos humanos, además de muchos académicos especialistas emitieron un pronunciamiento pidiendo al presidente López Obrador que detuviera las obras del Tren Maya durante la contingencia y al término de ésta se abriera un debate sobre la pertinencia del Megaproyecto⁵⁷. No hubo respuesta. El 25 de noviembre de ese año, el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil (CRIPX) y otras organizaciones, con el respaldo de 268 mil firmas obtenidas mediante la plataforma “Salva la Selva”, exigieron a la Sermanat que no se autorizara al Fonatur la MIA para la fase del Tren que iría de Calakmul a Escárcega, en Campeche. La representante del CRIPX, Sara López González, aseguró que el proyecto haría peligrar miles de hectáreas de selva, que es hábitat de especies en riesgo de extinción como el jaguar, el pecarí de labios blancos y venados, además que amenazaría la identidad de los pueblos indígenas.⁵⁸

⁵⁶ INVITACIÓN. 31 de mayo de 2021. Denuncias de violaciones contra comunidades de Campeche por el proyecto Tren Maya. Atención: Jefes y jefas de información y reportera/o que cubre la fuente: Autoridades ejidales y personas integrantes de ejidos de Don Samuel, División del Norte, Haro, Escárcega y Miguel Alemán, entre otros, en el estado de Campeche, han integrado un Frente para denunciar públicamente y ante las autoridades correspondientes, extorsiones y amenazas por parte de Barrientos y Asociados, S.A. de C.V., la empresa contratada por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) para negociar lo correspondiente al pago por derechos de vía para el proyecto Tren Maya. Para escuchar directamente sus testimonios, le invitamos a la: CONFERENCIA DE PRENSA VIRTUAL Que tendrá lugar el próximo MIÉRCOLES 2 DE JUNIO (2021) A LAS 11 DE LA MAÑANA. A través de la plataforma de ZOOM: <https://us02web.zoom.us/j/88126557876?pwd=NDVpdC9wM3hjUXkyMk13M0ZRdzVIQT09> Código de acceso: 576285

⁵⁷ *Pronunciamiento sobre el Tren Maya en tiempos de Covid*, firmado por organizaciones e individuos. 21 de abril de 2020. Por su parte, el 14 de mayo de ese año la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) ordenó al Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) implementar medidas cautelares “de manera urgente” para suspender las actividades no esenciales relativas al Tren Maya, con el afán de evitar la propagación de covid-19 en la Península de Yucatán y entre los trabajadores del megaproyecto. En un comunicado emitido este jueves, la CNDH aseveró que tomó esta decisión a raíz de una queja interpuesta por “pueblos originarios y organizaciones civiles defensoras de derechos humanos”, que adujeron que la continuación de las obras a pesar de la emergencia sanitaria derivada de la pandemia de covid-19 representa una “presunta violación del derecho humano a la salud, la integridad personal y la vida”. (Tourliere, Mathieu. (2020). “La CNDH urge suspender obras del Tren Maya por covid-19.” *PROCESO*, 14 de mayo. Recuperado de <https://www.proceso.com.mx/630065/cndh-tren-maya-covid-19>

⁵⁸ Chim, Lorenzo. (2020). “Exigen a Semarnat no autorizar el MIA para primera fase del proyecto regional Tren Maya.” *La Jornada*, 26 de noviembre.

Frente a estas acciones del CRIPX, del Centro Mexicano de Derecho Ambiental A.C y de otras organizaciones, en su conferencia de prensa del 28 de agosto de 2020 el presidente López Obrador hizo una serie de declaraciones tratando de descalificarlas, y éstas emitieron un comunicado dando respuesta a las acusaciones y exigiendo “del Presidente de la República una disculpa pública por las agresiones directas dirigidas a las Organizaciones de la Sociedad Civil que hemos trabajado en defensa de los derechos humanos de todos y todas, emitidas por él en su conferencia de prensa”.⁵⁹

El CRIPX surgió en 1994, cuando llegaron a esta comunidad unos 3,000 indígenas Chóles de Chiapas, desplazados por la guerra del Ejército Mexicano en contra del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN), estos recién llegados se organizaron y lograron quitar a las autoridades municipales. En su demanda por agua, el principal problema de la zona, bloquearon la carretera federal Escárcega-Chetumal, y el gobierno mexicano envió tropas de élite a reprimirlos argumentando que estaban ligados al EZLN.⁶⁰ La Sedena estableció un cuartel en el centro del poblado para estas tropas, y desde hace algunos años se construyeron nuevas instalaciones a la salida del poblado hacia el sur, donde recientemente los ingenieros militares han construido un cuartel para la Guardia Nacional. También construyeron una sucursal del Banco de Bienestar frente al cuartel, donde muchos campesinos vinculados al Programa “Sembrando Vida” cobran sus pagos. Otra sucursal de este Banco se encuentra a unos cuantos metros de la entrada de la zona arqueológica de Xpuhil, aunque aún no funciona.

Además, el gobierno federal le otorgó a la Sedena la rehabilitación del acueducto que lleva agua a Xpuhil y otras comunidades desde 4 pozos profundos localizados en la comunidad de López Mateos, a un par de kilómetros de la laguna de Silvituc, población que se encuentra a casi 100 km (98.7 km) de distancia de la primera. A lo largo de la carretera entre estas dos comunidades se localizan 7 cárcamos de bombeo (a mitad de camino existe una pendiente por la cual tiene que subir el agua que es impulsada por dichas bombas), y cuyas labores están ya en manos de ingenieros militares. Véanse fotos:

⁵⁹ Declaración intitulada “La defensa de los derechos humanos fortalece la democracia y no debe criminalizarse”, firmada por el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil A.C., el Centro Mexicano de Derecho Ambiental A.C., el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible Diálogo y Movimiento A.C., Indignación A.C. y Fundación para el Debido Proceso Legal A.C.

⁶⁰ Comunicación personal de Sara López y de Romel González, dos los líderes del CRIPX al autor, el 4 de septiembre de 2019.



Pozo 2 de los 4 pozos profundos localizados en la comunidad de López Mateos, cerca de la Laguna de Silvituc, de donde se abastece el agua a Xpuhil y otras comunidades. La rehabilitación del acueducto que conecta ambas comunidades está a cargo de la Dirección General de Ingenieros de la SEDENA. Foto: Marcela de Lourdes Orozco Contreras, agosto de 2021.



Cárcamo de Rebombeco 5 del Acueducto López Mateos-Xpuhil. Rehabilitación a cargo de la Dirección General de Ingenieros de la SEDENA. Foto: Marcela de Lourdes Orozco Contreras, agosto de 2021.

Considero que mencionar esto es importante ya que, desde que el presidente López Obrador anunciara este proyecto las comunidades de esta región del Tramo Selva, muchas de ellas organizadas en el CRIPX, se opusieron manifestando que lo que necesitaban era agua y que primero resolvieran este problema antes de discutir la construcción del Tren. La demanda de agua es una lucha que data de varias décadas (desde 1994), y es una de las razones por la cual se han interpuesto amparos. Durante la asamblea informativa de noviembre de 2019 en Xpuhil, Municipio de Calakmul, el representante de Fonatur les dijo que tendrían agua suficiente para cubrir sus necesidades y que ésta se traería por un acueducto desde el río Candelaria, pero que desistieran del amparo⁶¹. Desde entonces éste ha sido el discurso utilizado por las autoridades de Fonatur y del mismo presidente López Obrador, quien en una visita que hizo en junio de 2021 a Xpuhil, les dijo que si apoyaban su proyecto del Tren Maya tendrían toda el agua que requirieran. Condicionando de esta manera el abasto de agua a que la gente que firmó se retire de los amparos que existen.

Es claro que al otorgarle a la Sedena la rehabilitación del acueducto que va desde Silvituc hasta Xpuhil, ésta tiene bajo su control el abasto del agua; y los ingenieros militares pueden construir fácilmente un acueducto desde el río Candelaria hasta Silvituc para asegurar un mayor abasto de este elemento líquido, ya que la distancia desde la población de Candelaria, que se ubica a la vera del río del mismo nombre, es de poco más de 100 kilómetros siguiendo el trazo del Tren Maya por el derecho de vía ya existente y que pasa junto a las comunidades de Pejelagarto, Miguel Alemán, Luna, Don Samuel, Haro, División del Norte hasta Escárcega, y de ahí por el derecho de vía o servicio de la CFE bajo las líneas de alta tensión, hasta Silvituc, donde se conectarían ambos acueductos.

⁶¹ Funcionarios del Fondo Nacional de Turismo (Fonatur) han condicionado el agua a comunidades de Calakmul, Campeche, que lograron la suspensión provisional del Tren Maya y han culpado al Consejo Regional Indígena y Popular de Xpuhil (CRIPX) por la falta del líquido. “Fonatur ha ido a las comunidades para desprestigiar a la organización, en la comunidad de Los Ángeles dijeron que por culpa del amparo no se les apoya con la pipa de agua. En comunidades donde la gente apoyó el amparo no les llevan agua”, denunció Romel González Díaz, integrante del consejo y uno de los promoventes del amparo. El activista añadió que Fonatur condiciona los apoyos y el agua si se desisten del juicio de amparo. “Juegan con las necesidades de la gente y crean una división en las comunidades, en lugar de desacreditar a la organización, entreguen informes, que mejor argumenten por qué sí es viable su tren”, apuntó. Cabe recordar que durante la asamblea sobre el Tren Maya en noviembre del 2019 que tuvo lugar en Xpuhil, cabecera del municipio de Calakmul, y reunió a autoridades y participantes de más de 80 localidades de la región, el clamor generalizado fue que se les resuelva el problema de la escasez de agua. “Fonatur condiciona agua a comunidades que lograron suspensión del Tren Maya”. EDUCA (Servicios para una Educación Alternativa, A.C.), 14 febrero, 2020.

Considero que una de las razones para que los militares se hagan cargo de construir el Tren Maya en este tramo de Selva (de Bacalar a Escárcega) es porque en esta región se encuentra uno de los movimientos de resistencia más fuertes, el cual ha logrado frenar el avance del proyecto con amparos y cuestionamientos sólidos a los supuestos beneficios para las poblaciones; y el condicionar el abasto del líquido a que dejen de lado a los amparos es tratar de desmontar, en primera instancia, la resistencia contra el proyecto, para poder avanzar no sólo en la construcción de la infraestructura para el Tren, sino también en el desarrollo de un corredor turístico entre Xpuhil y Conhuas (60 kilómetros de distancia entre ambas poblaciones) (hostales, restaurantes, agencias turísticas, renta de vehículos, etcétera). En Conhuas se encuentra la desviación para llegar a la zona arqueológica de Calakmul (a 60 kilómetros de distancia desde la carretera, a mitad de cuyo camino se localiza otra zona arqueológica más pequeña denominada Ramonal). Y en el tramo mencionado entre Xpuhil y Conhuas se concentran una parte importante de las zonas arqueológicas abiertas al público (Xpuhil, Chicanná, Becan, Balamkú, El Tigre, Calakmul, Ramonal) y otra que está en los planes del INAH para su apertura (Nadzcaan). La mayoría de ellas se ubican dentro de la Reserva Nacional de Calakmul. Y el abasto del líquido a través de un acueducto desde el río Candelaria hasta Silvituc donde se conectaría con el que abastece a Xpuhil sin duda también será obra de los ingenieros militares de la Sedena.

Se podría argumentar que los militares ya tienen experiencia en la construcción de megaobras, después de haber construido el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en el tiempo previsto, y en cuyo espacio se localizaron miles de fósiles principalmente del Mamut colombino, además de otros mamíferos como camellos, tigres dientes de sable, leones americanos, entre los principales; así como osamentas humanas pertenecientes a enterramientos prehispánicos acompañados de vasijas, instrumentos de obsidiana y otras ofrendas, en cuyos trabajos de “salvamento” y “rescate” también participaron los militares, lo que los “convertiría” en “especialistas” en el patrimonio histórico, arqueológico y paleontológico, como se muestra en videos tanto de la página oficial del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) bajo la administración de la Sedena, como de diversos medios electrónicos, donde los militares de la Sedena, junto a los arqueólogos del Instituto Nacional de Antropología e Historia, “informan” del significado y los avances de estos trabajos de “salvamento” y “rescate”⁶², con lo que la Sedena

⁶² Véase, por ejemplo, en la página oficial AIFA (SEDENA) <https://www.youtube.com/channel/UCIWD...> el video “Ejército rescata restos de mamut en el AIFA”, del 2 de junio de 2020 (Recuperado de

también incorpora a sus nuevas funciones lo que es materia de trabajo del INAH, lo cual está claramente establecido en la Ley Orgánica de este Instituto.

De esta manera, una vez que se logre desmontar la resistencia contra la construcción del Tren Maya, los militares no sólo podrían llevar a cabo los trabajos en este tramo de la región Selva (Bacalar-Escárcega), sino también “podrían colaborar” en los trabajos de “salvamento” y “rescate” arqueológico “en conjunto” con el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Los militares también tienen a su cargo otro tramo de construcción del Tren Maya, de Cancún a Tulum, en el cual también participará el Grupo México, y donde recientemente se ha tomado la decisión de hacer cambios a la ruta, “para ahorrar tiempo y dinero” de acuerdo con el propio presidente López Obrador. Y es que el gobierno pretende poner en operación el Tren Maya antes de que concluya el sexenio (septiembre de 2024), y con esa perspectiva se realizaron cambios a una parte de la ruta y se nombró a Javier May, como nuevo titular de Fonatur, en lugar de Jiménez Pons (quien pasó a la subsecretaría de la Secretaría de Transporte y Comunicaciones), responsable del megaproyecto.⁶³

En este tramo se había decidido construir la vía del tren desde Playa del Carmen hasta el aeropuerto de Cancún en un “segundo piso elevado” al centro de la autopista 307, debido a las

<https://www.youtube.com/watch?v=ruCwI3mG0M4&t=23s>) donde la soldado Alexa Bueno, explica durante 15 minutos, que “la Secretaría de la Defensa Nacional en conjunto con el Instituto Nacional de Antropología e Historia se encuentran rescatando restos de fauna de hace muchos miles de años (...) desde marzo de 2019 se han localizado vestigios arqueológicos y paleontológicos (...)”. Y entrevista al arqueólogo Rubén Manzanilla, responsable del INAH de los trabajos del “salvamento” arqueológico en la obra, y al militar José de Jesús Cantoral, Jefe de Mesa de Rescate Arqueológico y Paleontológico de la Obra, sobre el significado de este “salvamento”. Ambos explican diversos procesos de la excavación y la conservación de los hallazgos, tanto paleontológicos como arqueológicos.

El 23 de julio de 2020, en un programa del Canal de internet *France 24 en Español* (recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=tP7IMN9umyE>), además del arqueólogo Rubén Manzanilla, responsable del INAH de los trabajos del “salvamento” arqueológico en la obra, quien habla de los avances del proyecto; el militar José de Jesús Cantoral, Jefe de Mesa de Rescate Arqueológico y Paleontológico de la Obra, menciona que, “Para el Ejército Mexicano es muy importante la preservación de la historia y tenemos indicaciones directas del alto mando del ejército de todos los apoyos necesarios para el desarrollo de su trabajo de investigación.”

Y el 29 de diciembre de 2021, Beatriz Gutiérrez Müller, esposa del presidente López Obrador en una visita a Santa Lucía señaló que en los trabajos del aeropuerto internacional Felipe Ángeles se han encontrado y han logrado distinguir restos de 200 mamuts, por lo que se decidió la instalación del “Museo del mamut”. En su cuenta de Facebook mencionó que “Éste que nuestro fue hallado intacto. Según explicaba un arqueólogo militar, cuando estuve en el sitio, cayó de bruces sobre un pantano y con miles de años que han transcurrido, al hacer los trabajos de limpieza, se logró recuperar cada uno de sus huesos (...)”. Redacción AN/GS. (2021). “Se han encontrado 50,000 huesos de animales y pobladores durante trabajos del aeropuerto Felipe Ángeles: Gutiérrez Müller.” *Aristegui Noticias*, Recuperado de <https://aristeguinoticias.com/2912/mexico/se-han-encontrado-50000-huesos-de-animales-y-pobladores-durante-trabajos-del-aeropuerto-felipe-angeles-gutierrez-muller/>

⁶³ Martínez, Fabiola y Garduño, Roberto. (2022). “Concluir Tren Maya a fines de 2023, razón de cambios a la ruta: AMLO”. *La Jornada*, 20 de enero.

irregularidades que presentaba el subsuelo sobre el que iría el Tren. En el nuevo trazo, y para evitar pasar por la zona urbana y para no afectar la movilidad de la ciudad, en la cual tampoco se construirá una de las estaciones del Tren, la vía correrá 20 kilómetros sobre el derecho de vía o servicio de la CFE siguiendo las líneas de alta tensión, y otro tramo “interior” por tierras del Ejido Bonfil hasta la estación en el aeropuerto de Cancún⁶⁴, lo que pone en riesgo los monumentos arqueológicos que existen en la zona.⁶⁵ Para esta nueva ruta se expropiaron 240 hectáreas de propiedad privada en los municipios de Benito Juárez (Cancún), Puerto Morelos y Solidaridad⁶⁶, bajo la justificación de que fueron “Expropiaciones concertadas”, a pesar de que en un principio Fonatur había planteado que no habría expropiaciones para el Tren Maya, proponiendo como alternativas que los propietarios de terrenos lo rentaran a Fonatur, que los aportaran a un fideicomiso o, en el último caso, se les pagara de manera justa por sus activos⁶⁷, lo cual no ha sucedido así en el última de estas alternativas con relación a los ejidos de Campeche que formaron, por ello, la Unión de Ejidos en Defensa del Territorio.

Desde el comienzo de esta megaobra el costo de la misma aumentó a partir de su presupuesto original que fue de 156 mil millones de pesos, y Fonatur calculaba, en septiembre de 2021, que sería hasta 47% más caro por diversas razones, entre las cuales estaba el encarecimiento del acero, el aumento en el pago de fletes, por diversos cambios en la ruta, el pago por

⁶⁴ Rodríguez, Elisa. (2021). Modifica Fonatur el trazo de Tren Maya.” *24 Horas* (Quintana Roo), 26 de noviembre.

⁶⁵ Ya desde que arrancaron los trabajos del Tren Maya en 2018, se planteó la necesidad de “evitar impactos negativos en patrimonio cultural”. El 16 de diciembre de 2018, en el marco de la ceremonia maya realizada en Tulum, en la que se solicitó permiso a la naturaleza para la construcción del Tren Maya, Adriana Velázquez Morlet, delegada en Quintana Roo del Instituto Nacional de Antropología e Historia, informó que muy cerca de la carretera y debajo de las torres de alta tensión por donde está anunciado que pasará la vía férrea existen por lo menos dos puntos de gran importancia arqueológica a nivel estatal tanto en Xel-há como en Tankah, ambos en la Riviera Maya. Estos dos sitios implicarán esfuerzos adicionales para evitar impactos negativos en el patrimonio cultural de la zona, explicó, pues en ambos casos está confirmada la existencia de edificios prehispánicos en ambos lados de la carretera Cancún-Tulum. Se trata de sitios importantísimos que obligarán a hacer desviaciones, puentes o pasos a desnivel que no afecten estas estructuras”, comentó. “Además, hay evidencia de sitios más pequeños o parcialmente investigados en la comunidad de Limones en el municipio de Othón P. Blanco, además de otros vestigios dispersos a lo largo de la carretera y líneas de alta tensión”, destacó. Esto es independiente de la prospección arqueológica que se realice a lo largo de todo el trazo del tren, la cual, al menos en Quintana Roo, se llevará aproximadamente un año, pues son más de 500 km en la parte que corresponde al estado. Esta prospección permitirá descartar o confirmar la existencia de otros sitios arqueológicos para establecer una coordinación con el equipo encargado del Tren Maya para evitar daños a estos sitios”. (Vázquez, Jesús. (2018). “Instan a evitar impactos negativos en patrimonio cultural.” *El Economista*, 17 de diciembre.)

⁶⁶ Vázquez, Jesús. (2022). “Cambios de trazo en Tren Maya obligan a expropiación de tierras.” *El Economista*, 18 de enero.

⁶⁷ De la Rosa, Alejandro. (2018) “No habrá expropiaciones para el Tren Maya: Fonatur.” *El Economista*, 14 de diciembre de 2018.

expropiaciones de tierras privadas, etcétera. Para ese mes el costo había aumentado hasta 200 mil millones de pesos y Fonatur calculaba que al final de la obra se invertirían hasta 230 mil millones de pesos, 74 mil millones más que lo inicialmente previsto por el gobierno. Además, de acuerdo con el entonces director de Fonatur, Rogelio Jiménez Pons, el avance del Tren Maya había sufrido un retraso de 5 meses derivado de diferentes obstáculos, como los fenómenos meteorológicos que afectaron a la Península de Yucatán en 2020, con dos huracanes y cuatro tormentas; la entrega a destiempo de materiales, debido a que países como Italia y Alemania, de donde provienen los durmientes cerraron sus fronteras durante algunos meses por la contingencia frente a la pandemia de COVID-19. También por el cambio del trazo y modificación de la ubicación de estaciones del Tren

ante la negativa de algunos ciudadanos de ser reubicados, En Campeche, el gobierno desistió ante los amparos y optó por colocar la estación a 10 kilómetros de la capital de ese estado. En Mérida no se va a construir la estación unas cuadras del “Paseo Montejo”, porque el gobierno quiere evitar una serie de amparos que retrasarían la obra.⁶⁸

Otros elementos que se han mencionado que han incidido en dicho retraso son las irregularidades en el terreno por fallas geológicas, mismas que obligaron a modificar el trazo del Tren, así como para no afectar la zona urbana de Playa del Carmen ya mencionado⁶⁹. Y un obstáculo más que ha retrasado el avance de la obra, según Jiménez Pons, son los hallazgos arqueológicos. Con ello se muestra una contradicción respecto al llamado patrimonio arqueológico, que para Fonatur sólo se trataría de las estructuras prehispánicas monumentales en las zonas arqueológicas ya abiertas al público y otras más con esas características que aún no han sido abiertas al turismo; mientras que los monumentos arqueológicos que no tengan esas características se vuelven un “obstáculo”, y, por lo tanto, podrían estar en riesgo de ser destruidos directa o indirectamente por el avance de este megaproyecto, como hemos mencionado en otra parte de este escrito.

⁶⁸ Munguía, Aldo. (2021) Tren Maya sería hasta 47% más caro y ya suma cinco meses de retraso.” *El Financiero*, 21 de septiembre.

⁶⁹ EFE. (2021). “Tren Maya retrasado”. *Diario de Yucatán*, 27 de noviembre.

Pero también otros megaproyectos del gobierno federal han enfrentado una serie de obstáculos para su avance, los cuales pudieran incidir en que dichos proyectos no fueran terminados antes que finalizara el sexenio del presidente López Obrador, por lo que éste intentó “blindar” estos proyectos mediante un decreto que consideraría a estas obras como cuestión de interés público y de seguridad nacional.

El 22 de noviembre de 2021, el *Diario Oficial de la Federación* publicó el “ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y de seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional.”⁷⁰

En este Acuerdo se establecen 3 artículos:

ARTÍCULO PRIMERO. - Se declara de interés público y seguridad nacional la realización de proyectos y obras a cargo del Gobierno de México asociados a infraestructura de los sectores comunicaciones, telecomunicaciones, aduanero, fronterizo, hidráulico, hídrico, medio ambiente, turístico, salud, vías férreas, ferrocarriles en todas sus modalidades energético, puertos, aeropuertos y aquellos que, por su objeto, características, naturaleza, complejidad y magnitud, se consideren prioritarios y/o estratégicos para el desarrollo nacional.

ARTICULO SEGUNDO. - Se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a otorgar la autorización provisional a la presentación y/u obtención de los dictámenes, permisos o licencias necesarias para iniciar los proyectos u obras a que se refiere el artículo anterior, y con ello garantizar su ejecución oportuna, el beneficio social esperado y el ejercicio de los presupuestos autorizados.

La autorización provisional será emitida en un plazo máximo de cinco días hábiles contados a partir de la presentación de la solicitud correspondiente.

⁷⁰ Secretaría de Gobernación. (2021). “ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional”. *Diario Oficial de la Federación*, 22 de noviembre. Recuperado de https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5635985&fecha=22/11/2021

Transcurrido dicho plazo sin que se emita una autorización provisional expresa, se considerará resuelta en sentido positivo.

ARTICULO TERCERO. - La autorización provisional tendrá una vigencia de doce meses, contados a partir de su emisión, periodo en el cual se deberá obtener, conforme a las disposiciones aplicables, la autorización definitiva.

Entre los proyectos considerados en este Acuerdo están el Corredor Interoceánico, la Refinería Dos Bocas y el Tren Maya. Inmediatamente muchas organizaciones que han estado luchando y resistiendo principalmente el avance de los megaproyectos del Tren Maya y del corredor Interoceánico dieron diversas respuestas rechazando el decreto.

El 8 de diciembre de 2021 el pleno del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales (INAI) acordó, por unanimidad, interponer controversia constitucional ante la Corte, al considerar que el acuerdo del presidente Andrés Manuel López Obrador, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) vulneraba el derecho de acceso a la información y el principio de máxima publicidad, como consecuencia de catalogar las obras como asuntos de seguridad nacional. El INAI consideró que el acuerdo presidencial “dificulta la difusión y entrega de información relacionada con proyectos de infraestructura, sin que abra la posibilidad de realizar una valoración caso por caso, lo cual está relacionado de manera directa con el ámbito de competencia del INAI”. Y el 14 de diciembre, la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) concedió al INAI una suspensión a la reserva generalizada de la información relacionada con las obras de infraestructura del gobierno federal. Esta resolución especificó que solamente queda prohibido reservar, de manera generalizada, la información. Sin embargo, declaró improcedente la medida cautelar solicitada “para suspender las acciones que se indican en el acuerdo impugnado en relación con los proyectos y obras del gobierno de México, de este auto”. Por su parte, una jueza federal, adscrita al Juzgado Décimo Séptimo de Distrito en Materia Administrativa de la Ciudad de México, concedió a la organización civil Litigio Estratégico la primera suspensión definitiva contra el mencionado acuerdo del Ejecutivo; y consideró que con esto se complementaba la medida otorgada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) en favor del (INAI). La resolución judicial concede la suspensión definitiva, únicamente referente a que los actos reclamados no sean considerados como de ‘interés

público y seguridad nacional' y con ello, no se restrinja el acceso a la información y documentación relacionada con dichos proyectos de infraestructura.⁷¹

A pesar de estas resoluciones, el Acuerdo mantiene la esencia autoritaria para permitir llevar a cabo los megaproyectos a toda costa.

A manera de conclusiones

Lo que se ha hecho evidente con la *“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”*, y con el análisis aquí presentado donde se muestra que la presunta destrucción ya no es tal, es que la investigación arqueológica, junto con las otras disciplinas antropológicas dentro del Instituto Nacional de Antropología e Historia, en cuya Ley Orgánica se establece como una de las funciones esenciales del mismo, cada vez más se están dejando de lado por las propias autoridades del Instituto bajo diversos supuestos, principalmente la falta de recursos financieros; y que el “Salvamento Arqueológico” está sustituyendo tales proyectos, reduciendo el qué hacer de los arqueólogos al trabajo puramente técnico, lo mismo que los trabajos dedicados a la apertura de más zonas arqueológicas para el turismo internacional, sobre todo en toda la región Maya del norte de Chiapas, así como de Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, que el Tren Maya se encargará de transportar.⁷²

⁷¹ Redacción AN / MDS (2022). “Jueza otorga suspensión definitiva contra acuerdo que declara de seguridad nacional obras y proyectos del gobierno federal.” *ARISTEGUI NOTICIAS*, 01 de marzo. Recuperado de <https://aristeginoticias.com/0103/mexico/juzgado-concede-suspension-definitiva-contra-acuerdo-que-declara-de-seguridad-nacional-obras-y-proyectos-del-gobierno-federal/>

⁷² En enero de 2021, el arqueólogo Pedro Sánchez Nava, Coordinador Nacional de Arqueología, quien siempre e manifestó en favor del “Tren Maya” desde que éste fuera anunciado por el gobierno federal como uno de sus principales proyectos, en enero de 2020 anunció que 3 o 4 zonas arqueológicas podrían abrirse al público en la ruta del “Tren Maya”. Uno de estos sitios es Kulubá en el estado de Yucatán; el segundo es Nadzcaan, en Campeche e Ichkabal en Quintana Roo. Nadzcaan es una ciudad emplazada en una meseta y conformada por 3 grupos arquitectónicos construidos en el periodo Clásico (250-1000 dC). Conserva varios monumentos conmemorativos y en uno se grabó el glifo emblema de Calakmul. También se pueden apreciar dos plazas, 10 edificios y un juego de pelota en el que se aprecia la transición del estilo Petén al de Río Bec. Ichkabal está al poniente de la laguna de Bacalar, rodeada de gran cantidad de asentamientos prehispánicos menores y muy cerca de la zona de Dzibanché. (“Se abrirán al público hasta cuatro zonas arqueológicas en la ruta del tren Maya: INAH.” *La Jornada*, 9 de enero de 2020).

Estas labores son presentadas como la panacea de las investigaciones arqueológicas. Para las y los arqueólogos que participan en el Proyecto de Salvamento Arqueológico “U Lu’umil Maaya Wiiniko’ob”,

La construcción del Tren Maya ofrece el reto y la oportunidad de proteger e investigar el patrimonio de diversas regiones del área maya a través del salvamento arqueológico. La propuesta metodológica y el uso sistemático de tecnología digitales ofrece nuevos estándares en tiempo y detalle para el registro del patrimonio arqueológico.

(...) El Tren Maya (...) tendrá importantes repercusiones para el estudio y la protección del patrimonio cultural (...)

(...) Para realizar eficientemente los trabajos arqueológicos se ha integrado un equipo interdisciplinario y se ha desarrollado una metodología basada en herramientas tecnológicas avanzadas como imágenes de LIDAR, GPS de alta precisión, fotogrametría terrestre, vehículos aéreos no tripulados (VANT), así como sistemas de información geográfica (SIG) que ha permitido agilizar el proceso de registro en campo hasta en un 60% respecto al método tradicional.⁷³

Después de describir los hallazgos en los Tramos 1 (Palenque-Escárcega), 2 (Escárcega Calkimí), 3 (Calkiní-Izamal), 4 (Izamal-Cancún), 5 Norte (Cancún-Playa del Carmen), y 5 Sur (Playa del Carmen-Tulum), las y los autores concluyen,

El proyecto de salvamento arqueológico en el Tren Maya es un esfuerzo colectivo e institucional para reforzar la investigación, la recuperación y la protección del patrimonio cultural en respuesta a las obras de infraestructura moderna y los constantes procesos de reocupación del entorno. Este proyecto pretende dar un paso

⁷³ Pérez Rivas, Manuel Eduardo; López Corral, Aurelio; Toscano Hernández, Lourdes; Benavides Castillo, Antonio; Echaury Pérez, Ileana, Novelo Osorno, Sara; Ancona Aragón, Iliana; Boucher Lelandais, Sylviane; Barba-Meinecke, Helena; Pantoja Díaz, Luis; Becerra Ayala, Henessy; Osorio León, José; Pérez Ruiz, Francisco; Moreno Hernández, Juana; Alcalá Castañeda, Enrique; Stanton, Travis; Carrillo Boch, Vania; Venegas de la Torre, Joaquín; y Gomes Da Silva, Higor Alves. (2022). “Tecnología aplicada a la protección y registro del patrimonio arqueológico. La experiencia del Tren Maya.” *Arqueología Mexicana*, Vol. XXIX, Núm. 172, enero-febrero.

adelante utilizando los recursos tecnológicos más avanzados para preservar de manera virtual los hallazgos del arqueólogo.

El avance de las megaobras impulsadas por el gobierno del presidente López Obrador, el Tren Maya en el caso que analizamos, y cuyo término está programado para finales de 2023, entra en una fase acelerada con la llegada en marzo de los ingenieros militares con el “Acuerdo” mencionado bajo el brazo, para hacerlo cumplir.

Las nuevas funciones que le han venido otorgando a los militares los gobiernos desde Carlos Salinas De Gortari, hasta el actual de Andrés Manuel López Obrador, responde a las necesidades del capitalismo global surgido precisamente en la década de 1980 y que Salinas De Gortari fue el que consolidó la entrada de México a este proceso, mediante el TLCAN.

Pero este incremento de la militarización en México no es un hecho aislado, sino global. De acuerdo con Robinson (2020a)⁷⁴, la movilidad del capital, facilitado por el desarrollo tecnológico en las décadas de 1980 y 1990 gracias al internet, la fibra óptica y los satélites, mediante los cuales se globalizaron la producción y el sistema financiero, permitió que, en la década actual la avanzada digitalización de la economía y la sociedad global y la aplicación de tecnologías de la cuarta revolución industrial hayan venido a impulsar otra ronda de reestructuración y transformación del capitalismo global basada en dicho proceso, el cual ha estado siendo acelerado por las cambiantes condiciones económicas y sociales causadas por la pandemia del COVID-19, que ha favorecido a un nuevo bloque de capital transnacional encabezado por las grandes corporaciones tecnológicas, las instituciones financieras y el Complejo Industrial Militar y de seguridad, que han amasado un poder aún mayor durante este período y consolidado su control sobre los puestos más altos de la economía global. Y conforme este proceso avance, aumentará la concentración del capital en todo el mundo, empeorará la desigualdad social y agravará las tensiones internacionales. Los grupos dominantes, apoyados en las aplicaciones digitales, a menos que sean forzados a cambiar el curso por la presión de las masas desde abajo, recurrirán a las trampas y engaños del Estado policiaco global para contener las convulsiones sociales.⁷⁵

⁷⁴ Robinson, William. (2020a) “Global capitalism post-pandemic.” *Race & Class* 62(2), pp. 1-11.

⁷⁵ “Durante la pandemia de covid-19, las fuerzas armadas en América Latina han desempeñado y continúan desempeñando funciones esenciales: fabricando equipos de protección, entregando víveres y atendiendo a civiles en sus hospitales. En al menos una decena de países, los soldados han sido también desplegados para hacer respetar, a menudo con brutalidad, medidas de confinamiento a una población mayoritariamente pobre de trabajadores informales.

Robinson (2020b)⁷⁶ menciona que el capitalismo global ha devenido en un sistema de represión para mantener el poder y sus grandes ganancias. Y también plantea que mientras que el mundo se vuelve más desigual, las personas se vuelven más “desechables”. Actualmente, los gobiernos excluyen sistemáticamente a secciones de sus poblaciones de la sociedad por medio de políticas de mano dura. Este autor apunta que el Estado policiaco global utiliza una variedad de ingeniosos métodos de control, incluyendo la encarcelación masiva, la violencia policiaca, las guerras provocadas por Estados Unidos y otros Estados, la persecución de migrantes y refugiados y la represión de activistas ambientales, pero también, añadiríamos aquí, de líderes y luchadores de los pueblos originarios, de afrodescendientes y otros que defienden sus territorios y derechos ancestrales.

Así, y no obstante que el gobierno del presidente López Obrador haya establecido una nueva normativa para la cooperación binacional contra el narcotráfico con Estado Unidos, ésta no cambia la esencia de la misma como se venía llevando a cabo. Y el papel de los militares se refuerza con las nuevas funciones y recursos que le ha mandado y otorgado el presidente López Obrador. Con ello se contribuye aún más a la acumulación militarizada del capital transnacional que viene creciendo rápidamente en América del Norte. Pero, lo más preocupante es que los militares mexicanos (Ejército/Fuerza Aérea y Marina/Armada) han asumido la doctrina de la Seguridad Nacional/Seguridad Regional, y que cumplen en territorio mexicano las funciones consideradas por el Comando Norte/Ejército Norte⁷⁷.

En Venezuela y Bolivia, las fuerzas armadas han sido utilizadas además para redoblar la represión contra críticos y apuntalar gobiernos con cuestionable legitimidad democrática. Observadores de la realidad latinoamericana temen que la militarización permanente constituya una nueva normalidad: que múltiples gobiernos provean mediante sus fuerzas armadas servicios básicos ante la falta de instituciones civiles, y que así aquellos controlen a sus críticos. La democracia en América Latina, apuntan, podría reconstituirse tras la pandemia sólo como una fachada.

(...) Desde el inicio de la pandemia, destacamentos de tropas han sido desplegados en centros urbanos de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Honduras, México, Perú y Venezuela para realizar patrullajes, controlar retenes, cerrar temporalmente las fronteras y, en algunos casos, detener ciudadanos por violar disposiciones sanitarias.

(...) Los militares mexicanos desempeñan un creciente número de funciones, pese a que enfrentan la vasta mayoría de las denuncias de ejecuciones extrajudiciales y desapariciones forzadas entre las instituciones del país.” Guerrero, Maurizio. (2020). “Con la excusa de combatir la pandemia, avanza la militarización de América Latina.” *Equal Times*, 7 noviembre. Recuperado de <https://www.equaltimes.org/con-la-excusa-de-combatir-la?lang=es#.X7LHjMhKiM9>

⁷⁶ Robinson, William. (2020b). *The Global Police State*. Pluto Press: London.

⁷⁷ Sandoval, Juan Manuel. (En prensa). “El TLCAN renovado, la Seguridad Regional y la conformación de un Ejército Transnacional en América del Norte.” En Marcela Orozco Contreras (Coordinadora), *Del TLCAN al T-MEC. 26 años*

De acuerdo con Villanueva (2022)⁷⁸,

(...) la acumulación militarizada avanza por medio del militarismo y la militarización. El militarismo es el recurso ideológico desde el cual se intenta justificar la intervención que el conjunto de las fuerzas armadas del Estado mexicano realiza en tareas civiles como las de seguridad pública y sanitaria, la investigación científica-militar, el resguardo de zonas arqueológicas y turísticas, el desarrollo de infraestructura financiera, educativa, hospitalaria, de comunicaciones y transporte, así como la administración de puertos y aduanas. El militarismo como recurso ideológico, acompaña a la militarización –que es la ocupación territorial de los pueblos y las calles de las ciudades- y también a la acumulación militarizada. Esta es una triada, no se explican las unas sin las otras (...)

Vemos entonces cómo los militares (Ejército, Marina/Armada y Guardia Nacional, junto con las diferentes policías cuyos mandos son también militares) pasan a formar parte de la infraestructura necesaria para el llamado “reordenamiento territorial” impulsado por el gobierno mexicano, no sólo en la Península de Yucatán, o el Istmo de Tehuantepec, o la frontera norte, sino en todo el territorio nacional, para controlar y dar seguridad a la configuración de las Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) dentro de los Espacios Globales para la expansión del capital transnacional en los que se inserta nuestro país (la Frontera México-Estados Unidos, y el Proyecto de Desarrollo e Integración de Mesoamérica o Proyecto Mesoamérica) y las ZEIA que se articulan entre sí y con los Espacios Globales mencionados. Considero que esta infraestructura de control y seguridad, junto con la infraestructura jurídica (principalmente las reformas estructurales que han modificado la Constitución y el Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá, entre otros), y la infraestructura física para el desarrollo de los megaproyectos, todo ello acompañado de un discurso “desarrollista” y “nacionalista”, son la esencia para la expansión y

de libre comercio. Buenos Aires: Red Mexicana de Acción frente al Libre Comercio y Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

⁷⁸ Villanueva, Víctor Hugo. (2021). “Militarismo, militarización y acumulación militarizada en México”. *El Zenzontle*, Núm.215, diciembre, p. 3. Recuperado de http://www.elzenzontle.org/archivo/el_zenzontle215_202112.pdf

acumulación del capital transnacional tan necesaria para la Clase Capitalista Transnacional en esta fase de la crisis del capitalismo global.

Finalmente, no me resta más que reiterar lo que presentamos en la Denuncia de Hechos ya mencionada varias veces en este trabajo, que

(...) el no haber llevado a cabo en tiempo y forma los trabajos tendientes a la conservación y estudio de todo ese mundo de Monumentos Arqueológicos, que reputamos en mucho casos como existentes aunque no estén descubiertos, no sólo implica negligencia y omisión relacionadas con las funciones que deben desempeñar (las autoridades del INAH) según los mandatos de las leyes respectivas, sino también los señalaría como responsables promotores y cómplices de destrucción, saqueo y vandalismo de Bienes Nacionales, al dejarlos expuestos a obras invasivas y destructivas, que sin referentes claros de sus ubicaciones, emplazamientos y reconocimientos, se puede presumir con gran dosis de certeza que terminarán siendo destruidos irremediablemente con la consiguiente pérdida del **Patrimonio Nacional**, pues son **Bienes Nacionales** que cuentan con protección de la Constitución, LGBN, LFMZAAH, RLFMZAAH, LOINAH.

Y que al actuar como subordinado de Fonatur, el INAH se somete a la perspectiva de éste último para privilegiar a las zonas de monumentos arqueológicos monumentales, que son las que atraen al turismo internacional y también al nacional, dejando en segundo plano a los monumentos arqueológicos rescatados en las labores de “salvamento”, la mayoría de los cuales irán a parar en las bodegas del INAH, con algunas “bellas piezas” expuestas en museos (¿el Museo del Tren Maya, similar al Museo del Mamut?); pero también permitiendo la destrucción y el saqueo de monumentos arqueológicos, algunos de los cuales podrían terminar en subastas internacionales, como hemos visto que sucede en los últimos años.⁷⁹

⁷⁹ Flores Soto, Alondra y Mateos-Vega, Mónica. (2021). “Pese a protestas, Christie’s subasta piezas precolombinas por 2.5 mde.” *La Jornada*, 10 de febrero. Y, Mateos-Vega, Mónica. (2021). “Oficios y “protestas enérgicas”, simulación ante la venta de arte prehispánico: arqueólogo.” *La Jornada*, 11 de noviembre.

ANEXOS

DIARIO INDEPENDIENTE
TRIBUNA

DEMANDAN DESVIAR RUTA DEL TREN MAYA

Tribuna / 11 marzo, 2022 /



TENABO. — Desviar la ruta del Tren Maya a fin de proteger el asentamiento descubierto cerca de la zona conocida como Sacamucuy en el ejido tenabeño, exigieron integrantes del Comisariado Ejidal.

En recorrido por el sitio, el comisario José Alonso Euán López, acompañado de su comitiva Rigoberto Collí Ku y Emiliano Collí Pech, encaró al personal del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), liderado por el arqueólogo Jesús Girón Cervantes.

El líder ejidal señaló que encontró un fragmento de una estructura maya en una de las tumbas, donde según el INAH, ya había terminado el trabajo de verificación. Y exigió conocer los hallazgos, lo cual fue negado por el funcionario al argumentar que se trata de una investigación oficial.

No estamos en contra del proyecto del Tren Maya —explicó Euán—, pedimos que respeten las estructuras de más de mil años de antigüedad que han aparecido en el ejido y se marque un nuevo trazo, para que no destruyan el patrimonio de los tenabeños.

El INAH no ha tenido ningún acercamiento con el ejido —continuó la autoridad—, y lo correcto sería que también los ejidatarios estén presentes en los trabajos que la dependencia realiza, no trabajando, sino verificando lo que se esté extrayendo.

Más adelante, el asentamiento maya descubierto podría ser restaurado e impulsado turísticamente, consideró.

Ante las demandas, Girón Cervantes dijo que no puede responder, ni dar a conocer lo que han encontrado porque es “una investigación en proceso”.

Finalmente, el comisario entregó una pieza que podría ser de una estructura maya, lo cual sorprendió al personal del INAH.