

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL FONATUR A HACER PÚBLICO EL ESTUDIO AMBIENTAL Y ARQUEOLÓGICO TRAS LA MODIFICACIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TREN MAYA EN EL TRAMO 5, QUINTANA ROO- YUCATÁN, SUSCRITA POR INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

Los integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura en la Cámara de Diputados, con fundamento en lo señalado en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta asamblea proposición con punto de acuerdo, con base a la siguiente

Exposición de Motivos

I. En los últimos días diversas organizaciones de las sociedad civil y especialistas ambientales han externado su preocupación tras darse a conocer la modificación de construcción en el tramo 5 para la construcción del Tren Maya y a cargo del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) que atraviesa el Estado de Quintana Roo y Yucatán, y que no existe un estudio público de las posibles afectaciones ambientales y arqueológicas, siendo que se prevé que alterarían y colapsaría una red de más de 6 mil cenotes y cuevas en la península.

Asimismo, representan un daño al patrimonio de vestigios que se ubican en la zona especialmente a las de la cultura Maya, además de ser una zona privilegiada por el sistema de cuevas que se encuentran inundadas y que son parte esencial de la vida de plantas, animales y los miles de locatarios dependen del acuífero de dicho lugar.¹

Ante este escenario, es importante destacar que hasta la fecha se desconocen cuales son las posibles afectaciones ambientales y arqueológicas ya que se derivan de una zona de cerca de 3,000 cenotes y más de 6 mil 500 cuevas donde existe evidencia histórica en que se asentaron los primeros pobladores mayas donde realizaban su vida cotidiana y un espacio importantísimo de nuestra historia y cultura, ya que hasta la fecha se han encontrado altares y restos humanos de aquella época prehispánica.²

Los vestigios arqueológicos y paleontológicos se encuentran debajo de la tierra, precisamente donde se plantea la construcción del Tren Maya, sobre esta red de cuevas y cenotes consideradas las más grandes del mundo y que no existe un registro del 100% de lo que existe debajo de ese espacio en la ruta de Cancún y Tulum, a pesar de ser una zona explorada durante los últimos 30 años, como lo señala el arqueólogo Guillermo de Anda.

Esto se constituyó en el sistema de cueva inundada más largo del mundo. Tenemos ya casi 400 km de él, que no sólo es importante por su extensión, sino por su arqueología. Hay una serie de sitios arqueológicos importantes, como el cenote Hoyo Negro –donde se encontró a Naia, una joven que vivió hace casi 13 mil años–, más todos los que no hemos encontrado.

En la zona: 20-25 kilómetros hacia adentro de la costa sigue habiendo cuevas, cenotes y sitios arqueológicos.

2 mil KILÓMETROS de cuevas inundadas, como mínimo, existen entre la zona de Tulum y Cancún y ese número sigue en aumento.³

El biólogo Rodrigo Medellín quien se ha reunido con un grupo de ambientalistas y arqueólogos donde definen dicho espacio como una inmensa zona de reserva de agua dulce y además de ser un espacio de flora y fauna importantísima para la región y en beneficio para el medio ambiente para la región y para el planeta.

De llevarse a cabo la realización de dicho cambio de ruta para la construcción del Tren Maya, los expertos alertan de los altísimos costos tras la deforestación de cientos de hectáreas de selva y el colapso del suelo por la vibración

de maquinaria o del propio tren, por la degradación natural de manto acuífero y fragmentación del ecosistema. Por lo que pronostican un daño irreversible en la zona por no contar con estudios serios por parte del Fondo Nacional de Fomento al Turismo y continuar con su construcción por el capricho y no por la razón.

No existe ninguna evidencia de estudios que digan si el peso de las vías y el paso del Tren Maya no ocasionarán un colapso de la tierra, en que además de dañar una importante red de cuevas y cenotes, se pondrían en riesgo múltiples vidas humanas, tanto a la hora de su construcción como posteriormente.

Tampoco existe evidencia o evaluación técnica que determinen la factibilidad de las zonas seguras y susceptibles por la estructura, donde se estima que existe zonas de riesgo entre 20 y 25 km de la región, ya que se desconocen las características subterráneas del área, lo cual indudablemente podría terminar en una tragedia, tal como sucedió el 3 de mayo de 2021 con la estructura y el tren de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México entre las estaciones Olivos y Tezonco.⁴

Por ello la importancia de contar con una verdadera planeación en el desarrollo de dicho proyecto, y que por regla general la presente administración se ha empeñado a la construcción de mega proyectos que no cuentan con estudios serios de impacto ambiental y su factibilidad para realizarlos, o mucho menos que sea consultada la población de dichas zonas afectadas, por lo que han recurrido a denunciar e impugnar vía judicial ante la evidente violación a las leyes, normas mexicanas y a los principios de transparencia y rendición de cuentas.

El artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala en el párrafo quinto: “Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley”.

Por tal razón, quienes integramos la Bancada Naranja creemos necesario que se haga público la información de las posibles afectaciones ambientales y arqueológicas tras la modificación de construcción del Tren Maya en la zona del tramo 5, con el objeto de que se garantice su factibilidad ante los posibles daños que han sido descritos por expertos en la materia y que pueden ocasionar un daño irreversible hacia el medio ambiente y el patrimonio de nuestras raíces e historia en Quintana Roo y Yucatán, y poner en grave riesgo actual o futuro la vida de muchas personas.

Por lo expuesto se somete a consideración de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados exhorta al titular del Fondo Nacional de Fomento al Turismo a hacer público el estudio ambiental y arqueológico tras la modificación del proyecto de construcción del Tren Maya en el tramo 5 Quintana Roo y Yucatán, donde se ubica el Sistema Subterráneo de Cenotes y Cuevas y ante un posible daño y afectación del ambiente y la zona arqueológica de dichos lugares.

Notas

1 “El Tren Maya se construye sobre el mayor sistema de cuevas sumergidas del mundo”, en El País, 23 de febrero de 2022, recuperado de https://elpais.com/mexico/2022-02-24/el-tren-maya-se-construye-sobre-el-mayor-sistema-de-cuevas-sumergidas-del-mundo.html?ssm=TW_MX_CM

2 “Cuevas y cenotes, en riesgo de colapso por nueva ruta de Tren Maya”, en El Universal, 25 de febrero de 2022, recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/cultura/cuevas-y-cenotes-en-riesgo-de-colapso-por-nueva-ruta-de-tren-maya>

3 *Ibíd.*,

4 Sáenz, C. (2021). “Cae estructura y tren de línea 12 del Metro Cdmx, entre estaciones Olivos y Tezonco”, en Capital 21. Recuperado de <https://www.capital21.cdmx.gob.mx/noticias/?p=18896>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 1 de marzo de 2022.

(Rúbrica)

S I L L