



Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA)
Asuntos jurídicos y Unidad de Peticiones Relativas a la
Aplicación de la Legislación Ambiental
700 rue de la Gauchetière, Bureau 1620 Montreal, Quebec,
Canadá H38 5M2, vía correo electrónico: sem@cec.org

PAOLO SOLANO TOVAR

Director de asuntos Jurídicos y
Peticiones sobre Aplicación Efectiva (SEM)
P r e s e n t e.

Asunto: Petición sobre aplicación efectiva de la legislación ambiental, presentada conforme al artículo 24.27 del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, para proteger los ecosistemas frágiles y de alto valor ambiental y social de Quintana Roo, contra obras del Tren Maya.

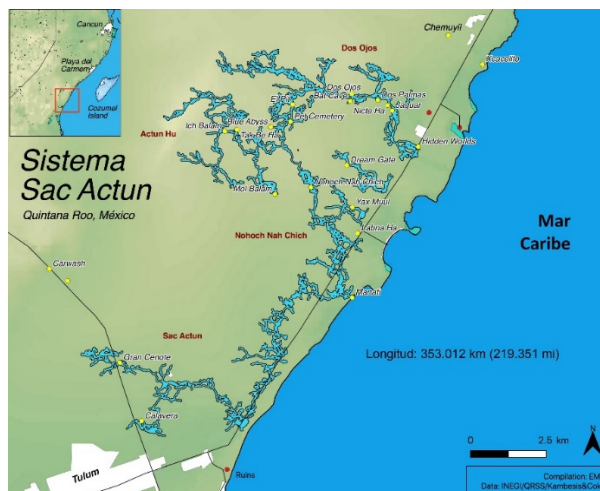
Correo electrónico para oír y recibir toda clase de notificaciones respecto a esta comunicación:



Respetable Secretariado de la CCA:

Como se detalla en la petición sobre aplicación efectiva de la legislación ambiental (SEM, por sus siglas en inglés), presentadas por agrupaciones ambientales, sociales y personas a título personal, con apego a lo establecido en el artículo 24.27 del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), México está dejando de aplicar su legislación ambiental al permitir impactos ambientales sobre **ecosistemas frágiles y de alto valor ambiental** y social de Quintana Roo, por obras y actividades del **megaproyecto Tren Maya**, una de las 3 obras emblemáticas de la actual administración del Presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, la cual tiene a su cargo el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y la empresa pública FONATUR Tren Maya S.A. de C.V.

Quienes firmamos la presente, somos personas residentes y beneficiarias de los servicios ambientales que brindan la selva maya, el acuífero, ríos subterráneos, cenotes, cavernas y cuevas que forman parte del **sistema subacuático más extenso e importante del mundo** conocido como **Dos Ojos-Sac Actún**, así como al **Sistema Pool Tunich, Sistema Sac Muul y Sistema Alux**, que a su vez son hábitat de especies en peligro de extinción, en los municipios de Solidaridad y Tulum, del Estado de Quintana Roo:



Fuente: NASA/SRTM, INEGI, QRSS (2020).

De manera concreta, la presente petición ciudadana radica en hacer del conocimiento de la CCA, la falta de aplicación efectiva de la legislación ambiental por parte de México en dos procesos relacionados con el **megaproyecto Tren Maya**: 1. La ejecución de los trabajos de desmonte, nivelación y rellenos sobre la selva maya y cavernas, donde se pretende construir el trazo del llamado “Tramo 5 Sur”, **sin que se haya evaluado y emitido de manera previa las autorizaciones ambientales correspondientes** y 2. La manera de evaluar y autorizar dicho Tramo, sin haber aplicado de manera estricta lo consignado por la normatividad ambiental federal e internacional.

Los municipios de Solidaridad y Tulum por donde pretende cruzar el “Tramo 5 Sur” del Tren Maya, al igual que los demás municipios del estado de Quintana Roo, se caracterizan por tener una riqueza natural y una importante biodiversidad que permite la generación de importantes servicios ambientales para todas sus comunidades; sin embargo, esa importante riqueza se ha visto afectada desde hace varias décadas por el desarrollo turístico desenfrenado y mal planeado, así como por el crecimiento desordenado de la mancha urbana sobre la selva, que van reduciendo los corredores naturales y hábitats de innumerables especies de flora y fauna, que también van perdiendo cada vez más sus poblaciones llegando al peligro de su extinción, como el jaguar (*Panthera onca*), el mono araña (*Ateles geoffroyi*) y otras más.

Sin duda, la causa de ese crecimiento que está afectando los equilibrios ecológicos en los ecosistemas de Quintana Roo, es la falta de la aplicación efectiva de la legislación ambiental federal y los instrumentos de política pública ambiental, permitiendo que toda obra y actividad se pueda ejecutar sin previas evaluaciones y autorizaciones, y al final quede impune la ilegalidad por esa conducta al poder “regularizarse”, en el mejor de los casos, los proyectos y obtener de manera posterior sus autorizaciones.



Esa práctica de primero construir y luego obtener las autorizaciones y permisos correspondientes, es la misma que aplicaron el FONATUR y FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., puesto que ejecutaron los trabajos de desmonte sobre la selva maya sin haber obtenido de manera previa las autorizaciones correspondientes y, por ende, sin que se hayan realizado y evaluado los estudios correspondientes para saber si el megaproyecto era viable sobre esa zona tan frágil e importante para la conservación de la biodiversidad existente, pero sobre todo, para no afectar los sistemas subacuáticos, cavernas y cenotes que garantizan la **disponibilidad de agua para toda la región**, además de considerar un riesgo la fragilidad del suelo kárstico.

Sobre el particular, importa señalar que la Península de Yucatán se caracteriza por ser una **zona kárstica y por la presencia de gran cantidad de fracturas y fallas**. El relieve kárstico se forma por la disolución de rocas calcáreas formadas por calcita, y dolomita y evaporitas como el yeso. Se caracteriza por la formación de depresiones cerradas (de tamaños que van desde formas milimétricas como los lapiaces kársticos, hasta grandes extensiones como los poljes) por la rápida infiltración del agua, la casi nula presencia de corrientes superficiales, un sistema subterráneo de agua y la abundancia de cuevas y cavernas (de Waelle, et al, 2011). Esa rápida infiltración de la lluvia genera el desarrollo de sistemas kársticos interconectados a través de fracturas y abiertos al exterior por el colapso de alguna de estas conocidos como cenotes (Villasuso, M. y Méndez, R. 2000).

Los cenotes son complejos sistemas acuáticos generados mediante la disolución de los carbonatos y otros minerales del suelo, por lo que en geología se llaman lagos de disolución, aunque en realidad algunos cenotes son más similares a ríos que a lagos, ya que cuentan con conexiones a corrientes subterráneas que favorecen la circulación de agua. A los sistemas acuáticos, en donde coexiste agua dulce y salada, se les denomina anquihalinos (Monroy Ríos, 2019). En Quintana Roo existen unos 1,800 kilómetros de cuevas exploradas y se sigue explorando.

De acuerdo a los trabajos sobre karst en la península de Bocco et al (1996), Bautista et al. (2004), Frausto e Ihl (2005), Aguilar et al. (2010) y Fragosó et al. (2014) las depresiones exokársticas mayores (dolinas, úvalas y poljes) son las que se han desarrollado principalmente en la región y ocupan una gran área. Las fracturas y las fallas son las estructuras que controlan la posición de las formas kársticas, debido a que en ellas se promueve la disolución más intensa (Lugo et al., 1992; Bautista et al., 2004).

Como se mencionó con anterioridad, específicamente en las cuevas de Quintana Roo, se encuentran los **sistemas subacuáticos más extensos e importantes del mundo, conocido como Dos Ojos-Sac Actún**, el cual tiene una longitud total de **347 km**, pero



de comprobarse su conexión con otros sistemas aledaños podría ser un **sistema monstruoso de hasta 1.000 kilómetros**¹. Se estima que tan solo un 10% del complejo mundo subterráneo de Quintana Roo ha sido explorado hasta el momento. De hecho, y conforme a lo señalado por Guillermo de Anda Alanís, Director del Proyecto Gran Acuífero Maya (GAM), dicho sistema “*se erige como un enorme pulpo de piedra caliza y agua dulce, cuyos tentáculos —probablemente— podrían desplegarse hacia otros tres sistemas de cuevas subacuáticas de Tulum. A lo largo del mismo se han localizado 248 cenotes que sirven de entrada; y 198 contextos arqueológicos, de los que 138 parecen estar vinculados a la civilización maya y al menos dos, a restos óseos de individuos pre-cerámicos con una antigüedad mínima de 9,000 años*” [énfasis añadido].²

A pesar de la innegable fragilidad e importancia ambiental, histórica y cultural de la zona por donde se pretende construir el “Tramo 5 Sur” del Tren Maya, las prisas del Gobierno Federal por “*terminar a tiempo*” las obras insignias antes de que acabe el sexenio, conllevaron a que desde las mismas arcas institucionales se violente e incumpla el marco legal ambiental en México.

Cabe señalar, que aunque los trabajos de desmonte y relleno sobre la selva maya se hicieron del conocimiento de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), autoridad ambiental federal competente para investigar los hechos denunciados, dicha dependencia **no ha ejercido sus atribuciones y obligaciones constitucionales y legales para inspeccionar**, ordenar las medidas de seguridad y, en su momento, sancionar y ordenar la reparación de los daños provocados, conforme a lo que establece la normatividad ambiental; de tal suerte, que los trabajos continúan de manera impune.

En este sentido, la realización de un Expediente de Hechos podría favorecer a aclarar los procesos de la aplicación de la ley en México y la ciudadanía pueda obtener una rendición de cuentas sobre las decisiones ambientales de las autoridades. Lo que acontece con el “Tramo 5 Sur” del Tren Maya, incluso en todo el megaproyecto Tren Maya que pretende cruzar 5 estados del Sureste Mexicano: Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, puede tomarse como caso de estudio sobre lo que no debe ocurrir, y las lecciones aprendidas pueden replicarse para mejorar la afectividad

¹ Fuente: https://historia.nationalgeographic.com.es/a/asi-es-sac-actun-laberintico-sistema-cavernas-inundadas-mexico_12419.

² Información y declaraciones obtenidas de la página del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), consultable en: <https://www.inah.gob.mx/boletines/6927-promoveran-al-sistema-sac-actun-ubicado-en-tulum-mexico-como-bien-mixto-ante-la-unesco>.



de la legislación ambiental en México y evitar que se siga destruyendo su riqueza natural, en perjuicio de los derechos humanos de sus habitantes.

Exposición de Hechos

a. Antecedentes del caso

1.- Desde el año 2020, se han venido ejecutando los trabajos de desmonte y construcción en los primeros cuatro Tramos del megaproyecto Tren Maya que pasan por los Estados de Chiapas, Tabasco, Campeche y Yucatán.

2. En fecha 22 de noviembre de 2021, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el *“ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional”*, emitido por el C. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

En el referido Acuerdo se estableció lo siguiente:

ACUERDO

ARTÍCULO PRIMERO.- Se declara de interés público y seguridad nacional la realización de proyectos y obras a cargo del Gobierno de México asociados a infraestructura de los sectores comunicaciones, telecomunicaciones, aduanero, fronterizo, hidráulico, hídrico, medio ambiente, turístico, salud, vías férreas, ferrocarriles en todas sus modalidades energético, puertos, aeropuertos y aquellos que, por su objeto, características, naturaleza, complejidad y magnitud, se consideren prioritarios y/o estratégicos para el desarrollo nacional.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a otorgar la autorización provisional a la presentación y/u obtención de los dictámenes, permisos o licencias necesarias para iniciar los proyectos u obras a que se refiere el artículo anterior, y con ello garantizar su ejecución oportuna, el beneficio social esperado y el ejercicio de los presupuestos autorizados.

La autorización provisional será emitida en un plazo máximo de cinco días hábiles contados a partir de la presentación de la solicitud correspondiente.



Transcurrido dicho plazo sin que se emita una autorización provisional expresa, se considerará resuelta en sentido positivo.

ARTÍCULO TERCERO.- La autorización provisional tendrá una vigencia de doce meses, contados a partir de su emisión, periodo en el cual se deberá obtener, conforme a las disposiciones aplicables, la autorización definitiva.

El Acuerdo previamente citado se considera contrario a las disposiciones constitucionales, convencionales y legales en materia de derechos humanos y de protección al ambiente, por restringir el acceso a la información, participación ciudadana en la toma de decisiones en materia ambiental, seguridad y certeza jurídica y, por supuesto, a un medio ambiente sano; además, de que **viola los principios de Prevención, Precaución, Progresividad de los Derechos Humanos y No Regresión** que rigen en materia ambiental y que están establecidos en el Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (Acuerdo de Escazú), firmado y ratificado por México, así como el principio de **Reserva de Ley**, porque **pretende suplir y evadir** lo que establecen las leyes ambientales emitidas constitucional y legalmente por el Congreso de la Unión, en particular, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEPPA), la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable (LGDFS), la Ley de Aguas Nacionales y sus respectivos reglamentos, que obligan a que antes de que se ejecute cualquier obra y actividad que pueda causar impactos y daños ambientales significativos, como es el caso del Tren Maya, deberá tramitar y obtener de manera **previa** a su ejecución las autorizaciones en materia de impacto ambiental y de cambio de uso de suelo en terrenos forestales, las cuales sólo se podrán obtener mediante la presentación de sus estudios contenidos en su respectiva Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) y su Estudio Técnico Justificativo (ETJ).

Dichos estudios son descartados y evadidos por el Acuerdo Presidencial para “agilizar” el avance de las obras del Tren Maya, resaltando que dentro de la normatividad ambiental en comento **no existen** las denominadas “*autorizaciones provisionales*”, por lo que el obligar a las dependencias de la Administración Pública Federal para emitir esas autorizaciones inexistentes en las leyes ambientales, implica que se quebrante el Estado de Derecho y el respeto a la división de poderes en un país democrático.

En este sentido, aunque con el Acuerdo de referencia se haya declarado al Tren Maya como una obra de **interés social y seguridad nacional**, es importante abordar y analizar el concepto y finalidad de lo que se entiende por SEGURIDAD NACIONAL, para poder llegar a la conclusión de que el megaproyecto Tren Maya no puede considerarse como tal, atendiendo a la naturaleza de dicho concepto en comparación con el megaproyecto y su falta de programación,



de un proyecto ejecutivo y de estudios que en verdad le otorguen la calidad de un asunto o tema de esa envergadura, como lo es la seguridad nacional.

Por consiguiente y de acuerdo con Ley de Seguridad Nacional en su artículo 3, se define a la seguridad nacional como las **acciones destinadas de manera inmediata y directa a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado mexicano** que conlleven a:

- 1. Proteger al país frente a riesgos y amenazas.**
- 2. Preservar la soberanía e independencia nacionales y la defensa del territorio.**
- 3. Mantener el orden constitucional y la unidad de la federación, así como fortalecer las instituciones democráticas de gobierno.**
- 4. Defender al país frente a otros Estados o sujetos de derecho internacional.**
- 5. La preservación de la democracia, fundada en el desarrollo económico social y político del país y sus habitantes.**

Respecto de los puntos anteriores, se considera evidente que el megaproyecto Tren Maya no garantizaría proteger al país frente a riesgos y amenazas; tampoco sería una obra de infraestructura que permita preservar la soberanía y defensa del territorio ante alguna invasión de otros países, pues en principio esa no sería su función. De igual forma, de su construcción no depende mantener el orden constitucional y la unidad de la federación ni a fortalecer las instituciones democráticas, pues eso es propio de otro tipo de instrumentos jurídicos y de acciones de seguridad y paz nacional, no de un sistema de transporte.

Lo anterior se confirma, cuando en la ley en comento se indica que **el concepto de Seguridad nacional articula el quehacer del Centro Nacional de Inteligencia (CNI) y del resto de las instituciones que integran el Sistema de Seguridad Nacional**, dentro de las cuales **no se encuentra el FONATUR ni FONATUR Tren Maya, S.A. de .C.V.**

En cuanto al punto 5 sobre preservación de la democracia, fundada en el desarrollo económico social y político del país y sus habitantes, debe tenerse en cuenta que cualquier acción sobre alguna de esas vertientes que invoque o la autoproclamen como de seguridad nacional, **debe regirse por los principios de legalidad, responsabilidad, respeto a los derechos fundamentales de protección a la persona humana y garantías individuales y sociales, transparencia y eficiencia**, como lo marca el artículo 4° de la ley en cita.

Ahora bien, aunque en el Acuerdo que se impugna se haga referencia al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, debe señalarse que dicho instrumento es meramente programático que depende de otras gestiones para la programación ejecutiva de cada rubro, con la debida planeación exhaustiva sustentada en estudios e información que avalen y garanticen el éxito de sus objetivos, pero sobre todo, debe materializarse con **pleno respeto al marco legal y al Estado de Derecho** y no sólo con meras líneas discursivas carentes de estudios y soportes claros.



De hecho, y contrario al actuar de las autoridades responsables, con la emisión del Acuerdo y las “*autorizaciones provisionales*”, debe recordarse que **el agua es un bien de dominio público federal, vital, vulnerable y finito, con valor social, económico y ambiental, cuya preservación en cantidad, calidad y sustentabilidad es tarea fundamental del Estado y la Sociedad, así como prioridad y ASUNTO DE SEGURIDAD NACIONAL, por lo que la conservación, preservación, protección y restauración del agua en cantidad y calidad es ASUNTO DE SEGURIDAD NACIONAL. Por tanto, debe evitarse el aprovechamiento no sustentable y los efectos ecológicos adversos**, tal y como lo consignan los artículos 1, 7 Bis, fracciones I y 14 Bis 5, fracciones I, IX y XX de la Ley de Aguas Nacionales.

Por consiguiente, se estima que el megaproyecto Tren Maya y su paso por encima del **sistema subacuático más extenso e importante del mundo, conocido como Dos Ojos-Sac Actún**, que a su vez se conecta con innumerables cenotes, cavernas y ríos subterráneos de la zona, pone en riesgo su integridad y funcionalidad ecosistémica y, por lo tanto, al **derecho humano al agua de las regiones que de dicho sistema dependen**, sin olvidar que son hábitats de especies en peligro de extinción como el jaguar. Más adelante se exponen los riesgos de obra que puede causar daños irreversibles al sistema Dos Ojos-Sac Actún.

3. En fecha 07 de diciembre de 2021, la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental (DGIRA) de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), emitió la denominada “*autorización provisional*” contenida en el Oficio No SGPA/DGIRA/DG-05891-21 para el Tramo 5 del megaproyecto Tren Maya.

4. En fecha 08 de diciembre de 2021, la Dirección General de Gestión Forestal y de Suelos (DGGFS) de la SEMARNAT, emitió la denominada “*autorización provisional*” contenida en el Oficio No SGPA/DGGFS/712/2070/21 para el Tramo 5 del megaproyecto Tren Maya.

Es importante señalar, que dichas autorizaciones **no se encuentran a disposición del público**, por lo que la ciudadanía no tiene acceso a su contenido.

5. El 19 de enero de 2022, se publicó en varios medios de comunicación el anuncio emitido por Javier May Rodríguez, nuevo director de FONATUR, de que la ruta del “Tramo 5” del Tren Maya ya no ingresará a la zona urbana de Playa del Carmen, Quintana Roo y que tampoco será elevado, puesto que ahora sería en paralelo a la carretera y a ras de suelo. Dicha noticia se informó señalando que “*se decidió que el*



Tren Maya ya no vaya elevado en ningún punto, para así concluir esta obra a tiempo, en julio de 2023³

b. Omisión por parte de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente

6. A partir del día 28 de febrero de 2022, habitantes de la localidad de Playa del Carmen, Municipio de Solidaridad, Quintana Roo, detectamos la ejecución de trabajos de desmonte con apoyo de maquinaria pesada sobre la selva maya de dicho municipio.

7. Derivado de lo anterior, los habitantes de Playa del Carmen, presentamos diversas denuncias populares en las oficinas de la Delegación de la PROFEPA en Quintana Roo, con sede en la Ciudad de Cancún, Municipio de Benito Juárez, para hacer de su conocimiento los referidos actos y hechos, solicitando la realización de las diligencias necesarias y proceder a la imposición de las medidas de seguridad, de urgente aplicación y correctivas, con el objeto de detener las actividades y trabajos denunciados, ya que no cuentan con las respectivas autorizaciones que establecen la LGEEPA y la LGDFS.

8. Entre el 17 y 20 de marzo de 2022, se nos notificó por correo electrónico a las y los denunciantes un oficio emitido dentro del **Expediente PFFPA/5.3/2C.28.2/00011-20**, a través del cual, la Directora General de Denuncias Ambientales, Quejas y Participación Social de la PROFEPA, informa que esa Dirección General emitió un Acuerdo de Acumulación y señala que esa Procuraduría Federal se encuentra realizando las acciones de investigación de los hechos, actos u omisiones relacionados con el megaproyecto, manifestando que en el momento procesal oportuno se hará de nuestro conocimiento las acciones realizadas.

A pesar de lo señalado por la referida Dirección General, **a la fecha de la presente petición, los trabajos de desmonte continúan sin que dicha autoridad realice las diligencias pertinentes para detenerlos y evitar daños irreparables.** Dicha conducta es resultado de una clara instrucción de no intervenir.

c. Autorización ilegal del “Tramo 5 Sur”

9. En fecha 18 de mayo de 2022, se publicó en el portal de la SEMARNAT la Gaceta Ecológica extraordinaria No. DGIRA/22/22, a través de la cual se informó del ingreso de la Manifestación de Impacto Ambiental, Modalidad Regional (MIA-R) del megaproyecto

³ Nota disponible en: <https://www.infobae.com/america/mexico/2022/01/20/tras-tirar-miles-de-arboles-en-playa-del-carmen-foatur-cambiara-la-ruta-del-tren-maya/>.



“Tren Maya Tramo 5 Sur”, presentada por FONATUR TREN MAYA, S.A. DE C.V., la cual fue registrada con la clave 23QR2022V0020.

10. El 19 de mayo de 2022 (un día después de haberse publicado la presentación de la MIA-R para ser evaluada), la DGIRA dio a conocer en su Gaceta Ecológica No. DGIRA/23/22 la apertura de la “Consulta Pública” del megaproyecto en cuestión, señalando un plazo de 20 días hábiles comprendidos del 23 de mayo al 17 de junio de 2022.

11. Durante dicho periodo, se presentaron diversas observaciones y comentarios al megaproyecto, entre ellos los de las y los peticionarios, solicitando la aplicación efectiva de la legislación ambiental para que se deseche o se niegue la autorización en materia de impacto ambiental por haberse **violentado la naturaleza y carácter preventivo** de dicho instrumento de política ambiental, así como por poner en riesgo de causarse daños irreversibles a los ecosistemas de alto valor ambiental de Quintana Roo, considerando la fragilidad del suelo kárstico y la presencia del sistema subacuático más extenso del mundo; además, por carecer de la información y estudios que avalen y garanticen la vialidad técnica, ambiental y jurídica del megaproyecto. Más adelante se expone este punto.

11. En fecha 20 de junio de 2022, la DGIRA emitió el oficio resolutivo SGPA/DGIRA/DG-03703-22, a través del cual **autoriza de manera condicionada** las obras y actividades del “Tramo 5 Sur” del Tren Maya en materia de impacto ambiental, de acuerdo a lo publicado en diversos medios de comunicación⁴. Cabe señalar, que **la referida autorización no se encuentra disponible al público en general**.

d. Violación a derechos humanos e incumplimiento de la normatividad ambiental

12. Con el actuar activo y omisivo de las autoridades responsables, se considera transgredidos los derechos humanos de los peticionarios y de las comunidades de Solidaridad y Tulum, Quintana Roo, así como la inobservancia a las disposiciones del marco ambiental internacional y federal de México siguientes: artículos 1°, 4°, 6°, 14, 16, 26 y 35, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 8.1 y 25 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos (CADH); 1, 3, 4.1, 4.3, 5.1, 5.2, 5.3, 6.1, 6.3, 6.5, 6.10, 6.12, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.10, 7.13, 8.1, 8.2, 8.3 y 8.4 del Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (Acuerdo

⁴ Una nota la encontramos en el siguiente enlace: <https://www.excelsior.com.mx/nacional/en-tiempo-record-autoriza-semarnat-la-mia-del-tramo-5-sur-del-tren-maya/1522734>.



de Escazú); 1, 2, y 11 del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (el Protocolo de San Salvador); 2 y 14 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP); 2 y 12 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), Principios 8, 10, 15 y 17 de la Declaración de Río, en relación con los artículos 5, fracciones III, VIII y XI, 15, fracción XII, 28, fracciones I y VII, 34, 162, 170, 189, 192, 193, 194 y demás relativos de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA); 93, 97, 154 y 155, fracciones VII, XII de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable (LGDFS) y; 5, fracción I, 58, inciso a), 107 y demás aplicables de Ley General de Vida Silvestre (LGVS); 7 Bis, fracciones I y 14 Bis 5, fracciones I, IX y XX de la Ley de Aguas Nacionales (LAN).

e. Observaciones técnicas y jurídicas al megaproyecto.

13. De manera anexa a la presente petición, se proporcionan un documento con los comentarios que fueron presentados durante la consulta pública, con el objeto de motivar a la DGIRA para rechazar o negar la autorización en materia de impacto ambiental del “Tramo 5 Sur” del Tren Maya”.

En este sentido, se listan los principales puntos que se exponen en el documento de referencia:

- ✓ Se debe **rescatar y anteponer la naturaleza PREVIA-PREVENTIVA de la evaluación de impacto ambiental**, como elemento indispensable que permitirá brindar de efectiva eficacia y eficiencia a dicho instrumento de política pública ambiental. Al autorizar el “Tramo 5 Sur”, se quebrantó el marco legal vigente y el Estado de Derecho, así como los principios de **PROGRESIVIDAD Y DE NO REGRESIÓN AMBIENTAL**, puesto que a pesar de haberse comenzado las obras y actividades, implicando que se negara la autorización como en otros casos que así lo resolvió la misma SEMARNAT y que se ordene la restauración del sitio por parte de la PROFEPA, contrario a ello, **la DGIRA autorizó indebidamente el megaproyecto, reflejando que para el propio gobierno la evaluación de impacto ambiental es un mero trámite y no un instrumento de política pública ambiental de carácter preventivo, cuya objetivo es analizar la viabilidad de las obras y actividades del proyecto que se trate, antes de su ejecución, no después.**
- ✓
- ✓ Se hizo una **indebida división o fragmentación del megaproyecto Tren Maya**, para su evaluación, por lo que a pesar de la indebida fragmentación que se está realizando, no se debe olvidar su naturaleza como megaproyecto que pretende abarcar 5 Estados del país,



cuyas divisiones o fragmentos, ahora denominados como tramos, tienen intrínseca y dependiente relación entre ellos. Se debe analizar la viabilidad del proyecto no sólo por el impacto que generaría en sí mismo o de forma aislada por cada tramo, sino que **se debió evaluar de manera integral a todo el megaproyecto para poder identificar y evaluar los impactos significativos, acumulativos, sinérgicos, directos, indirectos y residuales**, que se producirían de la interacción de todo el megaproyecto con las obras y actividades ya existentes en el o los ecosistemas afectados, pero sobre todo, los impactos sobre los ecosistemas frágiles y de alto valor ambiental, tanto por los servicios ambientales que brindan a la ciudadanía, como por ser hábitats y zonas de refugio de una gran diversidad de especies, algunas de ellas en peligro de extinción, como el jaguar y el mono araña.

Sobre este tema, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación de México, al resolver el Amparo en Revisión 54/2021, en el que se impugnaron múltiples oficios que contienen autorizaciones para llevar a cabo obras e infraestructura tendentes a la ampliación del Puerto de Veracruz, México, se pronunció sobre la indebida fragmentación de los proyectos sometidos a evaluación ante la SEMARNAT. Entre sus argumentos, ese Máximo Tribunal de México expuso lo siguiente:

*“276. En el caso concreto, a pesar de que las autorizaciones solicitadas estaban relacionadas con el proyecto ampliación del Puerto de Veracruz, las mismas **fueron analizadas de manera fragmentada por la autoridad ambiental, lo que implicó que no se evaluara de forma correcta la viabilidad ambiental de todo el proyecto**, tal y como bien informa la parte quejosa.*

[...]

292. Es por ello que, al emitir la evaluación del impacto ambiental, la SEMARNAT debe analizar si por la interacción de las obras, actividades y proyectos que pretendan desarrollarse en sitios en los que por su interacción los diferentes componentes ambientales regionales, se prevean impactos acumulativos, sinérgicos o residuales, significativos o relevantes,

susceptibles de ocasionar la destrucción, el aislamiento o la fragmentación de los ecosistemas.

293. Así, constituye una obligación de la SEMARNAT emitir la resolución correspondiente de manera fundada y motiva, en la que se pronuncie sobre la



totalidad de un proyecto sometido a su autorización teniendo en cuenta la información relevante, oportuna, suficiente y fidedigna que sea facilitadora en la toma de decisiones, en particular, que le permita identificar la viabilidad ambiental del proyecto que evalúa.

*294. Ello, pues **sólo haciendo una evaluación holística e integral se puede determinar si autoriza o niega la obra, actividad o proyecto** y, en caso de autorizarla, si sujeta su realización a la modificación del proyecto o al establecimiento de medidas adicionales de prevención y mitigación que tengan por objeto evitar, atenuar o compensar los impactos ambientales adversos susceptibles de ser producidos. Además, sólo bajo una análisis integral y completo, puede fijar las condiciones y requerimientos ad hoc que deban observarse tanto en la etapa previa al inicio de la obra o actividad como en sus etapas de construcción, operación y abandono, garantizando así una adecuada protección al ambiente.”⁵*

Con base en lo anterior, es claro que para el caso del **Tren Maya, no se analizaron de manera correcta y apropiada todos sus impactos como megaproyecto**, impidiendo, aparentemente de manera intencionada, que también se pueda evaluar su interacción con las obras y actividades ya existentes en los ecosistemas afectados sin considerar la **CAPACIDAD DE CARGA**, la **RESILIENCIA**, ni la **INTEGRIDAD FUNCIONAL** de los ecosistemas afectados, poniendo en peligro su equilibrio y permanencia.

- ✓ Falta de estudios de estudios de mecánica de suelos y geofísicos que permitan evaluar de manera apropiada la totalidad de impactos y la vulneración a los **derechos humanos a la vida, integridad, a un medio ambiente sano y agua**. Los impactos y la falta de los estudios para analizarlos y evaluarlos son: el **riesgo de hundimiento** del Tren Maya, por no considerar la **fragilidad del suelo kárstico** de la Península de Yucatán.
- ✓ **Nulo estudio de riesgo por el transporte de combustibles y estaciones de servicio (gasolinas, otros hidrocarburos y gasolineras o estaciones de combustible). Pone en PELIGRO LA INTEGRIDAD Y HASTA LA VIDA de personas en caso de algún siniestro, el cual no fue reconocido ni establecido en la MIA-R, incumpliendo las disposiciones que le obligan a presentar toda la información y los estudios del conjunto de obras y actividades del megaproyecto para su evaluación integral.**

⁵ Páginas 77, 78, 82 y 83 de la versión pública de la Sentencia.



- ✓ **Amenaza al derecho humano al agua de las comunidades**, ante la contaminación y las afectaciones irreversibles sobre los ríos subterráneos, cuevas, cenotes y el acuífero, en caso de algún **colapso y fractura del suelo** que conlleve al **derrame de todo el combustible hacia el suelo altamente permeable**.
- ✓ Falta de información y estudios para el tratamiento de aguas residuales, ya que confiesan que no tienen definido el diseño de las plantas de tratamiento, recordando que uno de los principales causantes de la contaminación de los suelos y el acuífero, es el nulo o deficiente tratamiento de las aguas residuales.
- ✓ Ninguna información sobre la disposición y suministro de agua para la operación del megaproyecto, toda vez que dicen que se pretenden alimentar de la red municipal, pero en esa zona de selva no hay infraestructura disponible, por lo que se tendrá que ejecutar otras obras que no están siendo evaluadas.
- ✓ **Pérdida del hábitat de especies en peligro de extinción**. El paso del Tren Maya sobre la selva maya de la Península de Yucatán pone en peligro de **fragmentación los ecosistemas** que son el hábitat de una gran cantidad de especies, varias de ellas en peligro de extinción, ya que con los pasos de fauna que se pretende implementar, no son suficientes para evitar la pérdida de su hábitat y el desplazamiento de las especies con las **obras y nuevos proyectos inmobiliarios, comerciales, industriales y asentamientos irregulares asociados y motivados por el megaproyecto Tren Maya**.

II. Requisitos Procedimentales

14. Las y los Peticionarios presentamos recursos que están a su alcance en la legislación aplicable, tales como las denuncias populares, así como comentarios dentro de la consulta pública conforme al procedimiento de evaluación de impacto ambiental establecido por la LGEEPA y su reglamento en materia de Evaluación del Impacto Ambiental.

15. Asimismo, la petición no se basa exclusivamente en informes de prensa, puesto que también se acompaña una serie de documentos y oficios que se presentan como pruebas de las aseveraciones señaladas en el presente escrito.

16. Por último, es dable recordar los objetivos del Capítulo 24 del T-MEC, de entre los cuales está el de **promover altos niveles de protección ambiental y una aplicación efectiva de las leyes ambientales**, pero sobre todo, el propósito principal de **proteger y prevenir un peligro contra la**



vida o salud de las personas, reconociendo el papel fundamental de los bosques y selvas en la provisión de numerosos servicios ecosistémicos, incluido el almacenamiento de carbono en el combate del cambio climático, el mantenimiento de la cantidad y la calidad del agua, la estabilización de los suelos, y la provisión de un hábitat para la fauna y flora silvestres, resaltando los **beneficios económicos y sociales ambientales para las generaciones presentes y futuras**.

Al tenor de todo lo anteriormente expuesto, a ustedes, **Respetable Secretariado de la CCA**, atentamente solicitamos se sirva:

PRIMERO.- Tenernos por presentada en los términos de este escrito, la Petición ante esa CCA, cumpliendo los requisitos establecidos en el Artículo 24.27.

SEGUNDO.- Se admita la Petición, se haga una investigación y, en su momento, se haga una publicación del Expediente de Hechos del asunto elevado y hecho de su conocimiento.

Nombre [CONFIDENCIAL]	Organización/Ciudadano	Firma [CONFIDENCIAL]
	Moce Yax Cuxtal A.C.	
	Grupo Gema del Mayab AC	
	Red de Formadores Socio Ambientales	
	Sélvame Del Tren	
	Cenotes Urbanos	
	Ciudadana	
	Ciudadano	



	Ciudadana	
	Ciudadana	
	Ciudadana	
	Cenotes Urbanos	
	Ciudadana	
	Ciudadano	
	Ciudadana	
	Ciudadana	
	Buzo	
	Ciudadana	
	Ciudadana	
	Ciudadana	
	Ciudadano	
	Ciudadano	



	Ciudadana	
	Ciudadano	
	Ciudadano	
	Ciudadano	
	Jaguar Wild Center AC	