

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE EL SENADO DE LA REPÚBLICA CITA A COMPARECER AL DIRECTOR GENERAL DEL TREN MAYA, MTRO. ÓSCAR DAVID LOZANO ÁGUILA, Y EXHORTA A LAS AUTORIDADES COMPETENTES A PRESENTAR INFORMES SOBRE LOS CASOS DE HUNDIMIENTO Y FALLAS ESTRUCTURALES EN EL TRAMO 5, ASÍ COMO SOBRE LOS POSIBLES DAÑOS AMBIENTALES OCASIONADOS A LOS CENOTES Y AL SISTEMA KÁRSTICO DE LA REGIÓN, Y LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN IMPLEMENTADA.



Quienes suscriben, senadoras y senadores Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Cristina Ruíz Sandoval, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Ángel García Yáñez, Karla Guadalupe Toledo Zamora y Anabell Ávalos Zempoalteca, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en los artículos 93 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 265 Bis del Reglamento del Senado de la República; sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente Punto de Acuerdo por la que **EL SENADO DE LA REPÚBLICA CITA A COMPARECER AL DIRECTOR GENERAL DEL TREN MAYA, MTRO. ÓSCAR DAVID LOZANO ÁGUILA, Y EXHORTA A LAS AUTORIDADES COMPETENTES A PRESENTAR INFORMES SOBRE LOS CASOS DE HUNDIMIENTO Y FALLAS ESTRUCTURALES EN EL TRAMO 5, ASÍ COMO SOBRE LOS POSIBLES DAÑOS AMBIENTALES OCASIONADOS A LOS CENOTES Y AL SISTEMA KÁRSTICO DE LA REGIÓN, Y LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN IMPLEMENTADA, al tenor de las siguientes:**

CONSIDERACIONES

El proyecto ferroviario denominado Tren Maya constituye una de las obras de infraestructura pública más relevantes del Estado mexicano en las últimas décadas, tanto por su alcance territorial como por sus implicaciones económicas, sociales, ambientales y culturales. No obstante, su ejecución, particularmente en el denominado Tramo 5, ha generado una creciente preocupación en diversos sectores técnicos, académicos y sociales, derivada de los riesgos estructurales y ambientales asociados a su desarrollo en una región geológicamente sensible.

El Tramo 5 del Tren Maya (Se divide en Tramo 5 Norte: Cancún-Playa del Carmen y Tramo 5 Sur: Playa del Carmen-Tulum) , una zona caracterizada por

la presencia de un sistema kárstico ¹altamente complejo, integrado por cavernas, cenotes y ríos subterráneos interconectados. **Este tipo de geología presenta condiciones particulares de alta porosidad, baja cohesión del suelo y presencia de vacíos subterráneos, lo que la convierte en una de las más vulnerables para el desarrollo de infraestructura pesada sin estudios técnicos exhaustivos y medidas de mitigación adecuadas.**

En este contexto, **diversos reportes periodísticos han documentado la existencia de posibles hundimientos en pilotes y deformaciones estructurales en el Tramo 5**, lo que podría constituir un indicio de fallas en la planeación, ejecución o supervisión del proyecto. En particular, **el reportaje publicado por Latinus señala que un ingeniero evidenció hundimientos en la obra y denunció haber recibido presiones para eliminar el material que documentaba dichas irregularidades, lo cual, de acreditarse, implicaría no solo un problema técnico, sino también un posible acto de ocultamiento de información de interés público.**

Asimismo, **la investigación publicada por La Chispa advierte sobre el hundimiento de pilotes y la posible inestabilidad del subsuelo en la zona, señalando que las condiciones geológicas podrían no haber sido plenamente consideradas en los procesos constructivos.** En el mismo sentido, A Fondo Jalisco alerta sobre la existencia de fallas que podrían comprometer la integridad de la obra y que, por su naturaleza, no pueden ser ignoradas por las autoridades responsables. Por su parte, Proceso documenta que empresas vinculadas previamente a incidentes dentro del proyecto enfrentan ahora nuevos cuestionamientos relacionados con problemas estructurales, lo que sugiere la posible existencia de deficiencias sistemáticas en la ejecución.

¹ El relieve kárstico se debe a la **erosión del agua en las piedras calizas**, y su nombre proviene de una de las zonas entre Italia y Eslovenia donde más representado se encuentra este paisaje. Este tipo de relieves se originaron por el arrastre o acumulación de materiales solubles y desintegrados, como los que están constituidos por carbonatos. (Ingeexpert, 2020)

Estos elementos, analizados de manera conjunta, configuran un escenario de riesgo estructural y ambiental relevante, que obliga a las autoridades a actuar bajo los más altos estándares de diligencia técnica, transparencia y rendición de cuentas.

Desde el punto de vista jurídico, resulta plenamente aplicable **la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA)**, que establece el marco normativo para la preservación y restauración del equilibrio ecológico. En particular, **el artículo 28 de dicha ley dispone que las obras y actividades que puedan causar desequilibrios ecológicos o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental previa a su ejecución.**

Asimismo, **el artículo 15 de la LGEEPA establece los principios de la política ambiental, entre los que destacan el principio de prevención y el principio de precaución, los cuales obligan a las autoridades a evitar la generación de daños al ambiente y a actuar anticipadamente ante riesgos potenciales, incluso cuando no exista certeza científica absoluta.**

En este sentido, los reportes de hundimientos y fallas estructurales en una zona kárstica constituyen indicios suficientes para activar dichos principios, **lo que implica la obligación de revisar, actualizar o incluso suspender las actividades que puedan generar daños irreversibles al ecosistema.**

Adicionalmente, **el artículo 170 de la LGEEPA faculta a la autoridad ambiental para imponer medidas de seguridad, incluyendo la suspensión temporal de obras, cuando exista un riesgo inminente de desequilibrio ecológico o daño grave al ambiente.** En consecuencia, la omisión de adoptar medidas frente a los riesgos documentados podría constituir una violación al marco normativo vigente.

Desde la perspectiva constitucional, **el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho humano a un medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar, así como el derecho de acceso, disposición y saneamiento de agua para consumo personal y doméstico.** Ambos derechos se encuentran estrechamente vinculados en el caso del sistema kárstico de la Península de Yucatán, el cual constituye una de las principales fuentes de agua subterránea de la región.

La posible afectación a cenotes y ríos subterráneos no solo representa un daño ecológico, sino una amenaza directa a estos derechos fundamentales, lo que activa la obligación del Estado de prevenir, investigar, sancionar y reparar cualquier vulneración.

En este contexto, resulta aplicable el principio precautorio, ampliamente reconocido en el derecho internacional ambiental —particularmente en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo²— y adoptado por la jurisprudencia mexicana a través de la interpretación del artículo 4º constitucional. Este principio establece que, ante la posibilidad de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica no debe utilizarse como justificación para posponer medidas preventivas.

Asimismo, el Poder Judicial de la Federación ha sostenido criterios en los que se reconoce la obligación de las autoridades de adoptar decisiones con base en la protección más amplia al medio ambiente, incluso en escenarios de incertidumbre científica, **lo que refuerza la necesidad de actuar de manera inmediata frente a los riesgos identificados en el Tramo 5.**

En el ámbito de la responsabilidad administrativa, la posible existencia de fallas estructurales, omisiones en la supervisión, o incluso actos de ocultamiento de

² *División de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.* (n.d.). <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/riodeclaration.htm>

información técnica relevante, podría encuadrar en diversas hipótesis previstas en la Ley General de Responsabilidades Administrativas, tales como negligencia en el desempeño de funciones, abuso de funciones, utilización indebida de información o falta de cumplimiento de obligaciones legales.

Particularmente, la denuncia de presiones para eliminar evidencia técnica, de acreditarse, podría constituir una falta administrativa grave e incluso dar lugar a responsabilidades de carácter penal, en la medida en que se trate de conductas que afecten el interés público o comprometan la seguridad de la infraestructura.

Asimismo, no puede descartarse la posible configuración de responsabilidad por daño ambiental, conforme a la legislación aplicable, lo que implicaría la obligación de reparar los daños causados y restituir las condiciones del ecosistema afectado.

En este contexto, resulta evidente la necesidad de que el Senado de la República ejerza sus facultades de control parlamentario, a fin de garantizar la transparencia, la rendición de cuentas y la protección del interés público.

La comparecencia del Director General del Tren Maya permitirá conocer información detallada sobre las condiciones estructurales del Tramo 5, las causas de los hundimientos reportados, las medidas correctivas implementadas y los estudios técnicos en los que se sustentan las decisiones adoptadas.

De igual forma, la realización de un análisis técnico independiente, con la participación de expertos en geotecnia, ingeniería estructural, hidrología y medio ambiente, resulta indispensable para evaluar de manera objetiva los posibles daños a los cenotes y al sistema kárstico de la región.

La intervención del Senado no solo responde a una facultad constitucional, sino a una obligación de actuar conforme al control difuso de constitucionalidad, garantizando la protección efectiva de los derechos humanos frente a posibles actos u omisiones de la administración pública.

Por todo lo anteriormente expuesto, y con fundamento en las disposiciones constitucionales y reglamentarias ya citadas, someto a la consideración de esta Soberanía el presente:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. Se cita a comparecer al Director General del Tren Maya, Mtro. Óscar David Lozano Águila, para que, en un plazo no mayor a 15 días naturales contados a partir de la aprobación del presente Punto de Acuerdo, acuda ante el Senado de la República a informar de manera detallada sobre los casos de hundimiento, fallas estructurales y posibles asentamientos diferenciales registrados en el Tramo 5 del proyecto Tren Maya, precisando sus causas técnicas, el grado de afectación, los riesgos asociados para la operación ferroviaria y las acciones correctivas implementadas o previstas.

SEGUNDO. Se exhorta al organismo responsable del proyecto Tren Maya a que, en un plazo no mayor a 30 días naturales, presente ante el Senado de la República y haga público un informe técnico integral sobre las condiciones geotécnicas y estructurales del Tramo 5, que incluya estudios de mecánica de suelos, estabilidad de pilotes, análisis de carga, monitoreo de deformaciones, así como la metodología empleada para la evaluación de riesgos en terreno kárstico, desagregado por subtramo y tipo de estructura.

TERCERO. Se exhorta a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en coordinación con las autoridades competentes, a que, en el mismo plazo señalado, presente un informe detallado sobre los posibles impactos ambientales derivados de la construcción del Tramo 5 del Tren Maya, particularmente en lo relativo a afectaciones a cenotes, ríos subterráneos, acuíferos y ecosistemas asociados, indicando las medidas de mitigación

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE EL SENADO DE LA REPÚBLICA CITA A COMPARECER AL DIRECTOR GENERAL DEL TREN MAYA, MTR. ÓSCAR DAVID LOZANO ÁGUILA, Y EXHORTA A LAS AUTORIDADES COMPETENTES A PRESENTAR INFORMES SOBRE LOS CASOS DE HUNDIMIENTO Y FALLAS ESTRUCTURALES EN EL TRAMO 5, ASÍ COMO SOBRE LOS POSIBLES DAÑOS AMBIENTALES OCASIONADOS A LOS CENOTES Y AL SISTEMA KÁRSTICO DE LA REGIÓN, Y LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN IMPLEMENTADA.



implementadas, los mecanismos de monitoreo ambiental y el cumplimiento de las condicionantes establecidas en la autorización de impacto ambiental.

CUARTO. Se exhorta a las autoridades competentes a que, en un plazo no mayor a 30 días naturales, coordinen la realización de un análisis técnico independiente, con la participación de expertos en materia ambiental, geológica, hidrológica y de ingeniería estructural, a fin de evaluar de manera objetiva los daños potenciales o existentes en el sistema kárstico de la región, así como los riesgos para la estabilidad de la infraestructura, debiendo hacer públicos sus resultados y recomendaciones.

QUINTO. Se exhorta a la Secretaría de la Función Pública a que, en el ámbito de sus atribuciones, realice una revisión sobre posibles responsabilidades administrativas derivadas de la ejecución, supervisión o gestión del Tramo 5 del Tren Maya, particularmente en lo relativo a omisiones, negligencia, uso indebido de información o cualquier conducta que haya podido comprometer la integridad de la obra o el equilibrio ecológico.

SEXTO. Se solicita que los informes a que se refieren los resolutivos anteriores sean elaborados con metodología transparente, verificable y sustentada en evidencia técnica, y sean puestos a disposición del público en formatos abiertos, accesibles y comprensibles, de conformidad con las disposiciones en materia de transparencia y acceso a la información pública.

Salón de Sesiones de El Senado de la República a 21 de abril de 2026.

SUSCRIBEN

SEN. ALEJANDRO MORENO CÁRDENAS

SEN. MANUEL AÑORVE BAÑOS

A handwritten signature in black ink, appearing to be the name 'Manuel Añorve Baños', written over the printed name of the senator.

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE EL SENADO DE LA REPÚBLICA CITA A COMPARECER AL DIRECTOR GENERAL DEL TREN MAYA, MTR. ÓSCAR DAVID LOZANO ÁGUILA, Y EXHORTA A LAS AUTORIDADES COMPETENTES A PRESENTAR INFORMES SOBRE LOS CASOS DE HUNDIMIENTO Y FALLAS ESTRUCTURALES EN EL TRAMO 5, ASÍ COMO SOBRE LOS POSIBLES DAÑOS AMBIENTALES OCASIONADOS A LOS CENOTES Y AL SISTEMA KÁRSTICO DE LA REGIÓN, Y LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN IMPLEMENTADA.



**SEN. ALMA CAROLINA VIGGIANO
AUSTRIA**

**SEN. PABLO GUILLERMO ANGULO
BRICEÑO**

SEN. CRISTINA RUÍZ SANDOVAL

**SEN. ROLANDO RODRIGO ZAPATA
BELLO**

SEN. CLAUDIA EDITH ANAYA MOTA

SEN. MIGUEL ÁNGEL RIQUELME SOLÍS

SEN. MELY ROMERO CELIS

SEN. PALOMA SÁNCHEZ RAMOS

**SEN. KARLA GUADALUPE TOLEDO
ZAMORA**

SEN. ÁNGEL GARCÍA YÁÑEZ

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE EL SENADO DE LA REPÚBLICA CITA A COMPARECER AL DIRECTOR GENERAL DEL TREN MAYA, MTRO. ÓSCAR DAVID LOZANO ÁGUILA, Y EXHORTA A LAS AUTORIDADES COMPETENTES A PRESENTAR INFORMES SOBRE LOS CASOS DE HUNDIMIENTO Y FALLAS ESTRUCTURALES EN EL TRAMO 5, ASÍ COMO SOBRE LOS POSIBLES DAÑOS AMBIENTALES OCASIONADOS A LOS CENOTES Y AL SISTEMA KÁRSTICO DE LA REGIÓN, Y LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN IMPLEMENTADA.



SEN. ANABELL ÁVALOS ZEMPOALTECA