



TREN MAYA

EN MARCHA LENTA, DESTRUCTIVA Y ONEROSA

A pesar de ser declarada obra de “seguridad nacional”, el Tren Maya no estará listo para operar en diciembre de 2023, como lo prometió el presidente López Obrador. De las Manifestaciones de Impacto Ambiental para sus siete tramos -dos de ellos sin arrancar todavía- se colige que la obra estelar de la 4T será concluida en su totalidad hasta después de las elecciones de junio de 2024. Eso sí, los costos financieros y al medio ambiente serán brutales: su presupuesto rebasará más de dos veces el originalmente proyectado y habrá destruido más de 3 mil 400 hectáreas de vegetación.



Viene de la
página anterior



Elizabeth Ruiz / Cuernavaca.com

MATHIEU TOURLIERE

Para cumplir con las promesas del presidente Andrés Manuel López Obrador de inaugurar el Tren Maya en diciembre de 2023, la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) tiene que construir 622 kilómetros de vías y 10 estaciones en un año y tres meses, un plazo que ni las proyecciones más optimistas del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) consideran realistas, pues plantean que la construcción se extenderá durante por lo menos dos años a partir del arranque de las obras de los tramos 5, 6 y 7.

En el caso del Tramo 6, el gobierno incluso contempla un plazo mayor: "Se estima que los trabajos de preparación del sitio y construcción del Proyecto TM-T6 sean ejecutados en 2 años, pero se consideran 5 años en total por la envergadura del proyecto", indicó en la Manifestación de Impacto Ambiental en modalidad regional (MIA-R) de este tramo.

Tras el caótico proceso de adjudicación de los contratos del Tramo 5 y de los numerosos cambios en su diseño, López Obrador encargó a la Sedena la construcción de los tramos 5, 6 y 7 del Tren Maya, los cuales recorrerán la ruta del aeropuerto de Cancún hasta Chetumal, desde donde cruzará la selva hasta Escárcega, en Campeche.

Hasta el momento, la institución castrense apenas ha iniciado las obras en el Tramo 5 Sur –sin contar con los permisos ambientales–, y está en espera de que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) analice las MIA-R que entregó el mes pasado para los tramos 6 y 7.

La MIA-R del Tramo 5 Sur plantea que la construcción se extenderá por lo menos hasta mayo de 2024; la del Tramo 5 Norte establece un tiempo mínimo de 19 meses para acabar la construcción –es decir, hasta abril de 2024 en el mejor de los casos–, y

las de los Tramo 6 y 7, que no se han iniciado, contemplan 24 meses como mínimo.

Ninguno de estos plazos prevé que las obras estarán terminadas en diciembre de 2023, lo que llevaría a López Obrador a encabezar la inauguración del Tren Maya con un megaproyecto construido a medias, como lo hizo con la Refinería de Dos Bocas en julio pasado. Es más: según los planes que aparecen en las MIA-R, la obra en sus siete tramos concluiría después de las elecciones presidenciales de 2024.

Y ello, a pesar de que este año el mandatario declaró el Tren Maya como una obra de seguridad nacional e instruyó un incremento brutal de su presupuesto, que sólo en los primeros dos trimestres del año se disparó 25.9%: de 64 mil 529 millones de pesos autorizados en septiembre del año pasado por la Cámara de Diputados, subió a 81 mil 231 millones de pesos.

En caso de permanecer así, y sumándolo a los 46 mil 823 millones de pesos ya erogados para el megaproyecto en 2019 y 2020, el año 2022 cerrará con un gasto total de más de 128 mil millones de pesos para el Tren Maya, una suma superior a la que anunció el mandatario antes del arranque del proyecto.

El propio López Obrador reconoció que el precio final de su obra estelar rebasará más de dos veces las proyecciones iniciales: el pasado 26 de julio, evaluó su costo entre 15 y 20 mil millones de dólares, es decir entre 300 y 400 mil millones de pesos, provenientes en su totalidad del presupuesto federal.

"Simulaciones"

De acuerdo con las MIA-R correspondientes a los tramos 5 –Norte y Sur–, 6 y 7, la Sedena afectará 3 mil 430 hectáreas en los estados de Quintana Roo y Campeche para desmontar la vegetación sobre una banda de 40 metros de ancho y 622 kilómetros de largo contemplada en el trazo actual, y ello sin considerar los caminos de servicio en las orillas de la vía.

Las rutas ni siquiera están totalmente definidas, y aunque apegó lo más posible la ruta del Tren Maya a las carreteras federales 307 y 186, el Fonatur no cuenta con todos los derechos de vía.

Según Viridiana Lázaro, abogada en la organización ambientalista Greenpeace, la aprobación se dará a pesar de las alertas, pues en el caso del tramo 5 Sur la Semarnat dio su visto bueno a la MIA-R a pesar de que el documento contenía "muchas incongruencias, inconsistencias, omisiones, falsedades", las cuales debieron ser motivo de rechazo.

Greenpeace, que junto con organizaciones locales documentó estas inconsistencias, ha presentado un juicio de amparo contra la autorización, el cual sigue su



Viene de la
página anterior

curso. "Pedimos a la Semarnat y al jefe del Ejecutivo federal que se dejen de simulaciones y protejan a la selva maya", declara. "No se debió autorizar una MIA en esas condiciones", sostiene, y añade que Greñeace pide que la Semarnat rechace las MIA-R de los tramos 6 y 7.

Preguntada sobre las MIA-R de los tramos 5, 6 y 7, la abogada sostiene que "en todas hemos encontrado omisiones graves, falta de información, información falsa –lo cual nos parece sumamente grave– y también incongruencias en los datos: en algunas páginas se citan un número de especies, en otro capítulo se menciona otro; hay contradicciones, a veces se menciona que hay vulnerabilidades y luego se contradice, diciendo que no las hay".

En general, la activista señala que las MIA-R tienen carencias "muy graves" en términos técnicos. Da un ejemplo: en una parte, el Fonatur señala que no va a remover vegetación en zonas de cenotes, y en capítulos posteriores indica que sí lo va a hacer. "Por querer cumplir con el ordenamiento territorial, está mintiendo, recurriendo a información falsa", denuncia.

En la MIA del tramo 6, elaborada por el Instituto de Ingeniería de la UNAM –en colaboración con el Fonatur y la Sedena–, señala que el tramo requerirá de una inversión de 70 mil 173 millones de pesos, lo que lo convertirá en la ruta más onerosa de todo el Tren Maya, debido a su gran complejidad en términos logísticos.

Su diseño actual contempla una ruta ferroviaria de 40 metros de ancho, que recorrería 250 kilómetros sobre un sue-

lo kárstico potencialmente lleno de cuevas, que incluyen al menos cinco hectáreas de manglares, cientos de hectáreas de selva y algunas zonas sometidas a la acelerada y caótica urbanización del Caribe mexicano, bajo la enorme presión de la industria turística.

Ese tramo tendrá una estación en el futuro Aeropuerto Internacional Felipe Carrillo Puerto, otro megaproyecto de 3 mil 200 millones de pesos que López Obrador encargó a la Sedena para aumentar la entrada de turistas en Quintana Roo, ya que el aeropuerto de Cancún está saturado. El nuevo recinto se ubicará en la carretera de Tulum al municipio de Felipe Carrillo Puerto, y será administrado por el Ejército, como el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

En la MIA-R se advierte que el tramo 6 pasará por una zona de "escasa exploración geofísica", donde "el movimiento de tierras puede provocar incidentes debido a la vibración de la maquinaria sobre terrenos que superficialmente parecen sólidos". La MIA agrega que "estos incidentes pueden generar el colapso de estructuras subterráneas, cuya atención requerirá de soluciones ingenieriles pertinentes y sostenibles a largo plazo".

El documento también reconoce que el desarrollo inmobiliario detonado por el proyecto generará "condiciones de pérdida definitiva de áreas forestales de selva, manglares, talares, pastizales y junto con ellos la biodiversidad de la región".

El tramo 7, por su parte, atravesará 255 kilómetros de selva entre los municipios de Othón P. Blanco (Chetumal), en Quin-

tana Roo, y Escárcega, en Campeche, donde según la MIA-R se generará un impacto "adverso severo" en materia de cobertura vegetal y sobre el hábitat de la fauna.

El proyecto cuenta con escasos accesos carreteros para llevar los materiales –rieles, durmientes y herramientas–, los cuales aparte no tienen donde almacenarse, por lo que la Sedena tendrá que desmontar pedazos de selva y ampliar los caminos existentes para acceder a la zona de obras. "Los accesos existentes, brechas y caminos de terracería (...) no cuentan con las características necesarias para poder soportar dos carriles de tránsito necesarios que se requerirán en la logística requerida para la construcción de este proyecto", señaló la MIA.

Gran parte del tramo correrá en paralelo a la carretera federal 186 que une Chetumal a Escárcega. Atravesará las zonas forestales de Quintana Roo y la región Silvituc-Calakmul, que según la MIA albergan las mayores extensiones de selvas tropicales del país y sirven de refugio para "muchos vertebrados, como el jaguar, el tapir, el pavo ocelado y el pecarí de labios blancos".

"La región por donde atraviesa el tramo 7 del Tren Maya es reconocida como una de las más importantes en la conservación de selvas tropicales de México", reconoció la MIA. Y agregó que ya se encuentra bajo "la explotación incontrolada de recursos naturales, incendios forestales, nuevas colonizaciones", pero también enfrentan el riesgo de la "apertura potencial de carreteras con fines de conexión de sitios turísticos (Mundo Maya)".

El tramo 7 pasará al lado de las Áreas Naturales Protegidas de Calakmul –que la UNESCO registra en su lista de sitios de Patrimonio de la Humanidad como Antigua Ciudad Maya y Bosques Tropicales Protegidos de Calakmul– y de Balam-kú. La MIA reconoce que la zona de Calakmul tiene "condiciones secas estacionales y suelos kársticos donde es característica la reducida disponibilidad de agua y humedad, presencia de incendios y huracanes", y donde varias especies "se consideran amenazadas y en peligro", pero sostiene que el Tren Maya sólo afectará la "zona de amortiguamiento" de Calakmul.

En todos los casos, las MIA-R llegan a la misma conclusión: con o sin Tren Maya, la presión turística e inmobiliaria está teniendo efectos devastadores en la península de Yucatán. Citan, por ejemplo, la deforestación acelerada –al ritmo de 5 mil 900 hectáreas anuales–, la pérdida de especies primarias por la destrucción de su hábitat, la reducción de la disponibilidad de agua –se registró ya una pérdida de 59% entre 2003 y 2020–, o la desaparición de usos y costumbres de las comunidades indígenas. ●



Alfonso Sotillo

Tren Maya. La promesa del presidente