



El Gobierno de López Obrador prohibió a las autoridades ambientales fiscalizar y clausurar las obras del Tren Maya

El megaproyecto tuvo una protección gubernamental para sus múltiples y reiterados incumplimientos ambientales nunca vista en el sector, revelan documentos internos de la Profepa obtenidos por EL PAÍS



Construcción del trazo 5 Sur del Tren Maya, en Quintana Roo, en 2023. GLADYS GERRANO



CARLOS CARABAÑA

México • 01 DIC 2025 • 05:30 CET

El Tren Maya, megaproyecto mimado del presidente Andrés Manuel López Obrador, levantó en cinco años un lazo ferroviario de 1.500 kilómetros por la península de Yucatán. Un tiempo récord presumido como una hazaña por el Gobierno anterior, quien volcó todo el apoyo de la Administración y un presupuesto ilimitado para materializar el proyecto. Y, aunque se aseguró que todo se hizo con respeto y apego a las leyes, la realidad es que el Tren Maya gozó de una protección gubernamental para sus múltiples y [reiterados incumplimientos ambientales](#), como nunca se había visto en el sector. Tanto que se prohibió a las autoridades fiscalizar y sancionar las obras aunque tenían pruebas de graves y repetidos ilícitos que en cualquier otro caso hubieran supuesto clausurar su construcción.

Esto lo revelan documentos internos de la Procuraduría de Protección al Ambiente (Profepa) obtenidos por EL PAÍS y lo corroboran funcionarios del organismo, que denuncian que no les dejaron hacer su trabajo. Los promotores del megaproyecto retorcieron la legislación ambiental en contra del consejo de sus asesores y de los estudios ambientales, comenzando las obras con permisos incompletos y defectuosos. El Gobierno no permitió que las autoridades del sector inspeccionaran el proyecto durante dos años aunque [se acumulaban denuncias populares de sus afectaciones](#). Además, cuando finalmente se permitió a los inspectores evaluar la construcción y encontraron



delitos ambientales como deforestación, cambios de uso de suelo ilegales, bancos de material sin permiso, obras secundarias sin registrar o falta de autorizaciones, desde el Gobierno de López Obrador se dio la orden a la Profepa de ignorar estas violaciones y dejar que el Tren Maya siguiera su curso. Este periódico pidió postura a las autoridades, pero a cierre de edición no habían respondido.

El Tren Maya fue la gran apuesta para el sureste del sexenio anterior. López Obrador prometió, en infinitas ocasiones, que el megaproyecto se haría con total respeto a la legislación ambiental, llegando a la hipérbole de prometer, durante una entrevista, que no se tumbaría “ni un solo árbol”. A medida que las quejas públicas por los impactos ambientales se acumulaban, el Gobierno y el propio López Obrador negaron estas acusaciones, tildando a cualquier crítico como “pseudoambientalista”. De hecho, uno de sus últimos actos como presidente fue declarar completo el Tren Maya, diciendo que “es la obra más importante que se ha construido en México y el mundo en los últimos tiempos”.

El Gobierno ha intentado vender que los daños ambientales solo ocurrieron en el sistema de cenotes y cuevas del tramo 5, pero estos delitos se dieron por todo el proyecto y sus obras asociadas; y desde la Administración se negó su existencia y los ocultaron. Cuando el Instituto Nacional de Transparencia, tras varias solicitudes de información y recursos de revisión elaboradas por este periódico, ordenó a las autoridades entregar copia de las actas de las inspecciones de la Profepa, la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal lo impugnó ante la Suprema Corte de Justicia.

Los documentos en poder de EL PAÍS fueron elaborados en enero de 2024, cuando López Obrador ya había protagonizado la primera de las tres inauguraciones que tuvo el Tren Maya y presumió haber logrado construir, en solo cuatro años, cuatro de los siete tramos. Para esta primera etapa, que sigue el trazado de un ferrocarril de carga en activo, la documentación enlista nueve “relevantes pendientes”, es decir, incumplimientos. Destacan deforestación en superficies “no contempladas en las autorizaciones”, “cambios de uso de suelo en derecho de vía”, “informes de cumplimiento pendientes”, “bancos de materiales sin autorización”, “modificaciones pendientes en las autorizaciones de los cuatro tramos”.



Para los tramos 5, 6 y 7, que van de Cancún a Escárcega y en esa fecha todavía en construcción por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), los “relevantes pendientes” son más graves. Falta de “estudios técnicos justificativos” para los tramos que atraviesan la Reserva de Biósfera de Calakmul, “remoción de vegetación y vestigios arqueológicos sin autorización”, inexistencia de “programas de reforestación y reubicación de fauna y flora”, “modificaciones de las obras sin autorización”, “bancos de materiales sin autorización”, “afectación de drenajes naturales, manejo inadecuado de residuos”... Esta construcción era la ecológicamente más compleja, al ser todo vía de nueva construcción y atravesaba ecosistemas como la Selva Maya, la Reserva de la Biósfera de la Calakmul, y todo el sistema de cuevas y cenotes de la península de Yucatán.

“Este trato no lo he visto nunca en todos los años que llevo trabajando”, dice categórico un inspector de Profepa que estuvo en las visitas. Con dos décadas de experiencia en el sector, pide no revelar su nombre por miedo a perder su trabajo. El inspector describe un laberinto kafkiano. Como López Obrador hizo un evento de inauguración, fue público y notorio que las obras del Tren Maya habían comenzado en junio de 2020. En Profepa lo sabían, pero no tuvieron una indicación oficial para acudir a inspeccionarlas.

Luego, con el proyecto ya en construcción, se fue ingresando una Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) para cada uno de los tramos. Una MIA es un estudio técnico-científico que analiza los efectos que puede ocasionar un proyecto sobre el medio ambiente y la salud humana. Señala medidas preventivas y debe ser aprobado por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) antes de comenzar su construcción. Para acelerar el proceso, el Gobierno de López Obrador publicó lo que se llamó “el decretazo”, que obligaba a la Semarnat a aprobar provisionalmente cualquier MIA, que presentase la Administración pública, dando un año de plazo para lograr una autorización definitiva.