

..... INFRAESTRUCTURA

OBRAS DEL TREN MAYA

La Semarnat publicó estudios de impacto ambiental cuando el daño de Sedena ya estaba hecho

OCTAVIO MARTÍNEZ



Obras aledañas que complementan el Tren Maya
Foto: Octavio Martínez

proceso | XXIV | JUNIO DE 2025



INFRAESTRUCTURA

Amparándose en autorizaciones provisionales de la Semarnat basadas en el decreto de seguridad nacional expedido en 2021 por AMLO, la Sedena siguió construyendo 18 obras complementarias al Tren Maya, y no fue sino cuando las acabó que se presentó el estudio de impacto ambiental, es decir, cuando ya nada había que hacer para detener el ecocidio. Entre esas obras figura un camino que benefició a un terreno propiedad de una empresa fundada por León Manuel Bartlett Álvarez, hijo de Manuel Bartlett. Es una nueva afrenta, recriminan ambientalistas.

PLAYA DEL CARMEN, Q. ROO.- Después de permanecer ocultos por decisión del expresidente Andrés Manuel López Obrador, el gobierno de Claudia Sheinbaum hizo públicos los estudios de impacto ambiental de 18 obras complementarias del Tren Maya que se ejecutaron sin contar con estas autorizaciones, al amparo del decreto emitido en 2021 por el entonces presidente, que permitió pasar por alto diversos permisos y normatividades para las obras prioritarias de su sexenio, como lo fue el tren.

Ese decreto fue invalidado por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en 2023, tras una controversia constitucional promovida por el extinto Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI).

Pero los estudios de impacto ambiental fueron presentados ante la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) antes y después del fallo de la Corte, y la dependencia los mantuvo ocultos hasta marzo último, mucho tiempo después de que las obras se concluyeron y el Tren Maya comenzó a operar.



proceso | XXIV | JUNIO DE 2025

63



INFRAESTRUCTURA

El gobierno de Sheinbaum anunció a principios de abril en una rueda de prensa de la titular de la Semarnat, Alicia Bárcena, que buscaría resarcir los daños cometidos por la construcción del Tren Maya.

Pero la decisión de mantener ocultas las Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA) y darlas a conocer apenas en marzo anuló cualquier posibilidad de impugnación, pese al enorme daño ecológico que se dejó en la selva de la Península de Yucatán, denunciado por ambientalistas que también interpusieron amparos que no fueron acatados, y que consideran que el actual gobierno les manda "señales encontradas".

Estos documentos, de los cuales **Proceso** tiene copia, son estudios de Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) promovidos por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) para obras complementarias del proyecto federal, como bancos de materiales pétreos, caminos, electrificación, módulos de atención y almacén de balasto, que nunca se mencionaron en el proyecto original, pero que dejaron una huella negativa en el sistema ecológico de la península.

En los resolutivos consultados, todos autorizados durante marzo, la Semarnat justificó que a estas obras se les entregaron autorizaciones provisionales por el decreto de seguridad nacional expedido en 2021 por AMLO, que clasificó la construcción del Tren Maya y otros proyectos impulsados por el presidente como prioritarios y de seguridad nacional.

Por esta razón, argumenta la dependencia, fueron ejecutadas sin permisos definitivos; la obra original del Tren Maya en sus diversos tramos no contempló estos proyectos.

La inversión de este conjunto de obras asciende a cuatro mil 440 millones 216 mil 152 pesos, monto similar al presupuesto anual del municipio de Playa del Carmen (Riviera Maya), por donde corre la vía ferroviaria.

Una de las obras cuyo estudio de impacto ambiental apenas se hizo público es el camino a la comunidad de Vida y Esperanza, al norte de Playa del Carmen y aledaño a la vía del Tren Maya tramo 5 Norte, donde se ubica un terreno de 159 hectáreas propiedad de la empresa Mr Desarrollador, fundada por León Manuel Bartlett Álvarez, hijo de Manuel Bartlett Díaz, director de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) durante el sexenio de AMLO.

Muchos de estos proyectos se encuentran a varios kilómetros de distancia, en el macizo de la selva maya de la Península de Yucatán, principalmente en Quintana Roo, donde los ambientalistas presentaron la mayor oposición al proyecto.

Seguridad federal y local en obras complementarias

Foto: Octavio Martínez



INFRAESTRUCTURA

"Daño irreparable"

Las vías del Tren Maya tienen una longitud de más de mil 500 kilómetros. Para su ejecución se necesitaron estas obras complementarias, que nunca fueron incluidas en el estudio original que dio a conocer el gobierno de López Obrador en su momento.

Por el contrario, los estudios ambientales y los resolutivos de aprobación fueron publicados hasta marzo de este año en la *Gaceta Ecológica* de la Semarnat, el portal electrónico de la dependencia federal donde cualquier ciudadano puede acceder a la información.

Todas las obras fueron iniciadas y concluidas entre 2023 y 2024, es decir, se ejecutaron sin ningún tipo de difusión para su consulta, impugnación y aprobación, tal como establece la normativa de derecho ambiental.

Ambientalistas consultados por **Proceso** refieren que se trata de una nueva afrenta que les resulta incongruente por parte del actual gobierno, que ha buscado un acercamiento directo con ellos.

Esto no se logró en el sexenio de Andrés Manuel López Obrador. Por el contrario, en esos años fueron denostados de manera constante desde la tribuna de las conferencias matutinas, utilizada por el exmandatario para referirse a ellos como "seudoambientalistas".

Pero con todo y que la secretaria Alicia Bárcena ofrezca implementar una política de restauración, la realidad del daño perpetrado a la selva maya, según lo señalado por los activistas ambientales, es irreparable.

Principalmente en el tramo 5 Sur, en Playa del Carmen y Tulum, donde las compañías contratadas por el gobierno del expresidente introdujeron pilotes forrados de metal, cuya oxidación se ha convertido en una fuente de contaminación para el agua de los ríos subterráneos que corren por debajo de las vías ferroviarias.

"Los más de 15 mil pilotes que se metieron al acuífero no hay manera de revertirse, es un daño que ya está ahí, es una contaminación permanente, no sabemos cómo va a repercutir. Sabemos que habrá manifestaciones por el acero que se está corroyendo y los posibles cambios de flujo hídrico y toda esa parte", explica Guillermo D'Christy, consultor de temas de agua y fundador del colectivo Sélvame del Tren, la principal organización opositora al Tren Maya en esta parte del país.

A raíz del descubrimiento de estos nuevos documentos de impacto ambiental en el contexto de la voluntad del gobierno por resarcir daños ambientales,



Protestas de ambientalistas
Foto: Elizabeth Ruiz /Cuartoscuro

D'Christy, quien ha visto de cerca el deterioro de la calidad del agua en la región, sostiene que se trata de una total incongruencia.

"Me queda claro que es incongruente (...) es un tema un poco complejo porque es incongruente, pues hablamos de reconocer los daños, por un lado, pero seguimos admitiendo que se siga dañando", agrega.

Información oculta

Un mes antes de la conclusión del sexenio de Andrés Manuel López Obrador, la Sedena presentó ante la Semarnat una Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) para formalizar el permiso de construcción de un camino a la comunidad de Vida y Esperanza, donde se ubican los talleres del Tren Maya.

En el reportaje "El paraíso de los Bartlett, en la ruta del Tren Maya", publicado en la edición mensual de **Proceso** en agosto de 2024, se dio a conocer la construcción de este camino en beneficio de un terreno propiedad de una empresa fundada por León Manuel Bartlett Álvarez.

En este terreno aún no hay construcción, según lo constatado. Sin embargo, se ubica en una zona donde diversos desarrolladores inmobiliarios han comenzado a especular con la tierra a raíz de las obras del tren.

..... INFRAESTRUCTURA

Fue hasta marzo pasado que la MIA y el resolutivo de autorización de impacto ambiental de este camino se hicieron públicos, contraviniendo así un principio de publicidad establecido en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, ordenamiento legal con el que los ambientalistas han buscado hacer cumplir la protección de los recursos naturales por el impacto del Tren Maya.

En esta obra que se terminó en el primer semestre de 2024, la Federación invirtió 181 millones 209 mil 55 pesos vía el Agrupamiento de Ingenieros Militares, que ejecutó la construcción, de acuerdo con la MIA.

Otras cinco obras de este paquete están relacionadas con tendido eléctrico en el sur de Quintana Roo, que implicó la tala de selva para abastecer del recurso al Tren Maya en los tramos 6 y 7, los últimos en ser concluidos durante el pasado sexenio.

Además de ocho bancos de material pétreo ubicados principalmente en esta entidad, de manera particular entre Playa del Carmen y Cancún, fueron más de 100 hectáreas de selva arrasadas; lo más grave fue la perforación del manto freático con relación directa a los ríos subterráneos que se ubican en esta zona del país.

También está la construcción de dos caminos, el ya mencionado (Vida y Esperanza) y uno hacia la zona arqueológica de Ichkabal, como proyecto adyacente al Tren Maya.

Asimismo la edificación de dos módulos de atención a visitantes en Campeche, y la construcción de un almacén de balasto ubicado en el empalme del tramo 5 Norte y 5 Sur, en Playa del Carmen.

Sin embargo, de ese proyecto la MIA no ha sido publicada, aunque el resolutivo de autorización ya fue emitido, es decir, se desconoce a través de la consulta pública del estudio ambiental qué medidas de mitigación se aplicaron en la construcción de ese empalme, que estuvo a cargo de la empresa ICA y la Sedena.

Dicho almacén se sitúa en uno de los puntos más frágiles del ecosistema local porque es ahí donde inicia la red de ríos subterráneos de esta zona, cerca de la estación Playa del Carmen del Tren Maya, que fue visitada dos veces por AMLO al final de su sexenio.

Antonella Vázquez Cavedon, abogada en materia de derecho ambiental y fundadora de la organización Defendiendo el Derecho a un Medio Ambiente Sano (DMAS), asociación civil que demandó al Tren Maya por la vía del ampa-

ro y logró suspensiones en 2022, sostiene que el gobierno federal dice una cosa con ánimos de conciliación, pero hace todo lo contrario.

"Lo que hacemos es intentar señalar cuando hay regularidades de casos específicos, pueden ser muy grandes o muy pequeños o simples omisiones, y es muy preocupante porque estás hablando de muchísimos más proyectos de situaciones que agravan las que ya tenemos", dice Vázquez Cavedon.

La organización conformada por abogadas que litigan derecho ambiental en 2022 ganó las suspensiones de amparo en el tramo 5, de más de 100 kilómetros de longitud, invocando violaciones al derecho a un medio ambiente sano, precisamente porque el decreto de seguridad nacional no era suficiente para omitir una evaluación de impacto ambiental relacionado con la falta de transparencia de los estudios ambientales.

"Ese decreto desde un principio era totalmente ilegal y es increíble que se siga aplicando, no tiene nada con la seguridad nacional, que infringe el derecho de la información", da a conocer.

La asociación civil presentó diversos amparos, entre ellos los promovidos por los integrantes de Sélvame del Tren. Estos juicios cumplen tres años de haberse iniciado, sin tener hasta ahora sentencias definitivas.

Con las reformas a la Ley de Amparo, aprobadas por el bloque de Morena en el Congreso de la Unión, las posibilidades de ganar los pleitos son cada vez menores porque se eliminaron los afectos de suspensión contra normas generales, con lo cual las medidas en favor son para quien promueve la acción legal y no para todo un colectivo.

La Semarnat negó el ocultamiento y expuso que se mencionaron en los estudios ambientales publicados entre 2020 y 2022, aunque en estos documentos no existe un estudio a fondo de las obras mencionadas.

"Tenemos el mandato de revisar y regularizar todos los permisos ambientales, que incluyen acciones de restauración", respondió a este reportero la Semarnat.

Actualmente DMAS enfrenta una lucha contra la especulación inmobiliaria como consecuencia del Tren Maya.

En Tulum mantienen juicios desde principios de 2024 contra el desarrollador inmobiliario que construye un edificio de nombre Adamar Solimán, justo a un lado de la bahía Solimán, aledaño al Santuario de la Tortuga Marina Xcacel-Xcacelito y en la parte limítrofe con la Biósfera del Caribe Mexicano, área natural protegida de jurisdicción federal.

La sociedad mercantil promotora del proyecto es Desarrollos Tulum Dieciséis, la cual ha utilizado la promoción del Tren Maya para atraer posibles compradores, aunque la estación ferroviaria se ubica a unos 10 kilómetros de distancia.

INFRAESTRUCTURA

Impacto en especies

El 11 de abril último la Semarnat dio a conocer la agenda nacional de restauración que incluye 50 sitios altamente deteriorados, reforestación de 100 mil hectáreas de bosques y recuperación de 50% de los manglares.

No obstante, esas iniciativas han sido incongruentes para los ambientalistas quintanarroenses, principalmente luego del reciente ocultamiento de proyectos de impacto ambiental, la exención de presentación de MIA de obras militares a un lado de la Laguna de Bacalar y la demora para retirar una malla a lo largo de la vía ferroviaria, donde se ha bloqueado el paso de animales de oriente a poniente en la Península de Yucatán.

Especies como el jaguar son las afectadas: algunos ejemplares han aparecido muertos por atropellamiento en carreteras, en su búsqueda de agua, de lo que responsabilizan a este bloqueo con malla.

Pero es el recurso hídrico el más dañado por la obra federal, pues el sistema de ríos subterráneos Sac Actún, de los más extensos del mundo, es utilizado como zona de extracción de agua potable para las poblaciones de la Cuenca del mar Caribe en Quintana Roo, principalmente en Playa del Carmen y Tulum, donde habitan más de medio millón de personas.

Los últimos análisis de calidad de agua emprendidos por Sélvame del Tren muestran una alta cantidad de cloruros que está acelerando la corrosión de los pilotes con los que se sostiene la vía.

Estos pilotes fueron propuestos por el gobierno federal durante el sexenio de AMLO para no dañar las cuevas subterráneas, pero la solución resultó contraproducente.

El óxido, según las últimas observaciones, está siendo extraído junto con el recurso hídrico para el consumo humano; en otros casos ya está inmerso en los conductos subterráneos de agua que se descargan de manera natural al mar Caribe, donde se ubican los arrecifes del Sistema Mesoamericano, el segundo más grande del mundo.

"En estos años no vimos que los pilotes tuvieran algún tipo de recubrimiento que evitara estas sales que corroen los metales. Creemos que no lo tomaron en cuenta y cuando metieron las camisas de acero y después los envarillados, estuvieron esas varillas con altas cantidades de sales; después entró el concreto que fraguó, pero las sales quedaron en contacto con las varillas", dice Guillermo D'Christy.

Agrega:

"El fierro oxidado eventualmente va a comenzar a caminar poco a poco hacia los arrecifes (...) ya está en el agua del trazo hacia el mar Caribe, ya debe de estar. Eventualmente vamos a irlo detectando en algunos puntos, eso el tiempo ya nos lo hará saber".

Tren Maya. Deforestación de la selva

Foto: Paola Chiomante

