BOLETÍN DE PRENSA

Ciudad de México, 5 de noviembre de 2026

Primero desmontan, después piden permiso: la autopista Palenque-Ocosingo empezó antes de ser autorizada, se sale de su ruta y avanza sobre selva que el ordenamiento ecológico manda conservar

- *La obra empezó a desmontar cinco meses antes de ser autorizada y ya removió al menos 204 hectáreas de selva y acahual en territorio chol y tseltal.*
- *La manifestación de impacto ambiental afirma que una carretera es un uso recomendado, mientras que el ordenamiento ecológico de Chiapas dice lo contrario y ordena conservar y restaurar la selva, y la SEMARNAT no lo corrigió.*
- *Entre el km 24 y el 28.5, la obra se construye por una ruta distinta de la autorizada, justo donde el proyecto preveía un túnel que la MIA dejó fuera de su evaluación.*
- *No hay evidencia pública del permiso de cambio de uso de suelo en terrenos forestales ni de una consulta indígena previa.*

La autopista Palenque-Ocosingo, que construye el Gobierno de Chiapas a través de la Secretaría de Infraestructura (SEINFRA), empezó a desmontar selva cinco meses antes de tener autorización ambiental y, al 2 de noviembre de 2026, había removido 204 hectáreas (ha) forestales sin evidencia pública del permiso que se necesita para hacerlo. Así lo muestra el cuaderno *Primero desmontan, después piden permiso*, de CartoCrítica, que siguió la obra con imágenes de satélite. Las comunidades afectadas han denunciado que la consulta no fue previa, libre ni informada, así como invasiones en sus parcelas, amenazas y hostigamiento de constructoras, autoridades municipales y estatales, y fuerzas armadas federales.

Los primeros árboles de la selva cayeron entre el 23 y el 25 de mayo de 2025 en el km 0, antes incluso del banderazo de inicio que dio el gobernador Eduardo Ramírez Aguilar el 8 de junio de ese año. Cuando la SEMARNAT autorizó la obra, el 28 de octubre de 2025, ya había unos 8 km de trazo deforestado Esa autorización no permite por sí sola desmontar. Remover selva requiere otro permiso, el de cambio de uso de suelo en terrenos forestales, que la SEINFRA debía obtener antes de tocar cualquier vegetación. No hay evidencia pública de que ese permiso exista. El primer kilómetro, donde empezó el desmonte, nunca tuvo autorización ambiental. La SEINFRA tramitó esa MIA y después se desistió de ella.

La MIA miente sobre el ordenamiento ecológico. El ordenamiento ecológico de Chiapas destina las unidades de gestión ambiental (UGA) 12 y 31 a conservar y restaurar la selva, y ahí no recomienda la infraestructura. La MIA dice lo contrario. Por esas dos UGA pasan 30 de los 49 km del trazo evaluado, y en ellas está el 80% de lo desmontado. La SEMARNAT no lo corrigió. Tampoco se respeta el ordenamiento del área de influencia del Tren Maya, de febrero de 2025: 123 de las 204 ha desmontadas están en UGA donde no se permite remover la selva.

En la UGA 87 se puede remover como máximo 1.9 ha de selva, sumando todos los proyectos, y la obra ya desmontó 32 ha. En la UGA 111, ese máximo es de 0.9 ha y la obra desmontó 4.2 ha.

Además**, la obra no sigue la ruta autorizada.** Entre el km 24 y el 28.5, el desmonte se aparta hasta 500 m del trazo evaluado en la MIA, por una ruta de unos 6 km. 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. Todo indica que la SEINFRA sustituye por un tramo a cielo abierto el túnel de 420 m que el proyecto preveía en el km 26+350 y que la MIA dejó fuera de su evaluación. La ley obliga a someter a la SEMARNAT cualquier cambio a un proyecto autorizado (artículo 28 del reglamento de impacto ambiental de la LGEEPA), y en la Gaceta Ecológica no aparece ninguna solicitud.

Además de que no hay evidencia del permiso forestal, las cifras del propio proyecto no cuadran. La SEINFRA declaró primero que removería 45 ha de vegetación forestal y después corrigió la cifra a 271 ha. Solo entre el km 0 y el 15 ya se removieron 117 ha, casi **ocho veces las 15 ha que la MIA declaró para ese tramo**. Y aunque la MIA prometía que todo quedaría dentro del derecho de vía, de 80 m, hay 74 ha desmontadas fuera de él, en ensanches, bancos, patios y caminos.

«Las imágenes no dejan lugar a dudas. La obra se adelantó a su autorización, se salió del espacio y de la ruta autorizados y avanza donde el ordenamiento manda conservar. No es un descuido, es una manera de construir: primero se desmonta y después se buscan los permisos», señala Manuel Llano, director de CartoCrítica.

Si la SEINFRA obtuvo el permiso forestal, ¿por qué desmontó antes de la autorización ambiental? Y si no lo obtuvo, ¿con qué permiso removió 204 ha de selva? ¿Quién autorizó construir fuera de la ruta evaluada? Además, el resolutivo obliga **a consultar a las comunidades** indígenas antes de iniciar cualquier obra, no cuando la obra llevaba ya cinco meses en marcha. El análisis de CartoCrítica sostiene, con datos geoespaciales, lo que diversas organizaciones de derechos humanos reportaron en febrero de 2026 como parte de la Caravana de Documentación.

Las organizaciones firmantes exigen:

1. A la PROFEPA, que inspeccione la obra, en particular el tramo del km 24 al 28.5 que va fuera de la ruta autorizada, y ordene su suspensión.
2. A la SEMARNAT, que haga público si existe el permiso de cambio de uso de suelo forestal y sus 44 polígonos, si la autorización sigue vigente y si la SEINFRA pidió modificar el trazo o eliminar túneles.
3. A la SEINFRA, que informe con qué permisos abrió los bancos, patios y caminos que su MIA no contempla.
4. A las autoridades responsables, que hagan pública toda la información sobre la consulta a las comunidades indígenas, mismas que denuncian que ésta no cumplió con los principios rectores de ser previa, libre, informada y culturalmente adecuada.

El cuaderno *Primero desmontan, después piden permiso*, con siete láminas de mapas, datos y método, puede consultarse en https://cartocritica.org.mx/wp-content/uploads/2026/11/PrimeroDesmontanDespuesPidenPermiso.pdf

Firman

Caminos de Vida y Resistencia

CartoCrítica, A.C.

Centro de Derechos Humanos Fray Bartolomé de las Casas A.C.

Conexiones Climáticas

Observatorio de Zonas de Sacrificio

Nota para editores

Las cifras corresponden al 2 de noviembre de 2026, medidas con imágen Sentinel-2 y Planet, y son un mínimo. El método y las fuentes están en el cuaderno.

Contacto de prensa

Mariana Rodríguez | +529511135013