

Mariscal, Ángeles, "Inicia construcción de polémica supercarretera Palenque-San Cristóbal, que conecta con el Tren Maya", *Chiapas Paralelo*, Chiapas, México, 08 de junio de 2025.

Consultado en:

<https://www.chiapasparalelo.com/noticias/chiapas/2025/06/inicia-construccion-de-polemica-supercarretera-palenque-san-cristobal-que-conecta-con-el-tren-maya/>

Fecha de consulta: 31/07/2025.

Inicia construcción de polémica supercarretera Palenque-San Cristóbal, que conecta con el Tren Maya

by Ángeles Mariscal

8 junio, 2025



Pobladores denuncian que su fin es servir a la industria extractiva y no al turismo.

Este día el gobernador de Chiapas, Eduardo Ramírez Aguilar, inauguró el inicio de las obras de construcción de la super carretera Palenque-San Cristóbal, obra que ha sido cuestionada desde hace más de tres sexenios en los que ha intentado construirse.

Pobladores indígenas, sobre todo de municipios donde las comunidades viven bajo regímenes comunitarios, consideran que esta forma parte del circuito de carreteras y vías de comunicación del sureste del país proyectadas para favorecer la industria extractiva, como el corredor Transístmico, el Tren Maya y la línea K, que conecta con Ixtepec, Oaxaca, y Ciudad Hidalgo, Chiapas, a la frontera con Guatemala.



Hay dos amparos contra la obra, por no realizar una debida consulta a la población indígena, y por afectaciones medioambientales.

Ahora esta obra fue presentada como “prioritaria” por la presidenta Claudia Sheinbaum y el gobernador Eduardo Ramírez Aguilar. Por ello, especialistas contratados por el gobierno volvieron a reestructurar el trazo de la obra para evitar pasar por lugares donde había mayor oposición de la población, como el municipio de Oxchuc.

En otras zonas, dijo el gobernador este día, “empezamos el diálogo con las comunidades de manera sigilosa y discreta para que no vinieran los intereses externos”.

En los hechos, explicó uno de los especialistas que pidió hablar en el anonimato para no tener represalias, “lo que hicimos fue hablar con cada propietario en particular o con el ejido, y obtener su permiso para pagarles los terrenos que están en el trazo”. Dijo que eso se logró

sin que difundieran con sus vecinos lo que estaban realizando, porque los contrataron para que ellos participaran en las labores que se requirieron para los levantamientos topográficos, “contratamos a las gentes de las comunidades, sobre todo los más ruidosos”.

También porque existe la promesa de que serán socios de la empresa que se cree para la administración de la autopista. Sus acciones en dicha empresa serán en relación al costo de su terreno y la representación de los indígenas estará a cargo del gobierno del Estado”, explicó.

Uno de los argumentos que un grupo de indígenas interpuso contra la obra es que esa forma “discreta” de operar implicó que hubiera suficiente información que les diera elementos para votar el día de la consulta que por ley el gobierno debe hacer para que la población de los cinco municipios implicados votaran si quería o no la obra. La consulta misma, explicó una de las abogadas que llevan los amparos, Fernanda Santos, de la Clínica Jurídica Minerva Calderón, tiene irregularidades en su origen y operación.

El segundo amparo que interpusieron, indicó la abogada, es por la falta del permiso ambiental ya que la carretera pasa por 7 unidades de gestión ambiental con alta flora y fauna que está sujeta a regulación y sobre las que pasa el proyecto de la autopista. 80 millones cada kilómetro. Hasta principios de marzo pasado no existían recursos disponibles para la obra, explicó el especialista que participó en el diseño del proyecto. Dijo que hasta ese momento el gobierno de Chiapas no había invertido un solo peso.

Cuando se inicia y culmina el trazo actual, con la liberación del derecho de vía y concertación social -convencer a los propietarios de vender los terrenos- el costo de construcción por kilómetro, incluidos tres túneles, estaba calculado entre 80 y 100 millones de pesos.

El presupuesto estatal no permitía asumirlo, y la presidenta Sheinbaum había establecido que el tramo Palenque-Ocosingo lo iba a absorber el gobierno estatal, lo que hizo que el inicio de la obra se aplazó 6 meses. Este día el gobernador explicó: “en uno de mis diálogos con la mejor presidenta de México, la doctora Claudia Sheinbaum Me dijo Eduardo, este año traemos algunas prioridades de las obras magnas que inició el ex presidente López Obrador,

si tú inicias la construcción y veo que te acompaña el pueblo de Chiapas con esa decisión, yo también te voy a acompañar”

Este día se dio el banderazo para iniciar los 5 primeros kilómetros de los 110 con los que está proyectada la supercarretera. El costo presupuestado es de 80 millones por kilómetro, por lo que, si se mantienen los actuales precios de los materiales de construcción, entre ellos el acero, se necesitaran solo para este principio 400 millones de pesos. No se dio a conocer de donde saldrán los recursos.