

Gómez Durán, Thelma, "México: organizaciones denuncian que obras del Tren Maya han deforestado hasta el momento 6 659 hectáreas", *Mongabay Latam*, California, Estados Unidos, 04 de agosto de 2023.

Consultado en:

https://es.mongabay.com/2023/08/mexico-organizaciones-denuncian-deforestacion-por-tren-maya/?mc_cid=f9fcc27e78

Fecha de consulta: 07/08/2025.

México: organizaciones denuncian que obras del Tren Maya han deforestado hasta el momento 6 659 hectáreas

Thelma Gómez Durán

4 Ago 2023



- *Un análisis de imágenes satelitales, realizado por la organización no gubernamental CartoCrítica, mostró que 10 831 hectáreas hoy son ocupadas por obras relacionadas con el Tren Maya; 61% de esa superficie ha sido deforestada.*
- *La cartografía realizada por la organización también muestra que en 87 % de las tierras deforestadas por el Tren Maya, el desmonte o tala se realizó sin contar con una autorización de cambio de uso de suelo forestal, como lo ordena la legislación ambiental.*
- *La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) difundió un comunicado en donde señala que las cifras presentadas son “inexactas”. Organizaciones que presentaron las cifras señalan que todos sus datos sobre deforestación se sustentan en “evidencia satelital”.*

Era diciembre de 2018. Andrés Manuel López Obrador solo llevaba unos días como presidente de México y, en ese entonces, aseguraba que [no se iba a talar un solo árbol](#) con la construcción de Tren Maya. **Cinco años después, un análisis de imágenes satelitales muestra que, al menos, se han deforestado 6659 hectáreas** como consecuencia de las obras realizadas en torno al llamado Tren Maya, uno de los proyectos emblemáticos del actual gobierno y que se construye en la Península de Yucatán, al sur de México.

El análisis de las imágenes satelitales realizado por CartoCrítica muestra que para junio de 2023 había 10 831 hectáreas ocupadas para alguna obra relacionada con el Tren Maya, el 61 % de esa superficie fue deforestada.



Militares realizan la construcción de la estación del tren en el tramo 7, en Xpujil, Campeche.
Foto: Isabel Mateos.

Eso significa que 6659 hectáreas que tenían cobertura forestal en 2018, ahora lucen sin vegetación. En su lugar hay vías férreas o se construyen estaciones, paraderos, zonas de electrificación, patios de maquinaria, caminos de acceso o son áreas que se utilizan como bancos de material.

Las 6659 hectáreas deforestadas equivalen a **casi diez veces el área que hoy ocupa el Bosque de Chapultepec, en la Ciudad de México**, y casi 20 veces la superficie en donde se encuentra el Central Park de Nueva York, en Estados Unidos.

En su análisis, presentado el pasado 2 de agosto, CartoCrítica también destaca que el 87 % del área deforestada (5769 hectáreas) **se desmontó o taló ignorando lo que marca la legislación ambiental**, ya que los trabajos se realizaron sin contar con un trámite que pide la ley: la autorización de Cambio de Uso de Suelo en Terrenos Forestales (CUST) otorgada por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat).

Horas después de que CartoCrítica, el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (Cemda), el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible (CCMSS) y la Fundación Heinrich Böll dieran a conocer en conferencia de prensa la [herramienta cartográfica](#) sobre el Tren Maya, la Semarnat difundió un [comunicado](#) en donde señala que hay “inconsistencias” en los datos presentados por las organizaciones.

Tramo	Antrópica	Natural	Total
Tramo 1	1,128.3	144.3	1,272.6
Tramo 2	886.7	883.4	1,770.1
Tramo 3	458.2	806.1	1,264.3
Tramo 4	931.4	1,640.2	2,571.5
Tramo 5 Norte	60.4	519.6	580.0
Tramo 5 Sur	92.5	575.9	668.4
Tramo 6	160.7	1,308.4	1,469.1
Tramo 7	453.5	781.1	1,234.6
Total	4,171.5	6,659.0	10,830.5

La **cobertura natural** representa 61% del área ocupada por el tren, solo 39% en áreas antrópicas.

Superficie (ha) ocupada por el tren según tipo de cobertura del suelo (agrupada) en 2018

Superficie ocupada por el tren, según tipo de cobertura del suelo. Tabla realizada por CartoCrítica.

Seis mil hectáreas que dejaron de ser Selva Maya

Para realizar el análisis sobre las afectaciones que el Tren Maya está teniendo en la cobertura forestal de la Península de Yucatán, CartoCrítica comparó imágenes satelitales de noviembre de 2018, mayo y junio de 2023. Además, utilizó como referencia los datos de la Comisión Nacional para Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio) sobre la cobertura de suelo que existía antes del tren. **Toda la metodología está disponible dentro de la herramienta cartográfica.**

“No se tomó en cuenta la especulación de terrenos (que se está dando alrededor en la zona a causa de proyecto férreo) ni la infraestructura hotelera que se está construyendo”, explicó Manuel Llano, director de CartoCrítica, durante la conferencia en donde se presentó la herramienta cartográfica sobre el Tren Maya.



Photo Credits: Before CartoCrítica After CartoCrítica

El análisis de las imágenes satelitales muestra que de la superficie deforestada por las obras del Tren Maya, 4139 hectáreas eran selva baja y mediana; 2246 hectáreas estaban ocupadas por selva mediana caducifolia; 70 hectáreas eran manglar y petén (en la Península de Yucatán se llama así a las islas de vegetación arbórea que se encuentran en zonas inundables) y 11.4 hectáreas albergaban selva mediana y alta perennifolia.

Las imágenes satelitales también permitieron identificar que los tramos 4 y el 6 destacan por ser los que registran la mayor superficie deforestada hasta ahora. En el tramo 4, que va de Izamal a Cancún, se han deforestado 1640 hectáreas; mientras que la construcción del tramo 6, de Tulum a Chetumal, ha provocado la pérdida de 1308 hectáreas de cobertura forestal.

Tramo	CUSTF		
	No autorizado	Autorizado	Total
Tramo 1	126.8	17.5	144.3
Tramo 2	776.7	106.7	883.4
Tramo 3	608.4	197.7	806.1
Tramo 4	1,316.3	323.9	1,640.2
Tramo 5 Norte	434.2	85.3	519.6
Tramo 5 Sur	417.2	158.7	575.9
Tramo 6	1,308.4		1,308.4
Tramo 7	781.1		781.1
Total	5,769.1	889.9	6,659.0

De las 6,659 ha deforestadas, **87% no cuentan con autorización de CUSTF.**

Solo 13% ha sido autorizado.

Superficie deforestada (ha) por tramos, y autorizaciones de CUSTF

Superficie deforestada por tipo de vegetación y autorización de cambio de uso de suelo. Tabla realizada por CartoCrítica.

En la conferencia de prensa, Sergio Madrid, integrante del CCMSS, mencionó que el Inventario Nacional Forestal señala que en los ecosistemas de la Península de Yucatán una hectárea puede albergar un promedio de 900 árboles. Si se toma ese dato como referencia, **alrededor de 6 millones de árboles se han talado en la región como consecuencia de las obras del Tren Maya.**

En febrero de 2023, en una respuesta a una solicitud de información, El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) —dependencia que está a cargo del proyecto del Tren Maya— aseguró que se habían talado o removido [3.4 millones de árboles](#) por los trabajos realizados en los diferentes tramos de la obra. De acuerdo con esa respuesta de Fonatur, en los tramos 4 y 5 es donde más se han talado o removido árboles.

El colectivo Sélvame del Tren ha calculado que, al menos, 10 millones de árboles han sido talados o removidos por la construcción del Tren Maya.



Una de las zonas en donde se construye el Tren Maya. Foto: @CCMSSAC.

Deforestar ignorando la ley

Para que una persona, empresa o institución de gobierno federal, estatal o municipal pueda desmontar o talar un terreno, la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable establece que

es necesario presentar ante la Semarnat una solicitud de autorización de Cambio de Uso de Suelo en Terrenos Forestales (CUSTF).

La Semarnat solo puede autorizar un CUSTF en casos excepcionales. En la conferencia de prensa, Viridiana Maldonado, abogada del Cemda, recordó que “la excepción solo aplica cuando esos cambios de uso de suelo no comprometen a la biodiversidad ni provocan la erosión del suelo, el deterioro en la calidad del agua o la capacidad de almacenamiento de carbono de los ecosistemas”.

Al analizar las 18 autorizaciones de CUSTF relacionadas con el Tren Maya que ha otorgado la Semarnat, las organizaciones encontraron que 16 de ellas fueron autorizadas durante 2023, es decir, cuando ya habían comenzado los trabajos y los terrenos ya habían sido desmontados.



Las zonas en rojo muestran algunas de las áreas en donde se realizó tala sin contar con la autorización de cambio de uso de suelo. En las resaltadas con amarillo, sí había una autorización. Foto: CartoCrítica.

“La política forestal prohíbe este tipo de prácticas que está realizando Fonatur, como desmontar y luego buscar tener las autorizaciones”, resaltó Maldonado. Incluso, la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable señala que **no se puede otorgar ningún cambio de uso de suelo, durante los próximos 20 años, en las áreas donde se haya realizado tala o desmonte sin autorización**. “La Semarnat estaría obligada a negar esas autorizaciones”, mencionó la abogada de Cemda.

Al analizar cuántas de las 6659 hectáreas que se han deforestado por las obras del llamado Tren Maya fueron desmontadas o taladas sin contar con una autorización de cambio de uso de suelo, CartoCrítica encontró que en 87 % esa superficie se quitó la cobertura forestal sin contar con CUSTF.

“Fonatur sí tiene algunas autorizaciones de cambio de uso de suelo, pero no las suficientes... **Las autorizaciones son pocas, incompletas y tardías**”, señaló Manuel Llano, director de CartoCrítica, organización que desde hace más de un lustro promueve el acceso público a la información socioambiental georreferenciada para, entre otras cosas, conservar la diversidad biológica y cultural.



Deforestación para sacar materiales que se usan en la construcción del Tren Maya. Foto: Robin Canul.

En su comunicado, la Semarnat asegura que aún tienen validez las autorizaciones provisionales que se otorgaron amparadas en el [decreto](#) de noviembre de 2021, cuando López Obrador declaró de interés público y de seguridad nacional todas las obras y proyectos del gobierno federal, entre ellas el llamado Tren Maya.

El 18 de mayo de 2023, la **Suprema Corte de Justicia de la Nación** declaró como inconstitucional el decreto de finales de 2021. Cuatro horas después, López Obrador publicó un nuevo decreto en el que, de nuevo, establece como temas de seguridad nacional las obras del Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

“Las autorizaciones provisionales otorgadas previo a la sentencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación no quedaron sin efecto, tal como lo determina la propia sentencia, por lo que las obras del Tren Maya continúan con apego al marco legal”, señaló en su comunicado la Semarnat.

Por su parte, en un [comunicado](#) publicado este jueves 3 de agosto, las organizaciones resaltaron que las autorizaciones provisionales no existen en las leyes ambientales, incluso, las autoridades judiciales también han señalado que no pueden sustituir los procedimientos que sí contempla la ley: los CUSTF y la Evaluación de Impacto Ambiental.



El mapa muestra los diferentes tramos que contempla el proyecto del Tren Maya. Imagen tomada de la página de Fonatur.

En las 18 autorizaciones que se han dado para las obras del tren maya, Sergio Madrid destacó que no existió “una valoración del riesgo, una revisión de los daños irreversibles. **No es solamente una violación a lo que las leyes del país ordenan**, sino es la gravedad de no tener una evidencia de lo que esta autorización implica”.

Manuel Llano, director de CartoCrítica, también resaltó que para los tramos 6 (de Tulum a Chetumal) y 7 (de Bacalar a Escárcega) aún no se tiene registrada alguna autorización de cambio de uso de suelo en terrenos forestales. “Aun así, ya se ha deforestado”.

La Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente (Profepa) es la dependencia que, de acuerdo con la ley, debería determinar si un cambio de uso de suelo en terrenos forestales

violó la legislación e imponer amonestaciones, multas o suspensiones de las obras. “Se han presentado varias denuncias populares y Profepa se ha mantenido pasiva”, denunció Maldonado.

Mongabay Latam solicitó a Profepa una postura al respecto, pero hasta la publicación de este texto no se tuvo respuesta.



Obras realizadas alrededor del Tren Maya, en el estado de Campeche. Foto: Robin Canul.

La abogada de Cemda también recordó que **el Código Penal Federal considera como delito el realizar un desmonte o tala sin contar con una autorización** de cambio de uso de suelo. La pena por esta acción puede ser de hasta nueve años de cárcel y la instancia encargada de investigar si existe un delito es la Unidad Especializada en Delitos Ambientales de la Fiscalía General de la República.

Los desmontes realizados por las obras del llamado Tren Maya “no solo pasan por encima de la ley”. Sergio Madrid remarcó que la pérdida de cobertura forestal también significa **“la fragmentación de la selva, la destrucción de hábitat de cientos de especies de flora y**

fauna, la contaminación de acuífero, destrucción de cavidades subterráneas, relleno de humedales, interrupción de flujos naturales del agua y la destrucción de los medios de vida de las comunidades indígenas”.



Avisos sobre la construcción del tramo 7 del tren en Xpujil. Foto: Isabel Mateos.

Desacato a una orden judicial

Desde octubre de 2021, los abogados de Cemda denunciaron que en las obras del Tren Maya se estaban realizando cambios de uso de suelo en terrenos forestales sin contar con autorización de la Semarnat. En esa fecha presentaron ante el Juzgado Primero de Distrito en Yucatán los resultados de un sobrevuelo realizado a lo largo de la línea del tren. En ese momento, documentaron que se había desmontado, al menos, 144 hectáreas de selva maya.

Fue hasta [mayo de 2023](#), cuando **el Juzgado Primero de Distrito en Yucatán ordenó a Fonatur suspender** cualquier acto de tala o desmonte que no contara con autorización de cambio de uso de suelo en los tramos 3 (Calkiní-Izamal), 4 (Izamal-Cancún), 5 norte (Cancún-Playa del Carmen) y 6 (Tulum-Chetumal).

Para tomar esa decisión, el Juzgado señaló que “las autorizaciones provisionales emitidas con base en el Acuerdo para la ejecución de las obras de construcción de la vía férrea no supe las autorizaciones (de cambio de uso de suelo) que implican un estudio técnico y científico previo a la obra, que al no emitirse, pone en riesgo por sí solo al ecosistema donde se desarrollará, porque permitiría el inicio de trabajos sin conocer las repercusiones y daños que pueden ocasionarse con ella, en la inteligencia de que en muchas ocasiones los daños ambientales son irreparables”.



Una de las zonas de la Selva Maya en donde se construye el Tramo 5 del llamado Tren Maya.
Foto: @CCMSSAC.

De acuerdo con los análisis de la organización, tan sólo en junio de 2023, en los tramos 3, 4, 5 norte y 6, se desmontaron o realizaron trabajos de tala en 67.4 hectáreas sin contar con la autorización de cambio de uso de suelo. **“Hay una presunta ilegalidad y desacato por parte de Fonatur y de quienes construyen las obras del tren en estos tramos”**, señaló Llano.

Los tramos 5 norte, 6 y 7 son construidos por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena). La abogada Viridiana Maldonado también aseguró que “se están realizando actividades de desmonte dentro de la **Reserva de la Biosfera de Calakmul**”.

Sergio Madrid recordó que la Península de Yucatán alberga a la Selva Maya, el segundo bosque tropical más importante de América después de la Amazonía. Además, en ese territorio se encuentra el sistema de cuevas subacuáticas más grande del mundo. Ese patrimonio natural está en riesgo: “Hoy en día existe un intenso proceso de deforestación en la Península de Yucatán”.

Cada año, dijo, **se deforestan entre 40 000 y 90 000 hectáreas en la Península de Yucatán**. Este “proceso dinámico de deforestación” se está generando por los proyectos energéticos, turísticos, mineros, inmobiliarios y agroindustriales que se impulsan en la región desde hace unos 20 años. Este proceso, advirtió Madrid, se intensificará con el llamado Tren Maya, el cual “va a interconectar y potencializar estos proyectos”.



Construcción de un hotel en la Reserva de la Biósfera de Calakmul. Foto: cortesía de Ana Esther Ceceña.

Semarnat se pronuncia sobre los datos

En un comunicado difundido poco después de que se presentó la **herramienta cartográfica sobre el Tren Maya**, la Semarnat señaló que “el estudio mostrado señala que son 6659 hectáreas totales susceptibles de cambio de uso de suelo en terrenos forestales, cuando el total registrado ante la Semarnat en las autorizaciones definitivas y provisionales es de 3167.29 hectáreas”.

La dependencia aseguró que esas 3167.29 hectáreas representan “el total de hectáreas oficialmente identificadas” con cambio de uso de suelo y que todas cuentan con una autorización definitiva o provisional.

La Semarnat menciona también que la herramienta cartográfica desarrollada por CartoCrítica **considera “bancos de materiales que no necesariamente forman parte del proyecto Tren Maya y que son propiedad de privados que ofrecen servicio a diversos clientes”**.

Ante la respuesta de Semarnat, CartoCrítica, Cemda y la Fundación Heinrich Böll emitieron un comunicado en el que señalaron que **la cifra de 6659 hectáreas deforestadas por las obras relacionadas con el Tren Maya se sustenta en la evidencia satelital**. “Los datos presentados están respaldados, metro a metro, con las imágenes satelitales utilizadas para su cálculo”.



Construcción de una de las estaciones del Tren Maya, en el municipio de Xpujil, Campeche.
Foto: Isabel Mateos.

El comunicado de Semarnat señala que el estudio realizado por CartoCrítica considera sólo 18 “autorizaciones definitivas” que suman un total de 1727.70 hectáreas y no 889.9 que aseguran las organizaciones.

Sobre este tema, las organizaciones señalan que de acuerdo con la información a la que se ha podido tener acceso, Fonatur ha solicitado 28 autorizaciones de cambio de uso de suelo en terrenos forestales (CUSTF), de las cuales dos fueron desechadas, ocho están en evaluación y 18 han sido autorizadas.

Las organizaciones señalaron que las 18 autorizaciones de CUSTF, según los resolutivos respectivos, incluyen 1726.31 hectáreas. Sin embargo, debido a que **no toda la información es pública**, para el análisis solo fue posible acceder a la ubicación geográfica del 76 % de estas autorizaciones (1314.42 hectáreas). “La superficie que no fue posible georreferenciar es de 412.32 hectáreas y corresponde a una porción exclusivamente del tramo 5”.



Una de las zonas en donde se construye el Tramo 5 del llamado Tren Maya. Foto: Neify Pat/Múuch' Xiinbal.

Al analizar las 1314.42 hectáreas que cuentan con autorización de cambio de uso de suelo y que sí fue posible georeferenciar, “se llegó a la conclusión de que, dentro del área de los

polígonos autorizados, se han deforestado 889.9 hectáreas... Eso significa que hay porciones de las autorizaciones que, hasta junio de 2023, no han sido deforestadas”.

Estos datos, destacan las organizaciones, muestran que “se han expedido Cambios de Uso de Suelo en Terrenos Forestales (CUSTF) que no fueron utilizados y, al mismo tiempo, **se han deforestado otras áreas para las que no se cuenta con CUSTF**”.

Las organizaciones también recordaron que muchos de los documentos sobre el Tren Maya no son públicos, ya que el gobierno federal los ha clasificado bajo el argumento de que son considerados como tema de seguridad nacional.

****Imagen principal:** Obras del Tren Maya en el Tramo 6, en Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo. Foto: Thelma Gómez Durán*