

## Crimen, impunidad y muerte detrás de la migración en Chiapas

Por: Ángeles Mariscal (Chiapas Paralelo), María Teresa Ronderos y Ángela Cantador (CLIP), Jody García (Plaza Pública), Brenda Medina (ICIJ) y Ronny Rojas (Telemundo). 29/05/2024

El 9 de diciembre de 2021, en una carretera en Chiapas, se volcó un tráiler en el que viajaban unas 200 personas buscando el sueño americano; 56 de ellas murieron. Al seguir esta tragedia, una alianza periodística transfronteriza descubrió la historia de cómo criminales organizados les cobran a los migrantes pasajes exorbitantes por embutirlos, como mercancías, en estas cajas de acero y crean a su paso una larga estela de corrupción. El corredor central chiapaneco, con dos pasos fronterizos principales, es el preferido para este tráfico brutal de personas en tractocamiones. Miles de migrantes de más de veinte nacionalidades han viajado como fantasmas hacia el norte. Solo se vuelven visibles cuando se accidentan o se mueren

CHIAPAS. – Sobrevivientes guatemaltecos del accidente ocurrido en Chiapas, México, el 9 de diciembre de 2021 identificaron a “los chiapanecos”, como las personas que llegaron a sus comunidades a ofrecerles sus servicios de transporte a Estados Unidos. También ellos coordinaron su viaje en tractocamión, **el cual se hizo noticia nacional por su saldo fatal de 56 personas muertas y 113 heridas**. Otras de las víctimas declararon que los oyeron hablar en dialecto indígena.

Los testigos, quizás sin saberlo, estaban señalando al Cártel de Chamula, integrado principalmente por indígenas tzotziles originarios del pueblo de San Juan de Chamula en los Altos de Chiapas. Este cártel es quien ejerce el control migratorio real del corredor central de ese estado fronterizo con Guatemala. Así lo confirmó Jorge L, ex funcionario federal experto en migración, que habló con esta alianza y prefiere no dar su nombre real por razones de seguridad. El gobierno apenas había **reconocido** a ese cártel como grupo criminal en noviembre de 2021, poco antes del accidente del 9 de diciembre.

Desde los años noventa, muchos tzotziles de Chamula se hicieron concedores de las rutas a través de su propia experiencia, pues ellos mismos se contaban entre las

comunidades más numerosas de migrantes a Estados Unidos. Eso quedó en evidencia porque en ese entonces ellos encabezaban las listas de deportados de ese país.

**“Si tú lograste llegar a Estados Unidos como indígena tzotzil Chamula, pues claro que regresabas a tu comunidad y querías llevarte a más familia, entonces comenzó una dinámica un tanto como, pues como moral, ética, por así decirlo, de compartir la riqueza”, dijo un experto esta región que por seguridad prefiere que no se revele su nombre. Después, explica, la propia gente le fue pagando a esta persona, “y esto comenzó a generar esta historia de los polleros (traficantes) de Chamula, pero que el inicio tiene que ver más bien con un intercambio y de fortalecer a la propia comunidad”.**

Luego de que el gobierno del presidente mexicano Felipe Calderón declarara la guerra contra el crimen organizado en 2006, decenas de narcotraficantes condujeron a sus familias a zonas más tranquilas del país a dónde protegerlos, como fue el caso de Chiapas.

El Cártel de Sinaloa que llegó del norte “se topó con el fuerte sentido comunitario y de control del territorio de Chamula (...) *aquí el cartel somos nosotros*, dijeron los Chamulas y pactaron las condiciones de paso”, dijo Jorge L. Según él, con este nuevo respaldo del cártel nacional, los Chamula ganaron en infraestructura y fuerza.

También sucedió que la clientela creció enormemente. Los centroamericanos salieron en masa de sus países luego de la devastación económica provocada por el huracán Mitch en 1998. Después vinieron otras oleadas empujadas por la pobreza, el cambio climático y la violencia en Centroamérica. Para contenerlos, las políticas de Estados Unidos y de México se endurecieron. Los republicanos –bajo la presidencia de Donald Trump – convirtieron la migración y la xenofobia en el centro de su política.

Cruzar esta frontera, más bien simbólica, que empezó a existir en 1824, cuando Chiapas dejó de ser parte de la Capitanía General de Guatemala, se volvió difícil, recorrer el territorio hacia Estados Unidos también. Y a mayor dificultad, mayor lucro. Los traficantes vieron los cruces de gente, antes parte de la vida cotidiana, con ojos de negocio.

Con esa transformación, lo que había sido gestos de solidaridad de la comunidad tzotzil que le ayudaba a otras familias de su etnia a pasar como hormigas una frontera flexible y porosa en auto o pequeñas camionetas, se convirtió en un comercio semi-industrializado en tractocamiones, principalmente por el corredor central.



Los pasos de migrantes por la frontera entre Guatemala y México son diversos y van desde el sur, por Ciudad Hidalgo a Tapachula, hasta el norte, por la frontera selvática en El Ceibo. Hasta ahora se han detectado tractocamiones llevando a migrantes sobre todo en los pasos del corredor central, por Ciudad Cuauhtémoc o Carmen Xhán. Ilustración: Alejandra Saavedra López

Según los registros que envió el Instituto Nacional de Migración (INM) en respuesta a peticiones de información que hizo este equipo periodístico, en cada tráiler llevan centenares de personas. Un sólo, por ejemplo, registrado a fines de 2021, llevaba 468 migrantes. Con tantos seres humanos apeñuscados, algunos de pie sin de dónde agarrarse, la muerte acecha en cualquier sobresalto o falla mecánica. Es una trampa.

Un suceso reciente revela que esa fuerza Chamula hoy rige el tráfico de migrantes en ese corredor fronterizo. El 2 de marzo pasado, personas que fueron identificadas como originarias de Betania, bloquearon la carretera a Tuxtla Gutiérrez, en protesta porque pobladores vecinos habían retenido a tres hombres de su comunidad, según [reportó la prensa](#). Los vecinos informaron que sí tenían a los de Betania porque iban armados y estaban usando su territorio como paso para traficar a personas migrantes.

Sin embargo, documentos [filtrados](#) por Guacamaya de la Secretaría de Defensa Nacional (Sedena) revelan que en los últimos años hay otros grupos disputándose el tráfico de migrantes en esa frontera. El Cártel Jalisco Nueva Generación (CJNG) e incluso integrantes de maras salvadoreñas tienen presencia en Tuxtla Gutiérrez, la capital de Chiapas, y en San Cristóbal, la ciudad más turística del estado. En 2023, en ese estado, las disputas armadas entre el CJNG y el Cártel de Sinaloa casi se cuadruplicaron en comparación con 2022, según [reportó](#) el proyecto ACLED que sigue los datos de los conflictos armados en el mundo.

Estos son algunos de los hallazgos de una investigación transfronteriza para la que se aliaron *Noticias Telemundo*, el *Centro Latinoamericano de Investigación Periodística (CLIP)*, *Pie de Página* y sus aliados *Chiapas Paralelo* en Chiapas, *En un 2x3* de Tamaulipas y periodistas en Veracruz, *Contracorriente* en Honduras, *Plaza Pública* en Guatemala, *ICIJ* para República Dominicana y *Bellingcat*.

Esta alianza –luego de cerca de 25 entrevistas con expertos y autoridades, múltiples

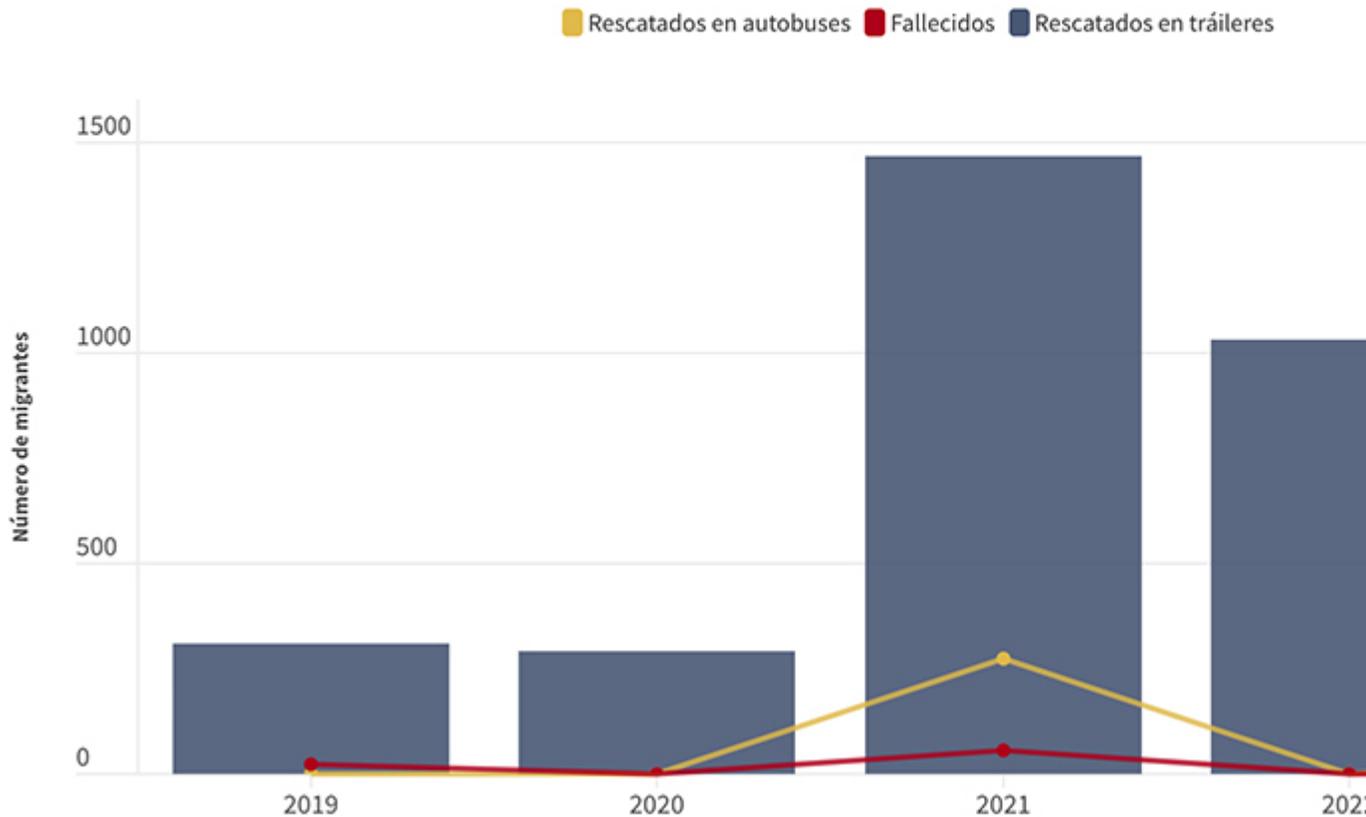
peticiones de información por ley de transparencia, búsquedas en fuentes abiertas y reporteo con protagonistas y viajeros en México, Estados Unidos, Guatemala y República Dominicana –estableció que el auge del tráfico de personas en tractocamiones también se debe a que las redes criminales se articulan hoy de manera sofisticada y transnacional, aprovechando que el intenso comercio de mercancías de México hacia Centroamérica se mueve en estos vehículos. Así lo relata el reportaje central de esta investigación.

Este capítulo de la investigación periodística se centra en la región fronteriza entre Guatemala y el estado de Chiapas. Sólo para tener una idea del volumen de mercancías que se mueve allí, según el SAT mexicano en 2016, **128 mil vehículos de carga cruzaron la frontera solo por la aduana de Ciudad Hidalgo, al sur de Chiapas.** Al entrar a México de regreso, sólo a unos pocos de éstos camiones ya sin carga, les suben contenedores para que lleven migrantes decididos a hacerse una vida nueva en Estados Unidos.

En el registro de los únicos 21 tráileres que detectó el INM en casi 5 años (entre 2019 hasta septiembre de 2023) en Chiapas porque los revisaron, se vararon o se accidentaron, encontraron 3356 hombres, mujeres y niños provenientes sobre todo de Centroamérica, pero también de Ecuador, Haití, Cuba, República Dominicana, India y Bangladesh, entre otras nacionalidades.



## La migración visible en Chiapas, México



Fuente: Secretaría de Gobernación, Instituto Nacional de Migración, Oficina de Representación Chiapas, Grupo de Protección al Migrante Beta Tuxtla Gutiérrez Gráfico: Marión Briancesco/CLIP

De esos viajeros migrantes, el INM informó por escrito a este equipo periodístico, que 80 murieron en Chiapas. La cifra puede tener subregistro porque [una base de datos construida por este equipo periodístico](#), con reportes públicos del mismo INM y notas de prensa, arroja un número menor de migrantes encontrados, pero uno mayor de muertos. Esta última registra que, desde octubre de 2018 y hasta noviembre de 2023, al menos 100 personas han muerto solamente en Chiapas, cuando intentaban cruzar México en tráileres.

## El accidente

Dulce Soto, madre de seis hijos y abuela de Yuniel Báez, contó sentada en terraza de su casa de Cañafistol, un pueblo de 8 mil habitantes en la provincia de Peravia, en República Dominicana, que esos días de diciembre, ella y su nuera pasaron pegadas al televisor y en los teléfonos revisando videos y grupos de Whatsapp, atentas a las noticias del accidente en Chiapas. Al segundo día sin noticias de Yuniel, ella y la novia de su nieto vieron en un video su cuerpo tirado en el pavimento, con un pantalón de rayas naranja “!Ese es Yuniel, es él!”, dijo Dulce, y la novia asintió. El muchacho tenía 23 años. Se abrazaron llorando.

La tragedia ocurrió a las 3:23 pm del 9 de diciembre de 2021, a unos 224 kilómetros frontera adentro de México desde Guatemala. El tractocamión había pasado tres minutos antes por el peaje de Chiapas de Corzo, en la vía que comunica con la capital del estado mexicano de Chiapas, Tuxtla Gutiérrez. El conductor del tractocamión –quien iba con las “mejillas ruborizadas y los ojos dilatados”, como lo describió uno de los sobrevivientes— tomó una curva a más de cien kilómetros por hora y se volcó. Salieron volando decenas de personas que venían escondidas en su caja. Murieron allí 11 dominicanos, casi todos provenientes de la misma región de la isla que Yuniel; y 42 guatemaltecos, según confirmaron las autoridades de esos países a esta alianza periodística.

“Yo lo crié como a un hijo, lo único que me quedó de mi hijo”, dijo Dulce a la periodista de esta alianza que la visitó en su casa en abril de 2023. El papá de Yuniel, había muerto de 21 años camino a Puerto Rico en una yola. Desapareció en el mar. “Aquí vino y me entregó a su hijo con una camita y hasta su sábana y me dijo ‘cuídamelo hasta que yo vuelva’”.

Su cadáver llegó el 24 de diciembre al pueblo. También devolvieron el cadáver de un vecino el 25 de diciembre. “Imagínate, eso era una tristeza, un velorio aquí y un velorio allá”, recordó Dulce. Se consuela con que «al menos a éste (Yuniel) lo tengo aquí y lo puedo ir a ver, pero a mi hijo se lo tragó el mar, nunca supe de él». Otros dos de sus hijos ya se fueron a Estados Unidos por Puerto Rico o por México.



---

Foto: Brenda Medina Ramírez

El primo de Yuniel salió herido en el accidente y fue devuelto a República Dominicana. Se quedó allá hasta que sanaron sus huesos rotos. Pocos meses después tomó de nuevo el camino hacia Estados Unidos a través de México y esa vez, consiguió llegar. Dicen que está en Nueva York.

En la aldea Xenimaquin, municipio de Comalapa, departamento de Chimaltenango, en Guatemala vive Paulino Quirá, quien perdió a su hijo Marcos Gabriel de 19 años en el accidente. Se comunicó con él, el cuarto de sus once hijos, el día antes. Marcos le dijo que estaba en San Cristóbal de las Casas en Chiapas y que al día siguiente saldrían del pueblo. Estaba apurado. No sabía cuándo lo iban a sacar y ya quería irse. “Le dije ponte las pilas, no tengas pena, que ellos (los coyotes) saben cómo está el viaje, ellos son los que manejan”, le contó Paulino a una periodista de esta alianza que lo visitó en su casa en Xenimaquin.



Foto: Jody García

“Siempre todos tenemos algo que desear –dijo Paulino – aquí realmente no se consigue nada. “Hemos visto que los que se van al otro lado siempre han logrado algo, por eso él decidió irse, pero lamentablemente no realizó su sueño. Él quería construir una casa y comprar terrenitos para sembrar. Yo soy agricultor y él deseaba eso también”.

Paulino contó que el viernes, al otro día del suceso, fue cuando lo llamó su nuera y le dijo que había habido un accidente y que si no estaría Marcos allí. Él le respondió: “Esperamos en Dios que no”. Después siguió su relato: “En la tarde le puse internet al teléfono y allí vi que salieron muchas fotos y reconocí que él estaba allí, por sucorte de pelo y un poco del lado de su cara”.

La madre de Marcos Gabriel sigue extrañando a su hijo.

Aún hoy, dos años después del accidente, se desconoce una cifra cierta de cuántos pasajeros iban con Marcos, Yuniel y su primo. Un sobreviviente dijo en entrevista con la Comisión Nacional de Derechos Humanos mexicana (CNDH) que investigó el caso, según consta en el expediente de esta dependencia, a cuya copia pública tuvo acceso esta alianza, que iban unas 300 personas. Otro más explicó que escuchó al organizador decir que eran 210 los viajeros en ese tráiler.

Cuando los cuerpos de socorro llegaron a la escena del accidente, vieron irse a muchos de los pasajeros sobrevivientes. Los registros oficiales de INM, obtenidos por ley de transparencia por esta investigación, registraron apenas a 111 viajeros, aunque la CNDH constatará un número mucho mayor, pues solamente contando los afectados eran 169.

Según el Ministerio de Relaciones Exteriores de Guatemala informó a esta alianza, venían allí 143 ciudadanos de Guatemala. La CNDH dijo en su informe que eran 148 los guatemaltecos, heridos y muertos y que 16 de República Dominicana, tres de Ecuador, uno de El Salvador y un joven de Colombia, a quién la fiscalía luego señaló como posible integrante de la banda traficante.

“Teníamos esperanza de darles algo mejor a nuestras familias, por eso salimos (...) ahora con el accidente ¿con qué vamos a regresar a la comunidad?”, había dicho horas después del volcamiento a *Chiapas Paralelo*, un medio aliado de esta investigación, Florentín Yatpop de 32 años, campesino jornalero originario de Izabal, Guatemala, quien perdió a su amigo Santiago Bolom, de 46, en el accidente.

Yatpop estaba rezando en un centro de salud donde se recuperaba de las heridas, cuando los periodistas se acercaron a entrevistarlo. “Nos dijeron (los traficantes) que íbamos a ir en unos buses, no en tráiler. Cuando daba las curvas no teníamos de dónde agarrarnos. Cuando chocó se golpearon más fuerte los que iban parados,

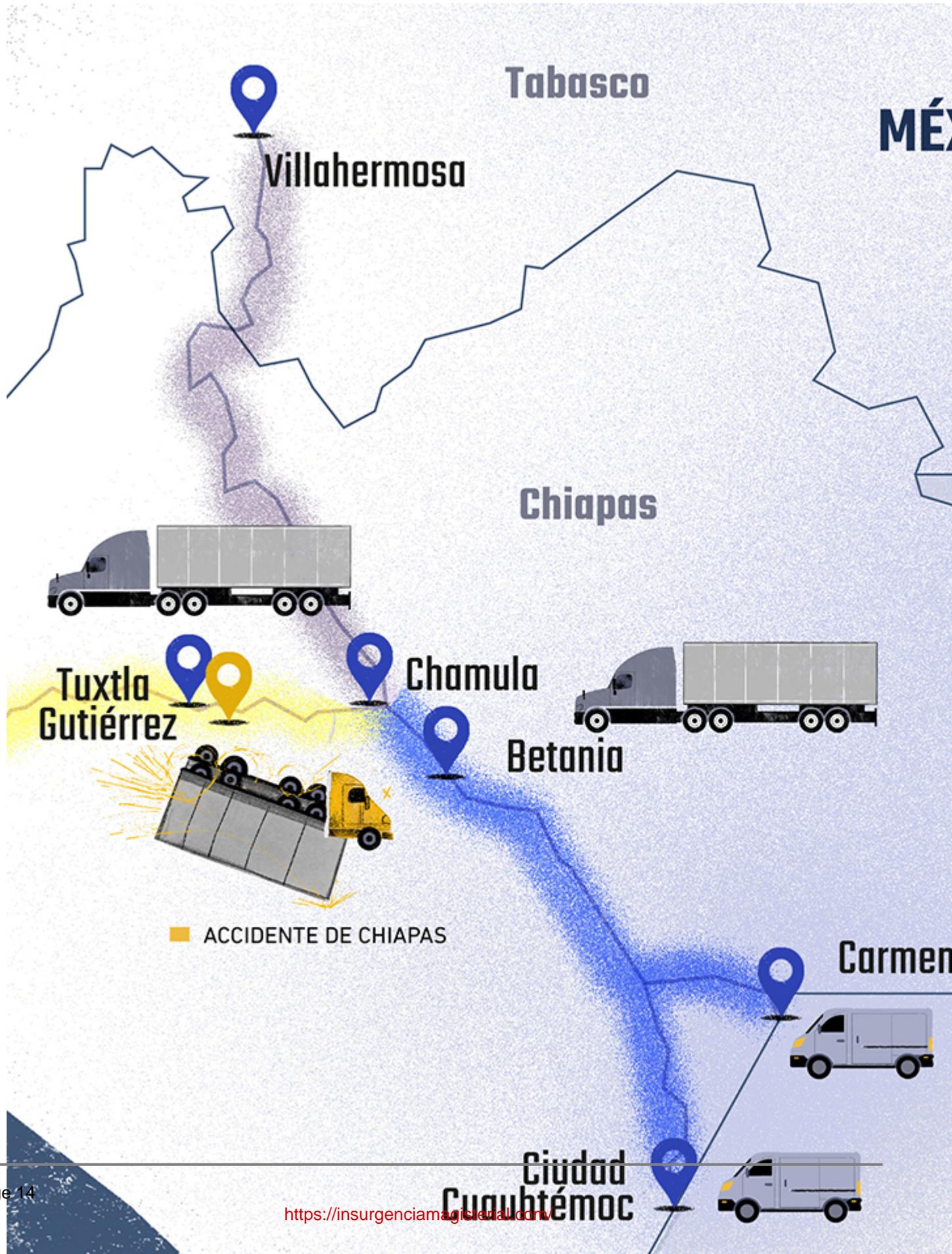
la cabeza golpeó, creo que por eso murió tanta gente”.

A Dulce, su nieto Yuniel la llamó cada uno de los seis días que estuvo viajando antes de caer en el tractocamión. Le dijo que había volado desde República Dominicana a otro país antes de entrar por tierra a México. La abuela no supo qué país era.

Paulino viajó a México a buscar el cuerpo de su hijo. Indagó en los hospitales y en la Cruz Roja le dieron un listado de fallecidos, pero su hijo no figuraba. Al final, y después de pasearlo por muchas oficinas, le hicieron una prueba de ADN y le confirmaron que su hijo estaba entre los muertos.

“Los únicos que nos echaron la mano en México fueron unos periodistas y otras personas que también estaban buscando a sus familiares, tuvimos que caminar mucho y luego me dijeron que regresara a mi casa”. El alcalde de Xenimaquin le prometió que le enviaría el cuerpo de Marcos. Como a los diez días llegó.

Florentín Yatpop, y otra sobreviviente (esta menor de edad) contaron que los llevaron desde sus lugares de origen en transporte público, hasta el paso fronterizo entre Chiapas y Guatemala, conocido como La Mesilla – Ciudad Cuauhtémoc; otros, que los cruzaron por la comunidad Carmen Xhán, un poco más al norte. En todos los casos, llegaron a un pueblo donde, como dijo uno de ellos, “había un gran terraplén, había varios tráileres (...) algunos hablaban un dialecto indígena”, y que ahí a un primer grupo lo subieron a un tráiler, pero que era tal la cantidad de migrantes, que a ellos los subieron al segundo, el cual se accidentó.



Aquí están dos de las rutas por el corredor central: Entrando por Carmen Xhán.. a Betania, Zonas indígenas Los Altos y de ahí, parten dos rutas, una por Tuxtla hacia el centro de México (Puebla, CDMX) y otra por Chamula y el norte a llegar a Villahermosa en Tabasco. Ilustración:  
Alejandra Saavedra

Los indicios de las investigaciones guiaban -según coincidieron testimonios de personas que entrevistaron a los sobrevivientes- a un pueblo llamado Betania, del municipio de Teopisca, a unos 20 kilómetros del casco urbano de San Cristóbal de Las Casas, un pueblo fundado por indígenas expulsados del municipio San Juan Chamula, quienes profesan en distintas religiones evangélicas pentecostales. El resultado de las indagatorias no han sido revelados. Según respuesta que le dio el Instituto Nacional de Migración mexicano a la CNDH (expediente de la investigación de la CNDH, carpeta 77, folio 01335), éste había enviado a sus agentes a los hospitales «a fin de recabar información para tratar de obtener datos sobre la ruta de dicho trailer». Los agentes establecieron que las personas migrantes “ingresaron en forma aislada (operación hormiga) para concentrarse posteriormente en el municipio de San Cristóbal de las Casas, al parecer en la población de Betania (usos y costumbres), de donde salieron aproximadamente a las 14:00 del 9 de diciembre”.

En este lugar que la gente llama Betania, dice una fuente conocedora de la región, en años recientes, han proliferado las construcciones de grandes casas y hasta hoteles, reflejo de una prosperidad explicable no por la venta de artesanías de madera, que es la principal actividad económica legal, sino más posiblemente por las ganancias del tráfico de personas.



Vista satelital de Betania, (Google Earth Pro).

Algunos de los que viajan en estos tráileres tienen sus propiedades hipotecadas. Un sobreviviente dijo que pagó a sus transportistas 5 mil dólares por cabeza; otros dieron hasta 13 mil. José Luis se endeudó en el equivalente a unos 9 mil dólares con su casa de garantía y con interés del 25%, para pagarles a los traficantes.

Dulce, la abuela de Yuniel, dijo con reticencia y sin dar detalles que los viajes cuestan miles de dólares: “ellos se meten en muchas deudas para pagar esos viajes

que cuando llegan allá tienen que pagar”. Aún así, muchos hombres del pueblo de Dulce se están yendo.

A Paulino le fue mejor. “El coyote regresó el dinero y como mi hijo lo había sacado del banco, lo regresamos al banco para solventar esa deuda”, dijo.

Otros tienen parientes al otro lado de la frontera que les financian sus viajes. “Yo en Guatemala no tengo nada y en Estados Unidos está mi tío y él me va a dar estudio.”, dijo la menor de edad a la CNDH, mientras se acomodaba en la cama de hospital, al otro día del accidente.

Sacando el promedio del pasaje de los diversos testimonios de sobrevivientes y multiplicándolo por los 169 viajeros que identificó con certeza la CDNH, se obtiene una dimensión conservadora del dinero que se mueve: aproximadamente 1,5 millones de dólares en un solo tráiler. Por esa plata esperaban un viaje cómodo, en autobús. No encerrados en una caja; ni aguantando calor, sufriendo la indignación de ser tratados como mercancías; ni mucho menos arriesgando sus vidas. La fuente conocedora calculó que el transportar a 25 migrantes les estaría dejando a los criminales las mismas utilidades que derivan de transportar un kilo de cocaína. En el cálculo de las ganancias que deja el tráfico de personas, en relación al de la droga, [coinciden estudios](#) de la Oficina de la Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC)

## Una investigación que no avanzó

Un video [que luego publicó El Universal en X](#), junto con otros medios, registró el paso de dos camiones con respiradores en la caja, por el peaje de Chiapas de Corzo, a dónde autoridades de migración tenían un punto móvil, pero los vehículos siguieron de largo sin ser revisados. Los agentes migratorios declararon ante la Fiscalía General de la República de México, que cuando pasó el tráiler únicamente había un agente en el puesto, que otro agente destinado había salido para realizar una labor administrativa. Dijeron que humanamente les era imposible revisar todos los vehículos sospechosos.

El agente que quedó en el puesto le explicó luego a la Comisión Nacional de Derechos Humanos, que cuando el tractocamión pasó, él estaba revisando un vehículo de pasajeros y “algún otro auto particular que tuvo la cortesía de hacer alto”. Los dos agentes declararon también que carecían de señalamientos

previsores, reductores de velocidad, equipo básico como cizañas, y sobre todo de suficiente personal” para realizar eficientemente sus labores. Uno de ellos dijo que era técnico agrícola.

Las víctimas le contaron a la CNDH que además de los coordinadores del viaje habían subido a unas mujeres a la cabina del tráiler en el que viajaban; uno iba en el contenedor con los migrantes, coordinando la comunicación con el conductor y otro iba en una moto (o un carro) adelante del tráiler guiando. Dijeron que el tractocamión se detuvo dos minutos en el peaje y siguió de largo a alta velocidad. Nadie lo paró. Nueve kilómetros después se volcó.

Un funcionario del gobierno federal confirmó que había una persona de nacionalidad colombiana que los iba guiando en un carro-bandera adelante del tractocamión.

La Fiscalía General de México, que atrajo el caso porque el tráfico de personas es un crimen federal respondió a una petición de información de esta alianza periodística para saber el estado actual del proceso. Dijo que únicamente cuatro personas habían sido detenidas: una de Colombia (presumiblemente quien los guiaba), una de Guatemala y dos de México. La dependencia se negó a informar cuántas seguían detenidas o sentenciadas en 2024. Según el relato de un abogado actuando en la causa que prefirió no dar su nombre, sólo uno de los cuatro detenidos, al parecer un mexicano, seguía en proceso. El resto habían sido dejados en libertad sin cargos.

Según el citado exfuncionario federal, no investigaron a Brayan, el colombiano capturado inicialmente, y **“lo soltaron al poco tiempo porque había entrado de manera legal al país, y porque ninguno de los sobrevivientes se quedó en México para continuar con el proceso judicial”**. Allí perdieron la oportunidad de establecer si los traficantes tenían una conexión con organizaciones de traficantes de Colombia, dijo.

Tampoco incentivaron a los sobrevivientes a quedarse a atestiguar. El exfuncionario contó que devolvieron los cuerpos de los migrantes muertos a sus familiares y a los sobrevivientes les dijeron que podrían aceptar la Visa Humanitaria (Tarjeta de Visitante por Razones Humanitarias) que oficialmente se les ofrecía, y que permitiría que permanecieran en el país para que continuaran como testigos de cargos en las investigaciones, pero que si luego querían regresar, ellos tendrían que hacerse cargo de sus gastos.

El reporte de la CNDH sobre el caso confirma esa versión. Informa que, según el testimonio de varios sobrevivientes, las autoridades les habían dicho que si recibían la Visa Humanitaria y después querían volver a sus países, deberían hacerlo “por sus propios medios, sin contar con recursos para ello”.

En el expediente de la investigación de la CNDH recogen una denuncia de un Consulado que protestó porque el INM estaba dando las tarjetas de visitantes “sin cumplir con las formalidades, e incluyendo a menores de edad” El INM había respondido que era el procedimiento regular. No aclara de qué país era el consulado.

En la carpeta 11 del expediente de la CNDH se reconoce que “había intervención de la Interpol en las indagatorias del hecho y que la FGE-Chiapas tenía aseguradas 144 mochilas pertenecientes a personas que viajaban en el tráiler”. Este equipo periodístico intentó hablar con Interpol para saber qué pudo averiguar, si tuvo acceso a las mochilas y sus contenidos, incluidos teléfonos celulares, pero esta entidad nos remitió a la policía mexicana, que no dio información.

Días después del accidente, el 13 de diciembre, la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) del gobierno mexicano informó de la creación de un Grupo de Acción Inmediata (GAI), “para combatir las redes de tráfico humano y la trata de personas, responsables de la tragedia de Chiapas”, en el que participarían representantes de los gobiernos de Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Ecuador, República Dominicana y México. Según los planes anunciados, este grupo se reuniría periódicamente para darle seguimiento a las investigaciones que permitieran identificar, aprehender y presentar ante la justicia a los integrantes y mandos de la organización criminal transnacional responsable del accidente. En la respuesta a una solicitud de información que se hizo para pedir las minutas de trabajo de esta comisión hasta enero de 2024, la SER sólo dio cuenta de una reunión el 26 de enero del 2022.

En esta reunión, que según la información enviada para este reportaje duró una hora, Javier Pérez Durón, jefe de la Unidad de Investigación de Delitos para Personas Migrantes de la FGR dijo que, basados en el análisis de telefonía de la propiedad del tractocamión y de redes de vínculos para el que intercambiaron información con los países involucrados, giraron órdenes de aprehensión en contra de tres personas, dos de nacionalidad guatemalteca; de las cuales una se encuentra en prisión preventiva y otra fue detenida. La respuesta de la misma Fiscalía a la solicitud de información para este reportaje no coincide con esta minuta, pues informó que una sola persona nacional de Guatemala fue detenida.

En entrevista con este grupo periodístico, Héctor Amador, cónsul de Honduras en México que empezó labores en 2022, aseguró que no tenía ni idea de la conformación de este GAI y que su antecesor tampoco le había informado nada al respecto. “No hemos escuchado nada y en todo caso, yo tendría la instrucción de Cancillería (de Honduras) de estar al tanto de los resultados por esta fuerza multinacional (...) pero oficialmente reitero no tenemos absolutamente nada.

El Ministerio de Relaciones Exteriores de Guatemala inicialmente sí reconoció la existencia del GAI y dijo que tenía líneas de investigación de las que no aportó datos por ser información sensible. No obstante, negó una entrevista formal con Plaza Pública, aliado de esta investigación, para conocer detalles, explicando que los funcionarios encargados ya no trabajan para la entidad. Se hizo la misma petición a la Embajada de República Dominicana en México, y dijeron que estaban preparando la respuesta, pero ésta no había llegado al cierre de esta edición.

A 27 meses del accidente que le causó la muerte de 56 personas, siete de ellos menores de edad, heridas a más de cien viajeros y angustia, dolor y sufrimiento a las familias de Yuniel, Marcos, Florentín, Santiago y a las de todos los demás, el caso sigue impune. Los anuncios oficiales de investigaciones transnacionales inmediatas, hasta donde pudo constatar este equipo periodístico, quedaron en el aire. Las recomendaciones de la CNDH sobre la garantías de no repetición que el Instituto Nacional de Migración debería dar a los migrantes reforzando los controles tampoco se siguió.

En mayo de 2022 otros [cuatro viajeros](#) murieron y 16 quedaron heridos por un accidente del tractocamión en el que iban en la carretera de San Juan de Chamula a Ixtapa. En noviembre siguiente, en un camino de San Cristóbal de las Casas [se volcó otro camión](#) cargado de personas que transitaba por allí a las cuatro de la mañana. En enero de 2023, [diez mujeres cubanas](#), una de ellas, una niña, murieron y 17 quedaron heridas, luego de un accidente del camión que las llevaba en la carretera Pijijiapan-Tonalá. Ocho meses después, otro conductor de un camión en el que iban hacinadas 52 personas perdió el control, se volcó a la altura del kilómetro 25 de la carretera Malpaso-La Herradura y le causó la [muerte a dos](#) personas.

### **¿Por qué continúa por Chiapas este flujo trágico de personas que suben a las cajas de tractocamiones como trampas mortales?**

Las fuentes entrevistadas y muchas de las víctimas coinciden en afirmar que los traficantes tienen el camino libre, pues pagan a las autoridades que deberían pararlos a lo largo de la ruta una suma fija por pasajero. “Pasa un carro o moto ‘bandera’ adelante avisando a los puestos de control que viene un tráiler con x número de personas, y así las autoridades, sea Migración o sea Policía Estatal o

Guardia Nacional, luego cobran por ese paso, por pasajero. Les dan a todos. Descubrimos nóminas de 60 y 70 mil pesos mensuales a agentes migratorios que las llevaban recibiendo por años”, dijo el exfuncionario federal de migración.

Al respecto, esta alianza periodística preguntó al INM sobre cuántos agentes que se prestaban para esta corrupción habían sido despedidos o presentados a la justicia. Hasta el cierre de esta nota no había recibido respuesta.

“La vulnerabilidad de los migrantes está en gran medida construida por políticas migratorias restrictivas, que coartan el derecho a la movilidad y por la baja capacidad institucional por parte de los Estados para garantizar la seguridad humana de las personas que transitan o residen en su territorio”, sostuvo el reporte de la CNDH sobre el caso del accidente en Chiapas. En otras palabras, a nadie parece importarle demasiado la suerte de los migrantes.

Ellos se arriesgan a todo para poder ir a un país que les dé mejores oportunidades de progreso, o porque vienen huyendo del hambre o de la violencia. Según un reporte que hizo la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) para el que entrevistó a 8 mil viajeros en la frontera sur entre Guatemala y México y a otras 2 mil en la frontera selvática entre estos dos países, cerca a Flores, lo que más preguntan las personas es cuál es el procedimiento para solicitar visa y lo segundo es cómo viajar con seguridad a través de México. Es decir, les gustaría viajar seguros y conseguir visas legalmente, pero los Estados son incapaces de responder a esa demanda.

Los arrojan entonces a los leones y los leones los explotan. Traficantes que ya han establecido una fuente de ingresos lucrativa, que les produce lo suficiente para comprarse impunidad repartiéndole millones de dólares por todo el camino, y que además, en los últimos años se han conectado a redes internacionales de tráfico, criminales y crueles. Anuncios en redes sociales y servicios de mensajería les ayudan a conseguir clientes y, luego les facilitan la coordinación del tráfico entre fronteras. Esto encontró [un reporte](#) del año pasado de la OIM, que “los traficantes suelen promocionar y comercializar sus servicios en varias redes sociales, principalmente a través de TikTok, Facebook y WhatsApp”. Una pesquisa digital del CLIP encontró este tipo de publicidad también en otras redes sociales menos conocidas como Kwai e incluso halló un aviso pago en Facebook que circuló en Guatemala, ofreciendo apoyo para cruzar a Estados Unidos.

En su pueblo don Paulino, el padre de Marcos, el joven guatemalteco que murió en el accidente, intenta seguir su vida. “Son gastos y a puras penas vamos pasando”, dice. “Es difícil que se haga justicia por eso, por eso ya no pensamos en eso, es doloroso pensar en todo eso y la verdad es que ya lo perdimos (a mi hijo) y no lo podemos recuperar.. (...) Hemos sabido que en los furgones van muy pegados y se quedan sin oxígeno, que van bien apretados y sin moverse y ese es el problema. Quizás ellos, los coyotes de eso viven, pero yo les diría que busquen otra forma, otra estrategia que nos beneficie a todos. Eso es lo que yo deseo”.

\*\*\*

*Este trabajo es parte de una investigación coordinada por [Noticias Telemundo](#) y el Centro Latinoamericano de Investigación Periodística ([CLIP](#)) con la participación del Consorcio Internacional de Periodistas de Investigación ([ICIJ](#)), [Bellingcat](#), [Contracorriente](#) (Honduras), [Plaza Pública](#) (Guatemala), [EnUn2x3-Tamaulipas](#), [Chiapas Paralelo](#) y [Pie de Página](#) (México). Revisión y asesoría legal: [El Veinte](#).*

*Para ver el resto de los trabajos puedes hacerlo [en el siguiente enlace](#).*

**[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ](#)**

Fotografía: Zona docs

**Fecha de creación**

2024/05/29