Primero desmontan, después piden permiso

La autopista Palenque-Ocosingo vista desde el satélite

Manuel Llano Vázquez Prada
Carla Flores Lot

NOVIEMBRE 2026

CartoCrítica

En el norte de Chiapas, entre Palenque y Ocosingo, el gobierno del estado construye una autopista nueva. Es la primera parte de un proyecto que busca llegar hasta San Cristóbal de las Casas. Su trazo cruza lomeríos de selva, ríos y tierras de comunidades choles y tseltales, a un par de kilómetros de la carretera federal 199, en una región donde la selva que queda está cada vez más fragmentada.

En mayo de 2025 empezaron a caer los primeros árboles en el km 0. Para el 2 de noviembre de 2026, las imágenes de satélite muestran casi 25 km de trazo abiertos y 204 ha de selva y acahual removidas. La obra empezó antes de tener autorización ambiental, siguió sin que exista evidencia pública del permiso forestal que esa autorización exigía, se salió del espacio y de la ruta que le fueron autorizados y avanza sobre selva que los propios ordenamientos ecológicos del estado mandan conservar.

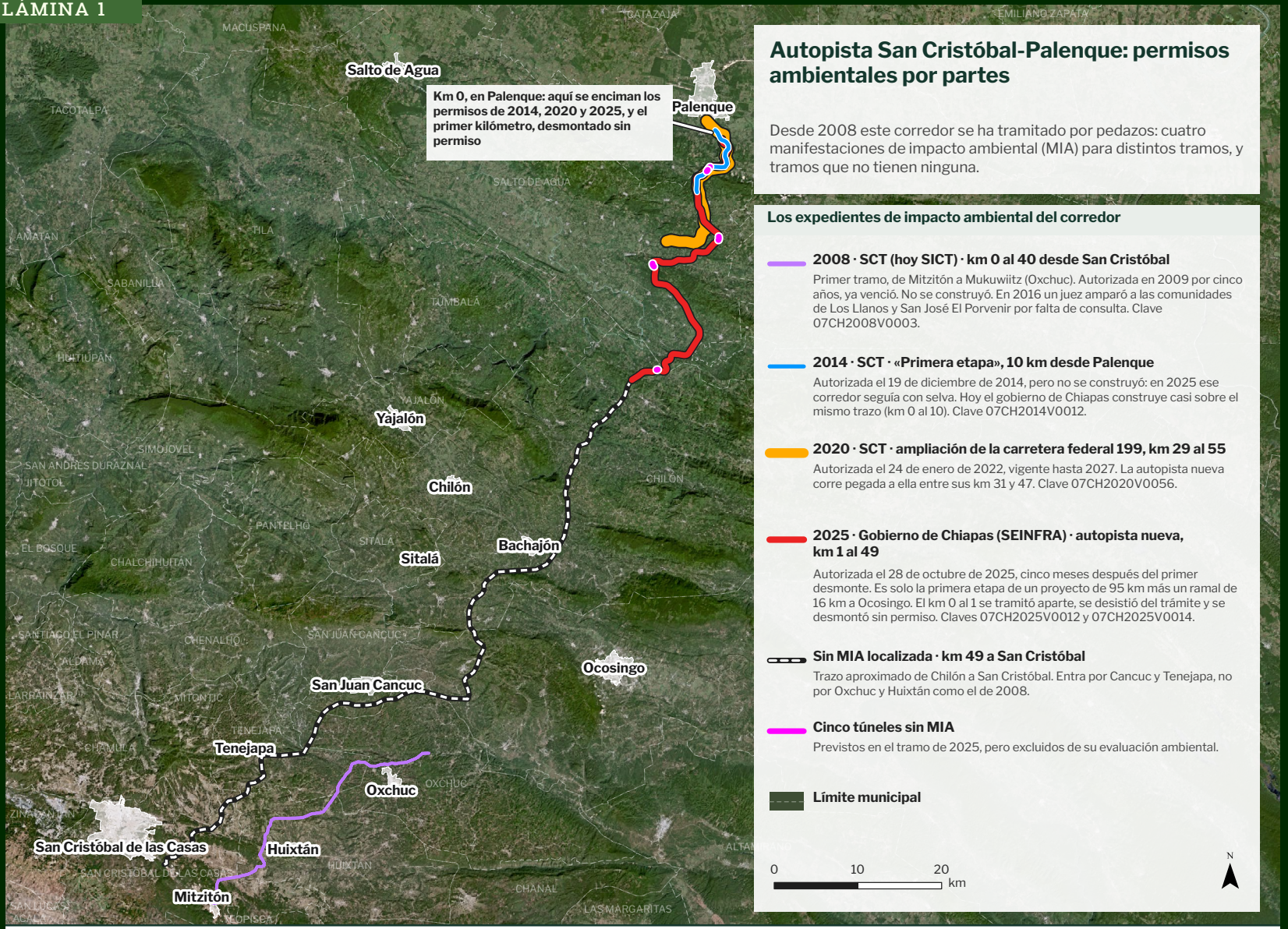
Este cuaderno reúne lo que encontramos al seguir la obra con imágenes de satélite y compararla con los documentos públicos del proyecto: la manifestación de impacto ambiental (MIA) que presentó el gobierno de Chiapas, a través de su Secretaría de Infraestructura (SEINFRA), la autorización que le dio la SEMARNAT y los programas de ordenamiento ecológico que rigen en la región. Este texto ofrece el contexto y la lectura de conjunto. Las siete láminas que lo acompañan documentan y muestran el detalle, cada una con sus datos y su método, de lo ocurrido hasta el 2 de noviembre de 2026.

Un proyecto que se evalúa por pedazos

La autopista hacia San Cristóbal de las Casas no es una idea nueva. Desde 2008 el corredor se ha presentado ante la SEMARNAT varias veces, por tramos y con promoventes distintos. Ninguna de las autopistas anteriores se construyó. La MIA de 2008 cubría la salida de San Cristóbal. Ahí, las comunidades tsotsiles de Los Llanos y San José El Porvenir promovieron un amparo, y en enero de 2016 un juez ordenó a la SCT y a la Secretaría de Infraestructura de Chiapas cancelar el trazo entre San Cristóbal y Huixtán y respetar su derecho a la consulta. La MIA de 2014, en el extremo de Palenque, tampoco se ejecutó. En 2020 se tramitó, además, la ampliación de la carretera federal 199, que recorre el mismo corredor (lámina 1).

El proyecto de trazo actual tampoco se evaluó completo. La MIA de 2025 cubre del km 1 al 49 de un trazo de 95 km, más un ramal de 16 km hacia Ocosingo. El primer kilómetro (del 0 al 1) se tramitó aparte, y la SEINFRA después se desistió de ese trámite, quedándose sin evaluación ni autorización de impacto ambiental. Cinco túneles quedaron fuera de la evaluación, con la promesa de SEINFRA de una MIA posterior, y del km 49 en adelante no hay ninguna MIA localizada. Evaluar una obra así, por partes, impide ver sus efectos acumulados sobre un territorio que, como veremos, ya carga con la huella de una carretera.

LÁMINA 1



Autopista San Cristóbal-Palenque: permisos ambientales por partes

Desde 2008 este corredor se ha tramitado por pedazos: cuatro manifestaciones de impacto ambiental (MIA) para distintos tramos, y tramos que no tienen ninguna.

Los expedientes de impacto ambiental del corredor

2008 · SCT (hoy SICT) · km 0 al 40 desde San Cristóbal

Primer tramo, de Mitzitón a Mukuwiitz (Oxchuc). Autorizada en 2009 por cinco años, ya venció. No se construyó. En 2016 un juez amparó a las comunidades de Los Llanos y San José El Porvenir por falta de consulta. Clave 07CH2008V0003.

2014 · SCT · «Primera etapa», 10 km desde Palenque

Autorizada el 19 de diciembre de 2014, pero no se construyó: en 2025 ese corredor seguía con selva. Hoy el gobierno de Chiapas construye casi sobre el mismo trazo (km 0 al 10). Clave 07CH2014V0012.

2020 · SCT · ampliación de la carretera federal 199, km 29 al 55

Autorizada el 24 de enero de 2022, vigente hasta 2027. La autopista nueva corre pegada a ella entre sus km 31 y 47. Clave 07CH2020V0056.

2025 · Gobierno de Chiapas (SEINFRA) · autopista nueva, km 1 al 49

Autorizada el 28 de octubre de 2025, cinco meses después del primer desmonte. Es solo la primera etapa de un proyecto de 95 km más un ramal de 16 km a Ocosingo. El km 0 al 1 se tramitó aparte, se desistió del trámite y se desmontó sin permiso. Claves 07CH2025V0012 y 07CH2025V0014.

Sin MIA localizada · km 49 a San Cristóbal

Trazo aproximado de Chilón a San Cristóbal. Entra por Cancuc y Tenejapa, no por Oxchuc y Huixtán como el de 2008.

Cinco túneles sin MIA

Previstos en el tramo de 2025, pero excluidos de su evaluación ambiental.

Límite municipal

0 10 20 km

N

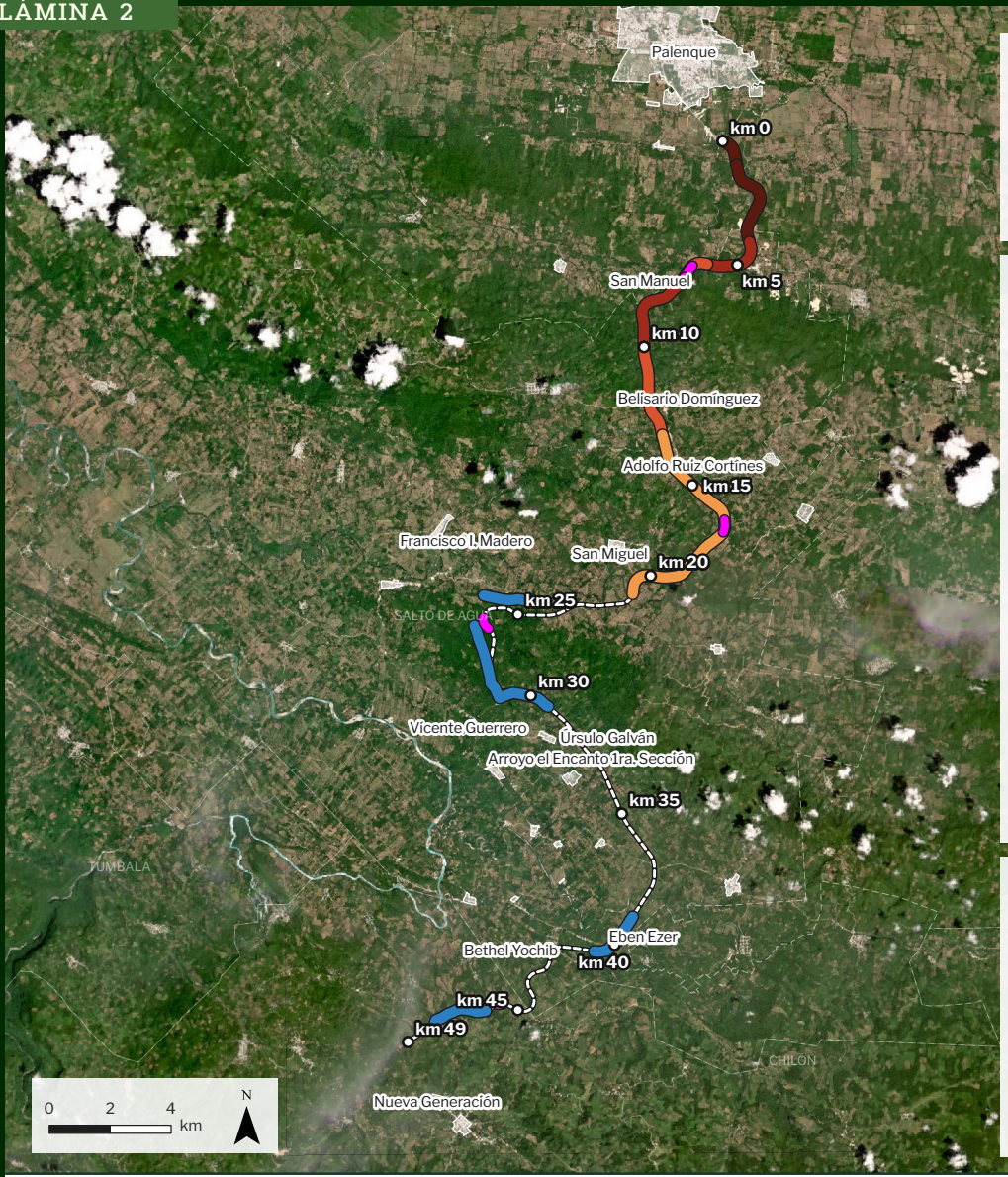
Fuentes: manifestaciones de impacto ambiental y resolutivos de la SEMARNAT 07CH2008V0003, 07CH2014V0012, 07CH2020V0056, 07CH2025V0012 y 07CH2025V0014. Trazo Chilón-San Cristóbal: Yannick Deniau, GeoComunes, 2026. Localidades y municipios: INEGI, 2025. Imagen: Planet, febrero de 2026. Imágenes de Planet: © 2026 Planet Labs PBC, todos los derechos reservados, utilizadas bajo licencia del Programa de Educación e Investigación de Planet.

Una obra que se adelantó a su permiso

Con imágenes de los satélites Sentinel-2 y Planet seguimos el trazo semana a semana (lámina 2). El primer desmonte ocurrió del 23 al 25 de mayo de 2025 en el km 0, el tramo cuyo trámite ambiental después se abandonó. Fue incluso antes del banderazo de inicio de obra que dio el gobernador Eduardo Ramírez Aguilar el 8 de junio. Entre mayo y octubre de 2025 se abrió casi todo el trazo del km 0 al 10, antes del 28 de octubre de 2025, cuando la SEMARNAT autorizó la obra.

Para el día de la autorización ya se habían abierto unos 8 km. En la primera mitad de 2026 el avance casi se detuvo, y a partir de julio se reanudó con fuerza: el frente principal llegó al km 21, y desde agosto de 2026 se abrieron frentes separados entre los km 24 y 31, 39 y 41, y 46 y 48. Al 2 de noviembre de 2026 suman casi 25 km de trazo desmontados: unos 19 entre el km 0 y el 21, donde quedan huecos en los sitios de los túneles previstos y en algunos tramos aún sin abrir, y unos 5 en los frentes separados. En total se han removido 204 ha de cobertura forestal, 197 ha de selva y 7 ha de matorral o acahual. La lámina 3 muestra, tramo por tramo, cómo se veía cada sitio antes del desmonte y cómo se veía el 30 de septiembre de 2026.

LÁMINA 2



Autopista Palenque-Ocosingo: cronología del desmonte

Cuándo se removió la vegetación en cada tramo del trazo autorizado, de mayo de 2025 al 2 de noviembre de 2026, y con qué permisos.

¿Cuándo se desmontó cada tramo?

Mes en que las imágenes de satélite muestran por primera vez el suelo desnudo

Mayo y junio de 2025 · km 0 al 4
El km 0 se desmontó del 23 al 25 de mayo, antes del banderazo de inicio de obra (8 de junio), y nunca tuvo permiso ambiental.

Julio a octubre de 2025 · km 4 al 6 y 7 al 10
Antes de que la SEMARNAT autorizara la obra (28 de octubre de 2025).

Noviembre y diciembre de 2025 · km 6 al 7 y 10 al 13
Con la obra ya autorizada, pero sin evidencia pública del permiso para remover vegetación forestal que esa autorización exigía.

Abril a octubre de 2026 · km 13 al 21
Avance continuo del frente principal de la obra.

Agosto de 2026 al 2 de noviembre · km 24 al 48
Frentes lejos del principal, en los km 24 al 31, 39 al 41 y 46 al 48. Del km 24 al 28.5 la obra va fuera del trazo autorizado.

Trazo autorizado donde todavía no se ve desmonte (al 2 de noviembre de 2026)

Túneles proyectados que no cuentan con evaluación de impacto ambiental

Línea del tiempo

30 abr 2025	La Secretaría de Infraestructura de Chiapas (SEINFRA) solicita la autorización de impacto ambiental del km 1 al 49.
9 may 2025	La SEINFRA solicita en otro trámite la autorización ambiental del km 0 al 1.
23 al 25 may 2025	Primer desmonte, en el km 0.
8 jun 2025	El gobernador Eduardo Ramírez Aguilar da el banderazo de inicio de obra.
8 sep 2025	La SEINFRA se desiste de la solicitud del km 0 al 1.
28 oct 2025	La SEMARNAT autoriza la obra con condiciones, sin otorgar todavía el cambio de uso de suelo en terrenos forestales.
2 nov 2026	25 km del trazo y 204 ha de cobertura forestal desmontadas, sin evidencia pública de autorización de cambio de uso de suelo.

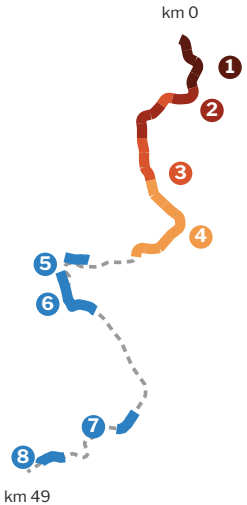
Cómo lo medimos: comparamos imágenes de satélite de cada semana para ver cuándo cada tramo pasó de vegetación a suelo desnudo. Fuentes: manifestaciones de impacto ambiental 07CH2025V0012 y 07CH2025V0014 (SEINFRA, 2025) y resolutivos de la SEMARNAT (9 y 28 de octubre de 2025). Imágenes Sentinel-2 (Copernicus) y Planet. Cobertura forestal: Dynamic World (Google y World Resources Institute). Municipios y localidades: INEGI, 2025. Imagen de fondo: Planet, septiembre de 2026. Imágenes de Planet: © 2026 Planet Labs PBC, todos los derechos reservados, utilizadas bajo licencia del Programa de Educación e Investigación de Planet.

LÁMINA 3

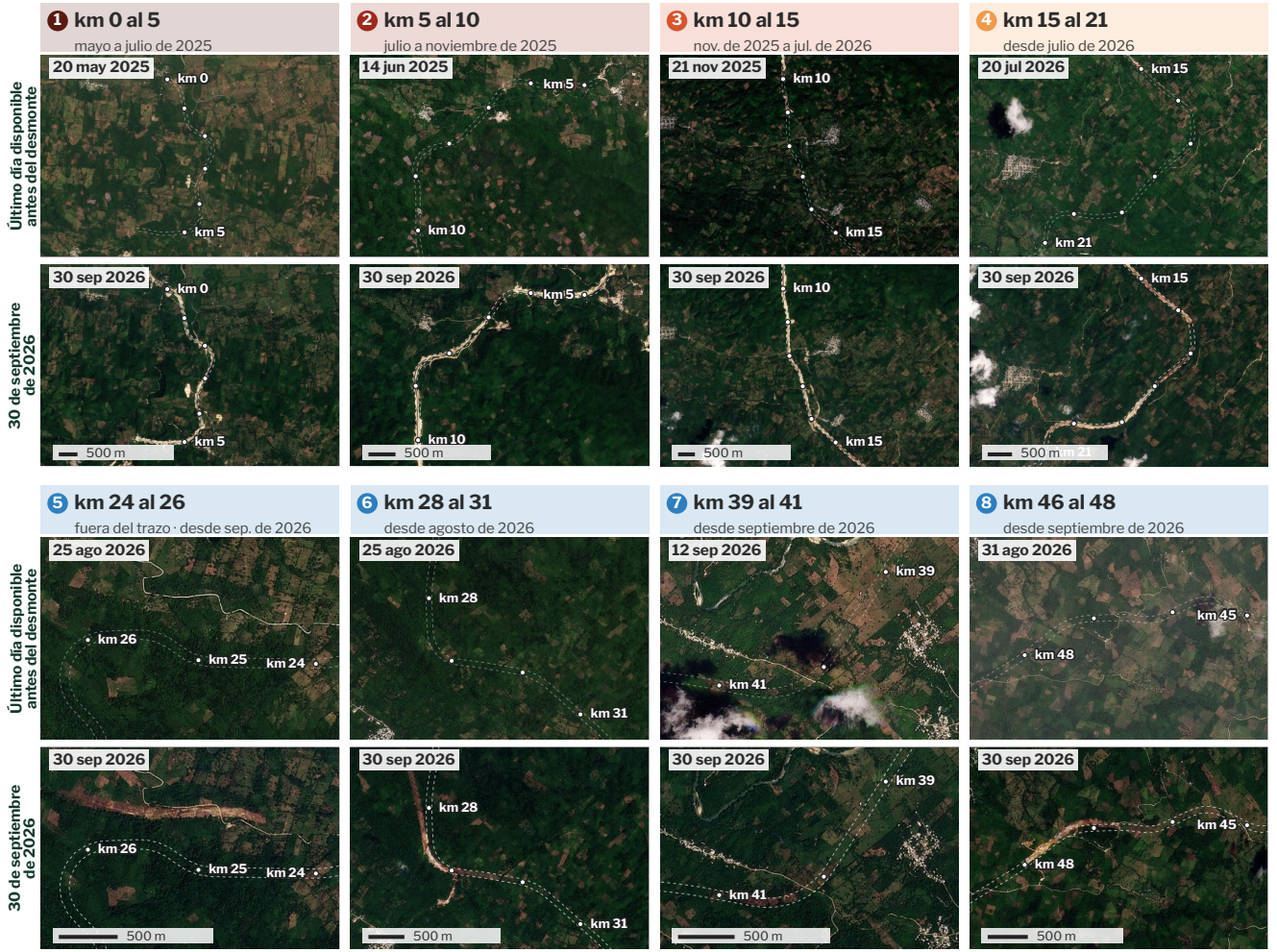
Autopista Palenque-Ocosingo: el desmonte tramo por tramo

Imágenes de satélite de cada tramo antes del desmonte y al 30 de septiembre de 2026. La línea punteada blanca marca el derecho de vía de 80 m.

Ubicación de los tramos



Periodo en que se desmontó:
- Mayo y junio de 2025
- Julio a octubre de 2025
- Nov. y dic. de 2025
- Abril a octubre de 2026
- Km 24 a 48 (ago. al 2 de noviembre de 2026)
- Sin desmonte visible al 2 de noviembre de 2026



Fuentes: imágenes diarias de Planet; la imagen más reciente disponible es la del 30 de septiembre de 2026. Trazo de la manifestación de impacto ambiental 07CH2025V0012 (SEINFRA, 2025). Las imágenes de cada columna tienen el mismo encuadre y escala. Imágenes de Planet: © 2026 Planet Labs PBC, todos los derechos reservados, utilizadas bajo licencia del Programa de Educación e Investigación de Planet.

Un permiso forestal del que no hay rastro

Para remover vegetación forestal no basta la autorización de impacto ambiental. Hace falta otro permiso, la autorización de cambio de uso de suelo en terrenos forestales. La SEMARNAT lo dejó claro: autorizó la autopista con la condición de que la SEINFRA obtuviera ese permiso antes de remover cualquier vegetación, en un plazo de seis meses prorrogable una sola vez. Si no lo obtiene, la autorización se extingue de pleno derecho. No existe evidencia pública de que ese permiso se haya otorgado, y el desmonte nunca se detuvo.

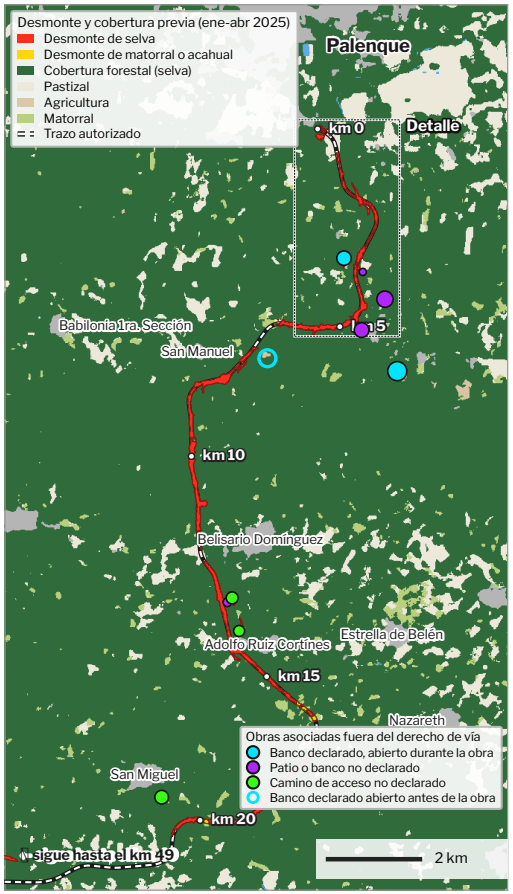
Las cifras del propio proyecto tampoco cuadran (lámina 4). En su MIA de abril de 2025, la SEINFRA dijo que removería 45 ha de vegetación forestal y describió casi todo el trazo como pastizal. Cuando la SEMARNAT le pidió más información, corrigió la cifra a 271 ha. Informó también que las obras permanentes ocuparán 77 ha, pero que dejará sin vegetación todo el derecho de vía, la franja de 80 m que ocupa la obra, 387 ha en total, para una posible ampliación futura. Antes de la obra, en esa franja había unas 370 ha de selva y acahual, cien más de las que la SEINFRA reconoce. Solo del km 0 al 15 ya se removieron 117 ha, casi ocho veces las 15 ha que la MIA declaró para ese tramo.

LÁMINA 4

Autopista Palenque-Ocosingo: 204 ha desmontadas sin evidencia pública de permiso forestal

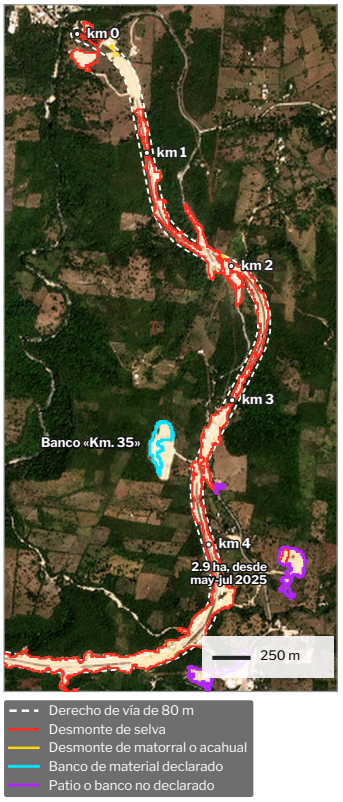
Qué vegetación había donde la obra desmontó, y cuánta dijo el gobierno de Chiapas que iba a remover.

Km 0 a 21: cobertura previa y desmonte al 2-nov-2026



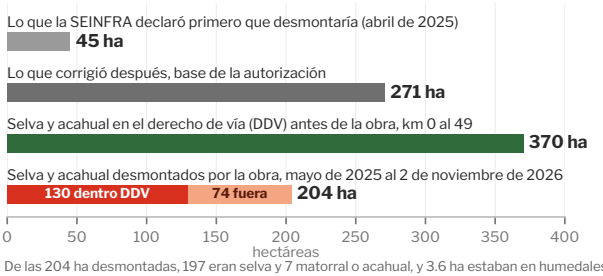
No se muestran los frentes del km 24 al 48: 35.0 ha desmontadas, 33.4 de selva.

Detalle km 0 a 5, septiembre 2026



El km 0 al 1 se desmontó sin permiso ambiental. La mancha clara al oeste del km 3.5 es el banco «Km. 35», declarado. En morado, patios o bancos que el permiso no declara, con la fecha en que aparecen.

La SEINFRA declaró primero 45 ha, se desmontaron 204



De las 204 ha desmontadas, 197 eran selva y 7 matorral o acahual, y 3.6 ha estaban en humedales.

Dijeron 45 ha, luego 271, y no hay evidencia pública de ningún permiso

El gobierno de Chiapas, a través de la Secretaría de Infraestructura (SEINFRA), que construye la obra, dijo primero que desmontaría 45 ha de vegetación forestal y que casi todo el trazo era pastizal. Cuando la SEMARNAT le pidió más información, la SEINFRA corrigió la cifra a 271 ha. Las obras permanentes ocupan 77 ha, pero el proyecto prevé dejar sin vegetación las 387 ha del derecho de vía, por una posible ampliación futura. La SEMARNAT aprobó la obra con condicionantes, una de ellas: antes de remover la vegetación, debía obtener un permiso de cambio de uso de suelo forestal. No existe evidencia pública de que ese permiso se haya otorgado.

Del km 0 al 15 se desmontó casi ocho veces lo declarado

En ese tramo se desmontaron 117 ha de selva y acahual, contra 15.2 ha declaradas.

74 ha desmontadas fuera del derecho de vía

El permiso dice que toda la obra y sus bancos de material ocurrirían dentro del derecho de vía, es decir en una franja de 80 m. Sin embargo, fuera del derecho de vía hay 74 ha desmontadas, sobre todo en ensanches junto al trazo, y también en bancos, patios y caminos. Entre el km 24 y el 28.5, la obra va por una ruta distinta de la autorizada, que se aparta hasta 500 m del trazo y rodea el sitio de un túnel que la MIA excluyó de su evaluación.

Cómo lo medimos

Comparamos imágenes de satélite de antes de la obra con las más recientes para ver dónde la vegetación pasó a suelo desnudo. Para saber qué había antes usamos Dynamic World, un mapa de cobertura hecho con esas mismas imágenes.

Fuentes: manifestación de impacto ambiental 07CH2025V0012 (SEINFRA, 2025) y su resolutivo (SEMARNAT, 28 de octubre de 2025). Imágenes Sentinel-2 (Copernicus) y Planet. Cobertura previa: Dynamic World (Google y World Resources Institute). Humedales: Inventario Nacional de Humedales 2016 (CONAGUA). Imágenes de Planet: © 2026 Planet Labs PBC, todos los derechos reservados, utilizadas bajo licencia del Programa de Educación e Investigación de Planet.

Más allá del trazo autorizado

La MIA asegura que los patios, campamentos y demás obras provisionales se instalarían dentro del derecho de vía, que se usarían bancos de material ya existentes y que no se abrirían caminos nuevos. Las imágenes muestran otra cosa (lámina 5). Hay 74 ha desmontadas fuera del derecho de vía. La mayor parte son ensanches junto al trazo y el tramo que se construye fuera de la ruta autorizada. El resto son obras que la MIA no contempla: dos de los bancos de material que declara crecieron 6 ha sobre la selva, y aparecieron cuatro patios o bancos y seis caminos de acceso que no declara.

Una ruta que nadie evaluó

Entre el km 24 y el 28.5, la obra no sigue el trazo que evaluó la MIA. El desmonte se aparta hasta 500 m de ese trazo y forma una ruta de unos 6 km, donde el trazo autorizado mide 4.6 km (lámina 5). Hay un corte paralelo al norte del trazo, entre el km 24 y el 26, y una brecha al oeste, entre el km 26.5 y el 28.5. El corte mide unos 75 m de ancho, como el resto de la carretera, así que no es un camino de acceso, es la obra misma.

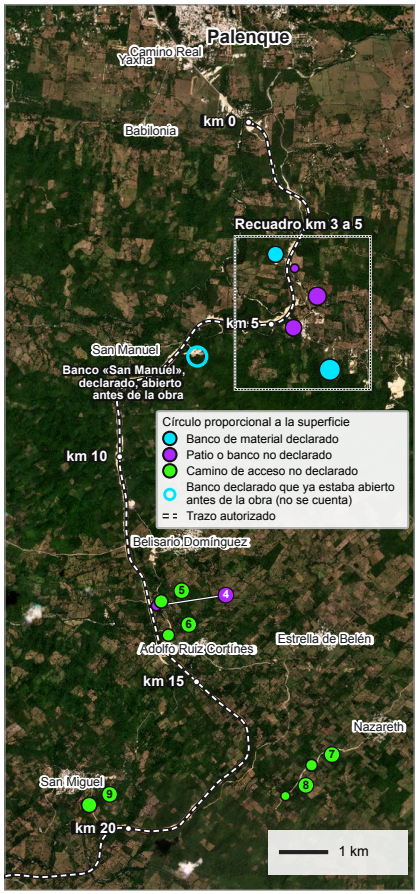
Entre los dos cortes queda el sitio del túnel de 420 m que el proyecto preveía en el km 26+350, uno de los cinco que la MIA dejó fuera de su evaluación. Todo indica que la SEINFRA sustituye ese túnel por un tramo a cielo abierto, que no ha sido evaluado ni como túnel ni como carretera. El reglamento en materia de evaluación del impacto ambiental de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente obliga a someter a la SEMARNAT cualquier modificación a un proyecto ya autorizado (artículo 28). No encontramos en la Gaceta Ecológica ninguna solicitud de modificación de este proyecto.

LÁMINA 5

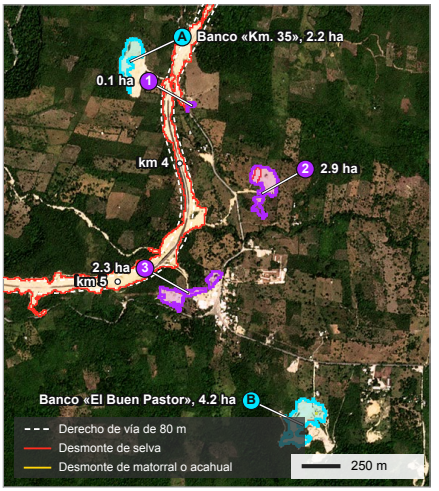
Autopista Palenque-Ocosingo: obras fuera del derecho de vía

Además del trazo, la obra abrió bancos de material, patios y caminos que su permiso ambiental no contempla.

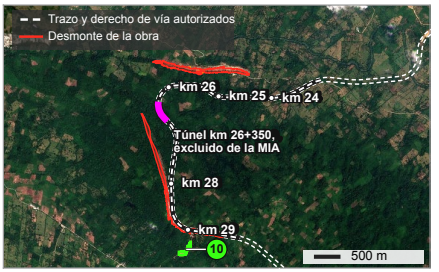
Ubicación, km 0 a 21



Recuadro km 3 a 5, septiembre 2026



Fuera del trazo autorizado, km 24 a 29



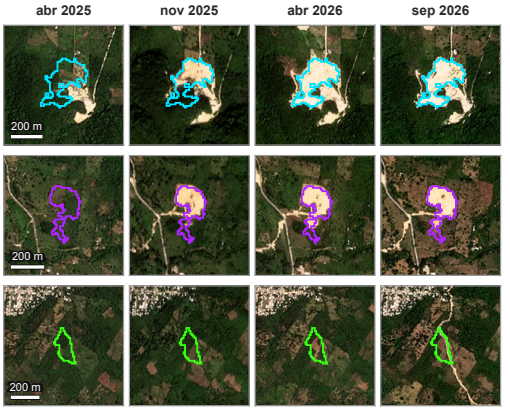
Entre el km 24 y el 28.5, la obra va por una ruta distinta de la autorizada, de unos 6 km, que se aparta hasta 500 m del trazo evaluado en la MIA. El corte mide unos 75 m de ancho, como el resto de la carretera. Todo indica que la obra sustituye por un tramo a cielo abierto el túnel del km 26+350, que la MIA excluyó de su evaluación. No encontramos en la Gaceta Ecológica una solicitud de modificación del proyecto.

La MIA prometía que todo quedaría dentro del derecho de vía

La manifestación de impacto ambiental (MIA) prometió que patios, campamentos y bancos de material quedarían dentro del derecho de vía, la franja de 80 m que ocupa la obra, y que no se abrirían nuevos caminos. Las imágenes muestran otra cosa: fuera del derecho de vía hay 19.0 ha de selva y acahual desmontadas para estas obras. Son 6.3 ha en dos bancos declarados que se ampliaron, 5.7 ha en patios o bancos nuevos que la MIA no declara y 6.9 ha en caminos nuevos. Incluso los 11 bancos que la MIA sí declara están fuera del derecho de vía, a entre 0.2 y 9.9 km del trazo. En total, la obra lleva 204 ha desmontadas, y 74 están fuera de la franja de obra.

	Sitio	km	Al eje	ha	Aparece
A	Banco «Km. 35», declarado	3.4	233 m	2.16	may-jul 2025
B	Banco «El Buen Pastor», declarado	4.7	1.2 km	4.18	may-jul 2025
1	Patio o banco no declarado	3.6	122 m	0.12	ago-oct 2026
2	Patio o banco no declarado	4.2	414 m	2.88	may-jul 2025
3	Patio o banco no declarado	4.8	125 m	2.29	ago-oct 2025
4	Patio o banco no declarado	13.2	80 m	0.45	ago-oct 2026
5	Camino de acceso no declarado	13.2	189 m	1.30	may-jul 2026
6	Camino de acceso no declarado	13.6	42 m	1.01	may-jul 2026
7	Camino de acceso no declarado	16.9	1.2 km	0.83	may-jul 2026
8	Camino de acceso no declarado	17.1	1.1 km	0.30	ago-oct 2026
9	Camino de acceso no declarado	20.4	523 m	1.87	ago-oct 2026
10	Camino de acceso no declarado	29.0	207 m	1.59	ago-oct 2026
	Total (las sumas pueden no coincidir por redondeo)			**19.00**	

Tres ejemplos en cuatro fechas (imágenes de Planet)



Cómo lo medimos: buscamos todo lo que pasó de vegetación a suelo desnudo hasta 1.5 km del trazo y revisamos cada mancha en imágenes de Planet. Solo contamos lo que es claramente de la obra y era selva o acahual. Dejamos fuera parcelas, potreros, manchas dudosas, sitios de menos de 0.05 ha y el banco San Manuel, que ya estaba abierto antes de la obra. Fuentes: manifestación de impacto ambiental 07CH2025V0012 (SEINFRA, 2025), tablas II.15 y II.16 y página 87. Resolutivo de la SEMARNAT del 28 de octubre de 2025, página 15. Imágenes Sentinel-2 (Copernicus), abril de 2025 al 2 de noviembre de 2026, y Planet, abril de 2025 a septiembre de 2026. Imágenes de Planet: © 2026 Planet Labs PBC, todos los derechos reservados, utilizadas bajo licencia del Programa de Educación e Investigación de Planet.

Un corredor que hay que restaurar

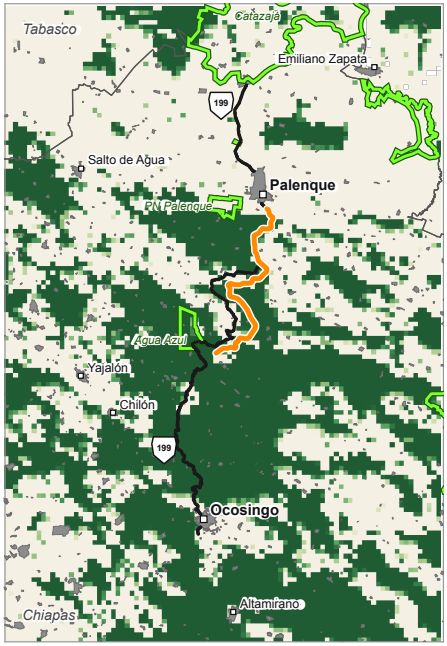
Para entender por qué importa este desmonte hay que mirar el corredor completo (lámina 6). La carretera federal 199, que va de Catazajá a Ocosingo por Palenque, cruza esta región desde hace más de 40 años. Comparamos la selva bien conservada que había en 1985 con la que quedaba en 2021. A menos de medio kilómetro de la carretera se perdió el 79 %. A más de 16 km, entre el 50 y el 58 %. Entre más cerca de una carretera, más selva se pierde o se degrada.

La autopista nueva corre en promedio a 1.5 km de la carretera federal 199, justo donde ya queda menos selva. Una segunda carretera tan cerca de la primera vuelve a fragmentar lo poco que queda y abre paso a nuevos potreros, poblados y caminos. Una quinta parte de la franja de 2 km a cada lado del trazo, 4,419 ha, está marcada por la CONABIO como sitio prioritario para la restauración, uno de los criterios de más peso del Programa Nacional de Restauración Ambiental 2025-2030 de la SEMARNAT. La obra va en sentido contrario: 61 de las hectáreas desmontadas estaban en esos sitios.

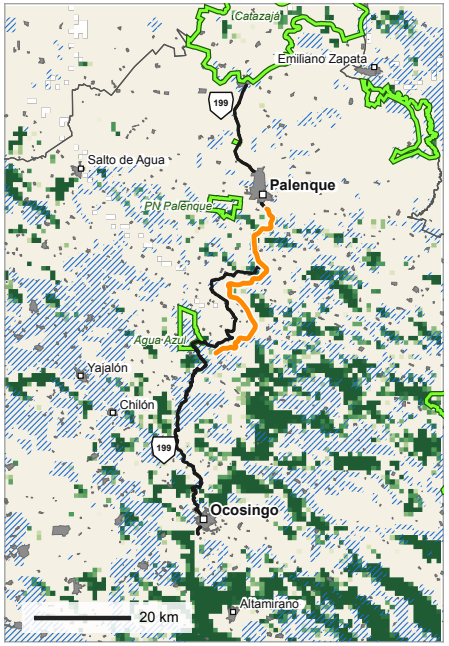
Autopista Palenque-Ocosingo: se desmonta donde hay que restaurar

Entre más cerca de una carretera, más selva se pierde o se degrada.
La nueva autopista corre junto a la carretera federal 199 y está desmontando donde habría que restaurar.

Selva bien conservada, 1985



En 2021, y sitios para restaurar



Selva bien conservada en cada km²
0 % 25 % 50 % 75 % 100 %

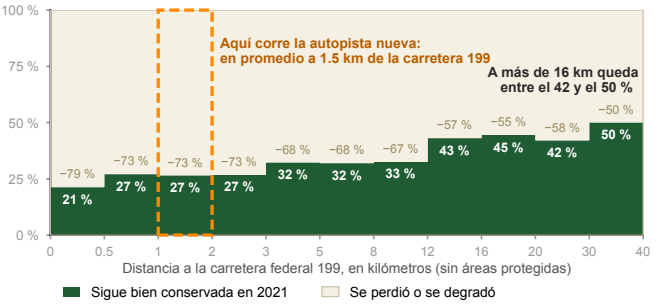
- Carretera federal 199, abierta desde antes de 1985
- Trazo de la autopista nueva autorizado en 2025, km 0 a 49
- Sitios prioritarios para la restauración (CONABIO)
- Áreas naturales protegidas
- Localidades urbanas y rurales (INEGI)

Cómo lo medimos

Dividimos la región en cuadros de un kilómetro por lado y medimos en cada uno cuánta selva bien conservada había en 1985 y cuánta en 2021. Selva bien conservada es la que mantiene su vegetación natural y casi completa su red de especies, según el Índice de Capital Natural de la CONABIO. Después agrupamos los cuadros según su distancia a la carretera federal 199. No contamos las áreas protegidas, porque ahí la ley limita el desmonte y eso distorsionaría la comparación. El desmonte de la autopista lo medimos con imágenes de satélite.

Cuánta selva queda según la distancia a la carretera 199

De la selva bien conservada en 1985, cuánta seguía así en 2021



Cerca de la carretera federal 199 se pierde más selva

La carretera federal 199, que va de Catazajá a Ocosingo por Palenque, cruza esta región desde hace más de 40 años. A menos de medio kilómetro de ella se perdió el 79 % de la selva bien conservada que había en 1985. A más de 16 km se perdió entre el 50 y el 58 %. Entre más cerca de la carretera, menos selva queda.

La autopista nueva fragmenta el mismo corredor

El trazo autorizado en 2025 para la autopista Palenque-Ocosingo corre en promedio a 1.5 km de la carretera federal 199, donde ya queda menos selva. Una carretera fragmenta la selva y la deja al alcance de potreros, poblados y caminos nuevos. Una segunda carretera tan cerca de la primera vuelve a fragmentar lo poco que queda.

Se desmonta donde hay que restaurar

Una quinta parte de la franja de 2 km a cada lado del trazo nuevo, 4,419 ha, son sitios prioritarios para restaurar, de acuerdo con la CONABIO, uno de los criterios de más peso del Programa Nacional de Restauración Ambiental 2025-2030 de la SEMARNAT. La obra va en sentido contrario: al 2 de noviembre de 2026 ha desmontado 204 ha de selva y acahual, y 61 ha estaban indicadas para restauración. El gobierno de Chiapas lo hizo sin que exista evidencia pública de la autorización de cambio de uso de suelo forestal que exigía su propio permiso ambiental.

Fuentes: Índice de Capital Natural de 1985 y 2021 (Franz Mora, CONABIO). Sitios prioritarios para la restauración (CONABIO, 2016) y Programa Nacional de Restauración Ambiental 2025-2030 (SEMARNAT).
Red Nacional de Caminos 2025 y localidades (INEGI). Áreas protegidas: CONANP (2026) y CONABIO (2025). Trazo: manifestación de impacto ambiental 07CH2025V0012 (SEINFRA, 2025).

Las reglas del territorio, ignoradas

Los programas de ordenamiento ecológico del territorio (OET) definen qué se puede hacer en cada parte de una región. La dividen en unidades de gestión ambiental (UGA) y fijan para cada una qué usos se recomiendan y cuáles no. Son obligatorios y sirven de base para autorizar obras. Aquí rigen dos, ambos expedidos por el gobierno de Chiapas: el regional de todo el estado, de 2012, y el de seis municipios del área de influencia del Tren Maya, publicado en febrero de 2025, casi tres meses antes de la MIA (lámina 7).

El OET de Chiapas destina las UGA 12 y 31 a conservar y restaurar la selva, y ahí la infraestructura es un uso no recomendado. Por esas dos UGA pasan 30 de los 49 km del trazo, y en ellas está el 80 % de lo desmontado. La MIA transcribe esas reglas y, cinco páginas después, concluye que la infraestructura «*se encuentra estipulada en los usos recomendados*». La MIA miente. En esas mismas UGA afirma también que el proyecto «*no implica cambio de uso de suelo forestal*», aunque ella misma pide remover 45 ha de terrenos forestales. La SEMARNAT no corrigió nada y declaró la obra congruente con el ordenamiento.

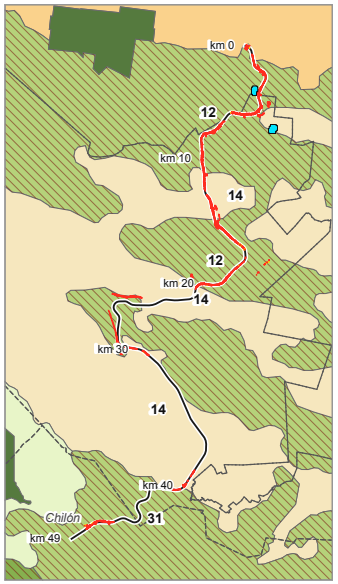
El OET del Tren Maya admite carreteras, pero limita el cambio de uso de suelo forestal. En algunas UGA manda preservar íntegramente la selva, en otras no autoriza ningún cambio de uso de suelo forestal y en el resto fija un tope de entre el 1 y el 3% de sus terrenos forestales, sumando todos los proyectos. De las 204 ha desmontadas, 123 están en UGA donde no se puede remover la selva. En la UGA 87 se desmontaron 32 ha, cuando el tope para toda la UGA es de 1.9 ha, y en la UGA 111 se desmontaron 4.2 ha, con un tope de 0.9 ha. Y los dos bancos de material que crecieron están en una UGA donde la extracción de material es un uso incompatible.

LÁMINA 7

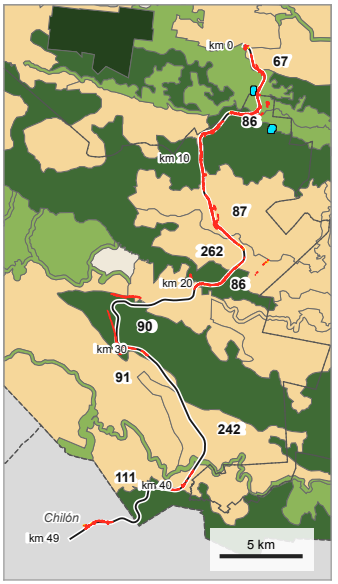
Autopista Palenque-Ocosingo: se desmontó donde los ordenamientos piden conservar la selva

El gobierno de Chiapas, a través de la SEINFRA, afirma en su manifestación de impacto ambiental (MIA) que la carretera es un uso recomendado. El ordenamiento ecológico de Chiapas dice lo contrario, y el del Tren Maya no permite remover la selva donde se desmontó.

Ordenamiento de Chiapas (2012)



Ordenamiento del Tren Maya (2025)



Política de cada UGA

- Conservación y restauración
- Conservación
- Protección (área natural protegida)
- Restauración
- Aprovechamiento y restauración
- Aprovechamiento
- La infraestructura es un uso no recomendado (UGA 12 y 31)

Qué dice cada UGA sobre remover la selva

- Preservar íntegramente la selva
- No se autoriza el cambio de uso de suelo forestal
- Se permite remover del 1 al 3 % de los terrenos forestales de toda la UGA
- Área natural protegida
- Sin regla sobre el cambio de uso de suelo
- Fuera del ordenamiento (municipio de Chilón)

- Desmonte de selva
- Desmonte de matorral o acahual
- Trazo autorizado en 2025
- Bancos de material abiertos
- Límite municipal

Los números son las unidades de gestión ambiental (UGA) que cruza el trazo.

La MIA miente sobre el ordenamiento ecológico

La regla del OET de Chiapas (2012) para las UGA 12 y 31

«Usos no recomendados: Industria, Turismo, Infraestructura, Minería.»

La MIA transcribe estas reglas en sus págs. 106 y 108.

La conclusión de la MIA (pág. 111)

«el desarrollo del proyecto no se contrapone con las especificaciones de las UGA´s 12 y 31 …, toda vez que Infraestructura, se encuentra estipulada en los usos recomendados.»

La MIA sobre la selva de esas mismas UGA (págs. 109 y 110)

«el proyecto no implica cambio de uso de suelo forestal.»

Pero esa misma MIA pide remover 45 ha de terrenos forestales, y después la SEINFRA reconoció 271 ha.

Dónde quedaron las 204 ha desmontadas, según cada ordenamiento (hectáreas)



Qué es un Ordenamiento Ecológico del Territorio (OET)

Es un instrumento de política ambiental, de cumplimiento obligatorio, que divide el territorio en zonas, llamadas unidades de gestión ambiental (UGA), y fija para cada una qué usos se recomiendan y cuáles no. Sirve de base para autorizar obras. Aquí rigen dos, ambos expedidos por el gobierno de Chiapas: el regional de todo el estado, de 2012, y el de seis municipios del área de influencia del Tren Maya, de febrero de 2025.

La MIA dice lo contrario de lo que dice el ordenamiento

30 de los 49 km del trazo cruzan las UGA 12 y 31, que el ordenamiento regional de Chiapas destina a conservar y restaurar la selva. Ahí la infraestructura es un uso no recomendado, y ahí está el 80 % de lo desmontado. La SEINFRA lo reconoce en su MIA, al transcribir las fichas de esas UGA, y cinco páginas después concluye que la infraestructura es un uso recomendado. La SEMARNAT no lo corrigió: declaró la obra congruente con el ordenamiento.

El ordenamiento del Tren Maya no permite remover esa selva

Este ordenamiento admite carreteras, pero limita el cambio de uso de suelo forestal. En algunas UGA manda preservar íntegramente la selva, en otras no autoriza ningún cambio de uso de suelo forestal y en el resto fija un tope: solo se puede remover del 1 al 3 % de los terrenos forestales de la UGA, sumando todos los proyectos. En total, 123 ha del desmonte, el 60 %, están en UGA donde no se puede remover la selva. En la UGA 87 se desmontaron 32 ha, cuando el tope para toda la UGA es de 1.9 ha, y en la UGA 111 se desmontaron 4.2 ha, con un tope de 0.9 ha. Los dos bancos de material que se abrieron están en UGA donde la extracción de material es un uso incompatible. Todo esto, sin evidencia pública de la autorización de cambio de uso de suelo forestal.

Cómo lo medimos

Sobrepusimos el desmonte que medimos con imágenes de satélite a los mapas oficiales de los dos ordenamientos, que publica la Secretaría de Medio Ambiente e Historia Natural de Chiapas (SEMAHN). Comprobamos que esos mapas coinciden con los decretos. Las reglas de cada UGA vienen de los decretos y las citas de la MIA son textuales.

Fuentes: Programa de Ordenamiento Ecológico y Territorial del Estado de Chiapas (Periódico Oficial 405, 7 de diciembre de 2012). Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio en los municipios de Catazajá, La Libertad, Palenque, Salto de Agua, Ocosingo y Pichucalco, área de influencia del Tren Maya (Periódico Oficial 017, 5 de febrero de 2025). Mapas de ambos: Bitácora Ambiental de la SEMAHN. Manifestación de impacto ambiental 07CH2025V0012 (SEINFRA, 2025) y su resolutivo (SEMARNAT, 2025). Desmonte: imágenes Sentinel-2 (Copernicus) y Planet. Límites municipales: INEGI 2025. Imágenes de Planet: © 2026 Planet Labs PBC, todos los derechos reservados, utilizadas bajo licencia del Programa de Educación e Investigación de Planet.

Preguntas sin respuesta

Las imágenes y los documentos plantean preguntas que solo las autoridades pueden responder. A la SEMARNAT, si la SEINFRA solicitó y obtuvo el permiso de cambio de uso de suelo forestal y, si no lo hizo en el plazo fijado, si la autorización de la autopista sigue vigente. También, si la SEINFRA le solicitó modificar el trazo entre el km 24 y el 28.5 o eliminar el túnel del km 26+350. Por eso le pedimos, por la vía de transparencia, el estado de ese permiso y los 44 polígonos de cambio de uso de suelo que la SEINFRA le entregó y que no son públicos. Tampoco sabemos si se realizó la consulta a las comunidades indígenas que el propio resolutivo exige antes de iniciar cualquier obra. A la PROFEPA, si ha inspeccionado una obra que lleva más de un año removiendo selva y que se construye fuera de la ruta autorizada. Y a la SEINFRA, con qué permisos abrió los bancos, patios y caminos que su MIA no contempla.

Mientras esas respuestas llegan, el desmonte sigue.

Cómo lo medimos

Comparamos imágenes Sentinel-2 de antes de la obra, de enero a abril de 2025, con las más recientes, de agosto al 2 de noviembre de 2026, tomando para cada píxel la imagen sin nubes más reciente, y marcamos los lugares donde la vegetación pasó a suelo desnudo, hasta 1.5 km del trazo. Revisamos cada mancha alejada del trazo en imágenes de Planet, que tienen más detalle, o en Sentinel-2 para las más recientes, y solo contamos lo que es claramente obra. También recorrimos todo el trazo en las imágenes para encontrar cortes angostos que el método automático no detecta. Dejamos fuera parcelas, potreros, manchas dudosas o de menos de 0.25 ha, y un banco que ya estaba abierto antes de la obra. Por eso las cifras aquí descritas son un mínimo. Fechamos cada tramo entre la última imagen con vegetación y la primera con suelo desnudo.

Para saber qué había antes usamos Dynamic World, un mapa de cobertura hecho con las mismas imágenes, que coincide con la propia SEINFRA en 116 de los 117 puntos de muestreo donde ella describió selva. Reconstruimos el derecho de vía como una franja de 40 m a cada lado del eje, con las coordenadas que publica la MIA, porque los polígonos oficiales no son públicos. La selva bien conservada la medimos con el Índice de Capital Natural de la CONABIO, en cuadros de 1 km² para 1985 y 2021, sin contar las áreas naturales protegidas. Los ordenamientos los cruzamos con los mapas oficiales que publica la Secretaría de Medio Ambiente e Historia Natural de Chiapas (SEMAHN) y con las reglas de sus decretos.

Referencias

Brown, C. F., Brumby, S. P., Guzder-Williams, B., *et al.* (2022). Dynamic World, near real-time global 10 m land use land cover mapping. *Scientific Data, 9*, 251. https://doi.org/10.1038/s41597-022-01307-4

Comisariado Ejidal de Los Llanos y autoridades de San José El Porvenir. (2016, 3 de abril). *Comunidades de Chiapas ganan amparo contra autopista San Cristóbal-Palenque* [comunicado]. Radio Zapatista. https://radiozapatista.org/?p=16449

Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas. (2025). *Áreas naturales protegidas federales de México* [conjunto de datos geográficos].

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. (2016). *Sitios prioritarios para la restauración* [conjunto de datos geográficos].

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. (2022a). *Índice de capital natural 1985* [escala 1:250 000]. Ciudad de México. http://geoportal.conabio.gob.mx/metadatos/doc/html/icns1_1985gw.html

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. (2022b). *Índice de capital natural 2021* [escala 1:250 000]. Ciudad de México. http://geoportal.conabio.gob.mx/metadatos/doc/html/icns7_2021gw.html

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. (2022c). *Índice de integridad ecológica 1985* [escala 1:250 000]. Ciudad de México. http://geoportal.conabio.gob.mx/metadatos/doc/html/ies1gw.html

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. (2022d). *Índice de integridad ecológica 2021* [escala 1:250 000]. Ciudad de México. http://geoportal.conabio.gob.mx/metadatos/doc/html/ies7gw.html

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. (2025). *Áreas naturales protegidas estatales, municipales, ejidales, comunitarias y privadas de México* [conjunto de datos geográficos]. https://ssig.conabio.gob.mx/geoportal/metadatos/anpest25gw.html

Deniau, Y. (2026). *Trazo aproximado de la autopista Chilón-San Cristóbal de las Casas* [capa geográfica, comunicación personal]. GeoComunes, A.C.

European Space Agency. (2025-2026). *Copernicus Sentinel-2, nivel 2A* [imágenes de satélite]. Consultado en Google Earth Engine.

Gobierno del Estado de Chiapas. (2012, 7 de diciembre). Programa de Ordenamiento Ecológico y Territorial del Estado de Chiapas. *Periódico Oficial del Estado de Chiapas*, núm. 405.

Gobierno del Estado de Chiapas. (2025, 5 de febrero). Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio en los Municipios de Catazajá, La Libertad, Palenque, Salto de Agua, Ocosingo y Pichucalco, Chiapas, Área de Influencia del Proyecto del Tren Maya, para Reducir Riesgos por Efecto del Cambio Climático (Publicación núm. 0116-A-2025). *Periódico Oficial del Estado de Chiapas*, núm. 017.

Gorelick, N., Hancher, M., Dixon, M., Ilyushchenko, S., Thau, D. y Moore, R. (2017). Google Earth Engine: Planetary-scale geospatial analysis for everyone. *Remote Sensing of Environment, 202*, 18-27. https://doi.org/10.1016/j.rse.2017.06.031

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). *Marco Geoestadístico* [conjunto de datos geográficos].

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Instituto Mexicano del Transporte y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2025). *Red Nacional de Caminos* [conjunto de datos geográficos].

La Jornada. (2014, 15 de enero). Tzotziles interponen amparo contra la autopista San Cristóbal-Palenque. *La Jornada*, Política, p. 23. https://www.jornada.com.mx/2014/01/15/politica/023n1pol

Mora, F. (2019). The use of ecological integrity indicators within the natural capital index framework: The ecological and economic value of the remnant natural capital of México. *Journal for Nature Conservation, 47*, 77-92. https://doi.org/10.1016/j.jnc.2018.11.007

Planet Labs PBC. (2025-2026). *Imágenes PlanetScope, mosaicos diarios y mensuales* [imágenes de satélite]. Programa de Educación e Investigación de Planet.

Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental. (2000, 30 de mayo; última reforma publicada el 31 de octubre de 2014). Diario Oficial de la Federación.

Servicio Internacional para la Paz. (2016, 7 de abril). *Chiapas: se otorgó amparo contra proyecto de autopista San Cristóbal*

de las Casas-Palenque. SIPAZ. https://sipaz.wordpress.com/2016/04/07/chiapas-se-otorgo-amparo-contra-proyecto-de-autopista-san-cristobal-de-las-casas-palenque/

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2008). *Manifestación de impacto ambiental, modalidad regional, autopista San Cristóbal de las Casas-Palenque, km 0 al 40* (Clave 07CH2008V0003). SEMARNAT.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2014). *Manifestación de impacto ambiental, modalidad regional, autopista Palenque-San Cristóbal de las Casas, primera etapa* (Clave 07CH2014V0012). SEMARNAT.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2020). *Manifestación de impacto ambiental, modalidad regional, para la carretera Palenque-San Cristóbal de las Casas del km 29+000 al km 55+000 en el estado de Chiapas* (Clave 07CH2020V0056). SEMARNAT.

Secretaría de Infraestructura del Estado de Chiapas. (2025a). *Manifestación de impacto ambiental, modalidad regional: Construcción de la Autopista Carretera Palenque-Ocosingo (Tramo km 0+000-km 95+000) y Ramal Ocosingo 16.28 km. Etapa km 1+000-km 49+000* (Clave 07CH2025V0012). SEMARNAT.

Secretaría de Infraestructura del Estado de Chiapas. (2025b). *Manifestación de impacto ambiental, autopista Palenque-Ocosingo, km 0+000 al km 1+000* (Clave 07CH2025V0014). SEMARNAT.

Secretaría de Medio Ambiente e Historia Natural. (s. f.). *Bitácora Ambiental del Estado de Chiapas* [programas de ordenamiento ecológico y sus sistemas de información geográfica]. Gobierno del Estado de Chiapas. https://drive.google.com/drive/folders/10uAQwYtjhAWP8GfGKltZ0JnP5mAyLb9r

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2022, 24 de enero). *Oficio SGPA/DGIRA/DG-00442-22, resolución en materia de impacto ambiental del proyecto 07CH2020V0056*. Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental.

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2025a). *Programa Nacional de Restauración Ambiental 2025-2030*.

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2025b, 28 de octubre). *Oficio SRA/DGIRA/DG-08597-25, resolución en materia de impacto ambiental del proyecto 07CH2025V0012*. Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental.



CartoCrítica, A.C.
cartocritica.org.mx