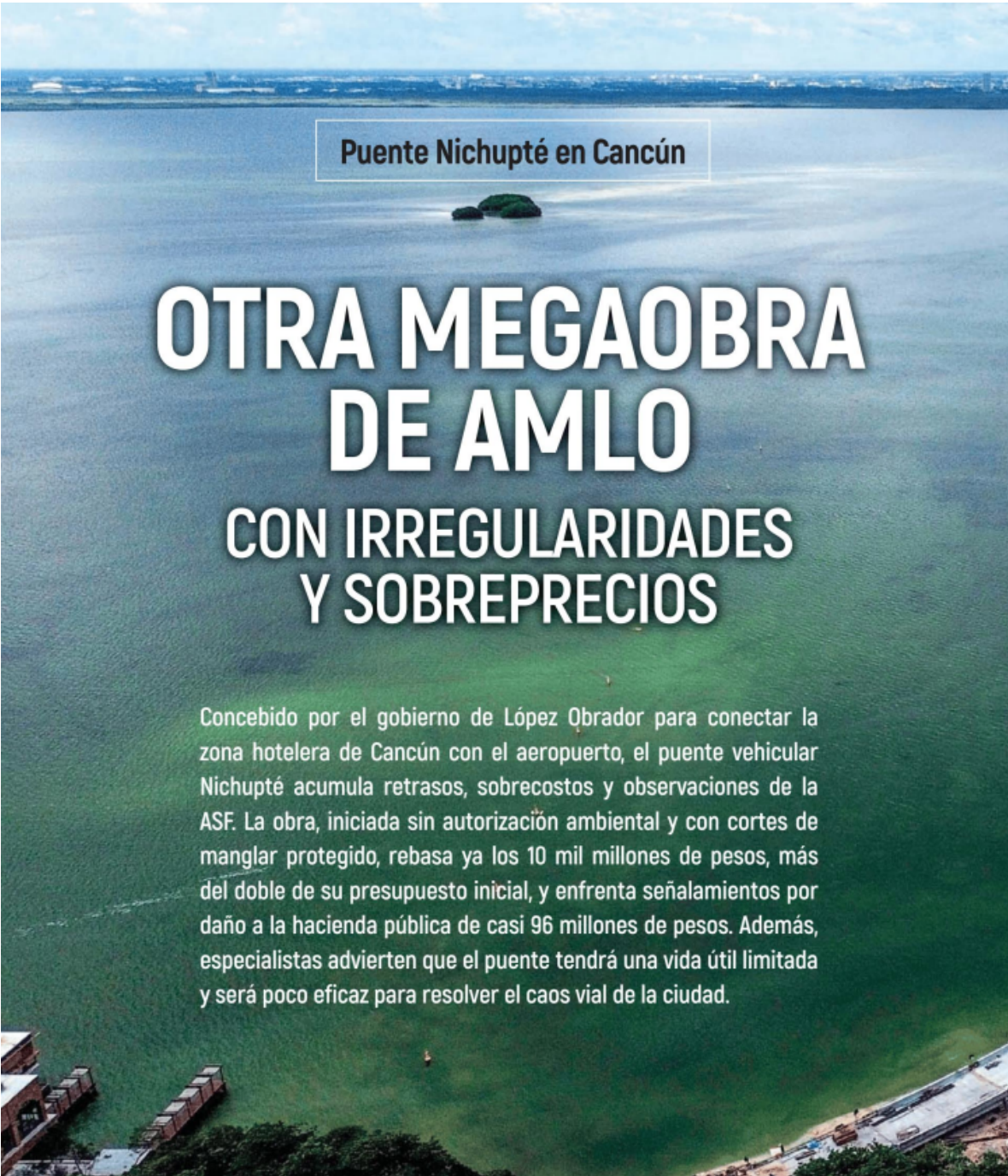




Puente Nichupté en Cancún

# OTRA MEGA OBRA DE AMLO

## CON IRREGULARIDADES Y SOBREPREGIOS

Concebido por el gobierno de López Obrador para conectar la zona hotelera de Cancún con el aeropuerto, el puente vehicular Nichupté acumula retrasos, sobrecostos y observaciones de la ASF. La obra, iniciada sin autorización ambiental y con cortes de manglar protegido, rebasa ya los 10 mil millones de pesos, más del doble de su presupuesto inicial, y enfrenta señalamientos por daño a la hacienda pública de casi 96 millones de pesos. Además, especialistas advierten que el puente tendrá una vida útil limitada y será poco eficaz para resolver el caos vial de la ciudad.



## INFRAESTRUCTURA

OCTAVIO MARTÍNEZ

**P**LAYA DEL CARMEN, Q. Roo.- El proyecto del puente vehicular Nichupté, concebido por el gobierno de Andrés Manuel López Obrador para mejorar la viabilidad de Cancún, enfrenta una cascada de observaciones por más de 95 millones de pesos de la Auditoría Superior de la Federación (ASF) a cuatro años de iniciada su construcción sin todavía haberse podido concluir.

Planeado para finalizar su edificación en 2023 y ser inaugurado por el expresidente, la obra también presenta un sobrecosto por arriba de los 10 mil millones de pesos, que dobla su presupuesto inicial con la que fue planeada en 2022.

La estructura atraviesa la laguna de Nichupté sobre una longitud de 11.2 kilómetros y tiene el objetivo de conectar la zona hotelera de Cancún con el acceso sur de la ciudad, justo donde se encuentra el Aeropuerto Internacional.

Fue iniciada con una inversión original de cuatro mil 335 millones 210 mil pesos, pero al último reporte de la Federación se ha elevado a los 10 mil 899 millones 948 mil 143 pesos, un importe que supera ya 150% de su costo original y que equivale aproximadamente al presupuesto de gobierno que se ejerce en Cancún por un año o dos años en Playa del Carmen.

Fracturas, hundimientos y otras barreras naturales que impone el cuerpo lagunar han retrasado en múltiples ocasiones su inauguración, sin que hasta la fecha haya claridad de conclusión de las obras, aunque desde meses atrás las autoridades aseguran estar en un avance de más de 90 por ciento.

A la par de estos inconvenientes, la ASF detectó un daño a la hacienda federal por 95 millones 924 mil 850 pesos, por los cuales ha iniciado procedimientos administrativos para que servidores públicos de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (SICT) aclaren el destino de estos fondos.

**Puente Nichupté. Obra espectacular cuestionada por especialistas**  
Foto: Elizabeth Ruiz /Cuartoscuro




**Obras de reforzamiento por fracturas debajo del puente**

Foto: Harold Alcocer



Y todo ello por una obra cuestionada y heredada por la administración de AMLO que, a decir de especialistas de Cancún, no va a solucionar el problema de viabilidad que existe en la ciudad turística y donde una vez más se busca privilegiar a los automovilistas sobre el transporte público.

**Origen viciado**

En 2022 se anunció la infraestructura a la par del revuelo y oposición por la construcción del Tren Maya. El proyecto fue anunciado como un complemento para conectarlo con el Aeropuerto Internacional de Cancún, donde existe una estación de vía ferroviaria.

El plan era ser inaugurado a la par del Tren Maya, antes de la conclusión del sexenio de López Obrador, pero los retrasos hicieron imposible su entrega a tiempo (este 2026 se cumplen tres años de aplazamiento).

Los trabajos, tal como ocurrió con el resto de los megaproyectos en esta parte del país, fueron iniciados antes de la aprobación del resolutive de impacto ambiental por parte de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat).

En la concepción original de la iniciativa, de acuerdo con el estudio ambiental consultado por **Proceso**, se aprecia que estaba proyectado para una longitud de 8.6 kilómetros, partiendo del bulevar Luis Donaldo Colosio, acceso sur de Cancún, a la parte media de la zona hotelera, pasando por la emblemática laguna de Nichupté.

Las obras fueron encargadas a ICA, que en su momento fue señalada de haber perpetrado un corte de mangle, especie enlistada en la NOM-059-Semarnat con protección especial.

El plan original era ser entregado en 2023, pero el hallazgo de una cueva en medio de la laguna obligó a retrasar seriamente los trabajos, pues se terminó paralizando la obra al tiempo que ICA inició estudios para la construcción de un puente elevado para pasar la cavidad kárstica.



A eso se le sumó la construcción de un distribuidor vial del lado oriente de la obra, en la zona hotelera, edificaciones que no estaban contempladas en el proyecto base.

Sobre estos nuevos elementos es que la ASF ha comenzado a encontrar las irregularidades financieras, pues forman parte del ejercicio fiscal 2023, justo cuando el anterior sexenio federal inyectó más dinero al proyecto con la finalidad de que el expresidente lo inaugurara.

"Se observó que se efectuaron pagos en exceso (...) debido a que en diversos conceptos se pagaron cantidades adicionales a las pactadas en el presupuesto de obra contratado en la modalidad de precio alzado, mismo que se mantendrá fijo e invariable durante la vigencia del contrato", se lee en el informe de la ASF a la cuenta pública 2023, mismo que fue concluido su análisis el año pasado. Estos conceptos de pagos en exceso corresponden a la adquisición de material adicional para la continuidad del proyecto: concreto, traveses y cimbras.

"La Auditoría Superior de la Federación promueve la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las presuntas irregularidades de las personas servidoras públicas" (*sic*), se lee en el expediente consultado por **Proceso**.

**No obstante, las fallas continúan. Apenas al inicio del año fueron evidenciadas fracturas debajo del puente y aunque Guido Mendiburu Solís, delegado de la SICT en Quintana Roo, aseguró a medios de comunicación de Cancún que la estructura del puente no representa ningún riesgo para los usuarios, realizarán reforzamiento a la obra.**

Eso ocurrió al mismo tiempo en que enero se descartó para su inauguración.

### Tren Maya. Premura y sobrecostos

Foto: Elizabeth Ruiz /Cuartoscuro



### Privilegio para conductores particulares

Christine Elizabeth McCoy Cador, doctora en Desarrollo Económico Regional y profesora investigadora de tiempo completo en la Universidad del Caribe, en Cancún, analista de planes de desarrollo urbano, expone que la obra una vez más puso en lo más alto de la pirámide de la movilidad a los automovilistas, en vez del transporte colectivo.

"Te dicen que sí va a impulsar la movilidad, y yo estoy en favor del transporte público, movilidad activa; nos dijeron que vamos a poder andar en bicicleta, van a poner la ciclo-vía, pero al sol del mediodía ¿quién lo va a usar?", cuestiona a McCoy Cador.

La obra, consultada en un principio con la plana de especialistas de Cancún, tuvo oposición por los impactos que traerá y porque sólo le ven una vida útil de 10 años, por lo que el problema a corto plazo de extremos embotellamientos viales en la zona hotelera se reavivarán.

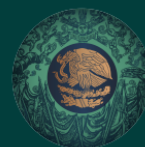

**Cancún. Desarrollo de infraestructura turística acelerada**

Foto: Elizabeth Ruiz /Cuartoscuro



De acuerdo con información brindada por la SICT Quintana Roo, el proyecto beneficiará a alrededor de 20 millones de turistas que cada año visitan la zona hotelera y a 1.2 millones de habitantes de la zona urbana de esta ciudad.

En la zona hotelera son comunes los embotellamientos viales derivado del crecimiento exponencial de centros de hospedaje y los miles de trabajadores que a diario ingresan a la zona para prestar el servicio turístico.

"Por un lado se debió hacer un transporte público adecuado y hacer un transporte que entrara por horarios, eso se planteó, se planteó la entrada a la zona hotelera con accesos controlados o por horarios. Hay otros lugares donde se pone justamente eso, como en la entrada de Londres, donde si se quiere entrar en vehículo se paga una cuota y si no, te subes al transporte público", ejemplifica la especialista.

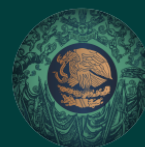
Sin embargo, la SICT asegura que se beneficiarán 20 mil vehículos, que verán un ahorro de hasta 45 minutos para entrar o salir de la zona hotelera.

"Tenemos casi 400 mil autos en la ciudad. No está pensada para eso, pero cuando hablo de demanda inducida es que de repente como que baja e impulsa indirectamente que haya más autos. Amplían la calle y momentáneamente funciona, pero después, por alguna razón, se vuelve a llenar de autos. Eso es inducir una demanda".

Actualmente Cancún, como el resto de las principales localidades urbanas de Quintana Roo, carece de un transporte público adecuado y ni el Tren Maya, que este 2026 cumple dos años de operaciones, ha apoyado en esta demanda como en su momento se pretendió.

**Impactos a la laguna**

En el verano de 2022 el expresidente Andrés Manuel López Obrador dio el banderazo de inicio de trabajos en Cancún. Lo hizo cinco meses antes de la autorización de impacto ambiental por la Semarnat.



En las condicionantes emitidas por esta autoridad se encontraron 274 acciones negativas de interacción directa de la obra con elementos de gran valor en el ecosistema local, como los humedales, selva y manglares, estos últimos especies protegidas que fueron removidas.

**Pese a que la SICT asegura que realizan medidas de compensación con la restauración de 106 hectáreas de manglares y otras actividades relacionadas con las condicionantes, en uno de los informes de la ASF se establece que hubo omisiones en los estudios de hidrología que al final ocasionaron un daño a la hacienda federal por dos millones 43 mil 95 pesos, de acuerdo con la revisión de la cuenta pública 2022.**

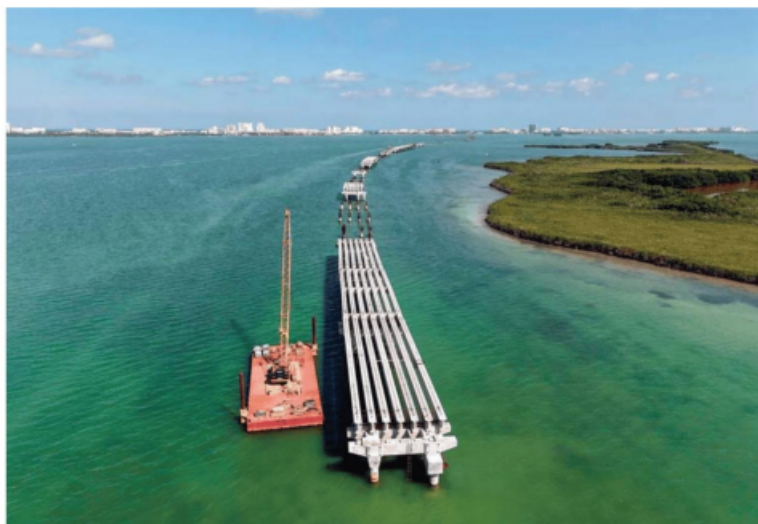
Fue en esas fechas que se detectó la cavidad kárstica, no contemplada en los estudios ambientales, que obligó a los contratistas privados a construir, dentro de la misma estructura, un puente colgante metálico de 103 metros de longitud para sortear la falla.

Guillermo DChristy, especialista en temas de agua y fundador del colectivo Sélvame MX, advirtió que se le puso una carga más a la laguna de Nichupté, cuyas consecuencias se verán a corto plazo en las especies de flora y fauna que habitan en el ecosistema, el cual ya es impactado de manera profunda por las embarcaciones turísticas y la constante derrama de combustibles al acuífero.

"Prácticamente se frenó la circulación natural del agua del mar. Hay zonas muy estancadas que no se intercambian con el mar como antes por las mareas y por los oleajes naturales. Ya empezó a impactar también la gran descarga de aguas residuales en la zona continental. Hay zonas donde durante años se sigue descargando, y hay otras donde navegas dentro de la laguna y huele a drenaje", da a conocer.

Equipara este proyecto con el Tren Maya debido a la premura con la que se inició, sin los estudios ambientales necesarios, que al final han derivado en un mayor costo y daño al ecosistema.

Hasta el cierre de la información el puente continúa sin inaugurarse. 



**Obra de AMLO. Prioridad a medias**

Foto: Presidencia /Cuartoscuro