



Advierten que INAH podría pedir cambio de ruta

Ahora topa el Tren sitios arqueológicos

Alerta experta sobre vestigios en tramo detenido por motivo ambiental

FRANCISCO MORALES V.

El polémico Tramo 5 Sur del Tren Maya, cuyas obras están actualmente detenidas por motivos medioambientales, topó ahora con otro conflicto.

Al menos 58 posibles sitios paleontológicos y arqueológicos subacuáticos se encuentran en el trazo del tramo, alertó la arqueóloga Helena Barba, responsable de la Oficina de la Península de Yucatán de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH.

Explicó en entrevista que a lo largo de los 60.3 kilómetros de esta ruta, de Playa del Carmen a Tulum, Quintana Roo, hay un vasto sistema de ríos, cuevas, cenotes y rejolladas donde se han identificado vestigios mayas y del ser

humano temprano.

Barba indicó que con su equipo de trabajo revisará cada uno de los sitios y que, si se hacen hallazgos de importancia, el INAH está listo para intervenir si las obras no rectifican el camino.

“Si no lo hubiera (un cambio de trazo), entonces

el INAH sí levantaría un acta correspondiente con una demanda. Por lo menos hasta el término del Tramo 4, se ha respetado toda esta situación”, aseguró.

No obstante, especialistas del propio instituto ponen en duda el trabajo que se ha hecho hasta ahora.

De acuerdo con la investigadora Rosa María Reyna, experta en salvamento arqueológico, con 40 años de labor en el INAH, la dependencia no posee suficiente información sobre la zona.

“En el caso de Quintana Roo, (los arqueólogos) van como un ciego en medio de

un ciclón, porque no se sabe qué hay”, lamenta.

“Por donde va a pasar el Tramo 5, aparte del enorme daño que se va a generar al acuífero y todo lo que han explicado los biólogos, es prácticamente desconocido, hay muy pocos sitios registrados”, señaló.

Al momento, el INAH espera que, a diferencia de los tramos anteriores, donde los vestigios de la cultura maya han sido los principales hallazgos, el Tramo 5 Sur podría dar mayores frutos en sitios paleontológicos.

“Justamente en esa área había muchísima fauna del pleistoceno y hay más de 50

especies de huesos identificados en toda esta red de sistemas kársticos (relieves en formaciones rocosas, como las cuevas subacuáticas)

que se encuentran inundados a partir del 10 mil antes de Cristo”, explicó Barba.



Contenido: Archivo INAH-SAS

El equipo de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH en la Península de Yucatán se enfrenta a un reto complejo: garantizar el bienestar del patrimonio hundido, tanto arqueológico como paleontológico, a pesar de las prisas por los tiempos políticos del Tren Maya.



Sitios arqueológicos ¿se los lleva el Tren?



EL TRAMO DE PLAYA DEL CARMEN A TULUM, DETENIDO POR CUESTIONES AMBIENTALES, ENFRENTA OTRO DESAFÍO: LA PROTECCIÓN DE DECENAS DE SITIOS PALEONTOLÓGICOS Y ARQUEOLÓGICOS DETECTADOS EN LA ZONA.

FRANCISCO MORALES V.

Directamente en el trazo del Tramo Cinco Sur del Tren Maya existen, al menos, 58 posibles sitios paleontológicos y arqueológicos subacuáticos que deben ser plenamente explorados antes de que comiencen a tenderse las vías.

El megaproyecto, envuelto en polémicas medioambientales y de patrimonio cultural, encuentra en esta porción de su ruta, de Playa del Carmen a Tulum, Quintana Roo, uno de sus mayores retos: un vasto e intrincado sistema de ríos, cuevas, cenotes y rejolladas que corren bajo la tierra.

A lo largo de los 60.3 kilómetros de este tramo, cuyas obras están suspendidas actualmente por un juez federal, se han encontrado ya evidencias cuantiosas de vestigios paleontológicos, arqueológicos e históricos que, por ley, deben ser protegidos ante el paso del tren por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

En lo que toca al patrimonio sumergido, la responsabilidad de esta salvaguarda recae mayormente en la arqueóloga Helena Barba, investigadora responsable de la Oficina de la Península de Yucatán de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH.

Desde el inicio del Tramo Uno, en Palenque, Chiapas, hasta lo que lleva del Tramo Cuatro, en Valladolid, Yucatán, la arqueóloga y su equipo han estado encargados, en una carrera contra el apremio de los tiempos políticos, de explorar cada sitio por donde pasará el tren.

Consciente de las críticas, las dudas razonables y las francas descalificaciones a las que el INAH ha sido objeto

por su actuación con respecto al proyecto de infraestructura, Barba asegura que, hasta el momento, no es cierto que las máquinas de construcción hayan pasado antes que los arqueólogos.

“No ha sido cierto. Y, de hecho, cada mes se entregan informes. Nuestro coordinador del Proyecto (Tren Maya, del INAH), que es el doctor Manuel Pérez Rivas, ha entregado, de manera puntual, cada mes, los informes a Fonatur y, a su vez, al Gobierno federal, para que se sepa qué se ha identificado”,

responde a los críticos.

“Y atrás viene la máquina, sí, pero siempre ha sido así, desde que se formó el INAH”, abunda.

Barba tampoco deja de reconocer que los tramos que vienen por la topografía del lugar, son los más complejos para el equipo de arqueólogos, arquitectos, espeleobuzos, espeleólogos, historiadores, biólogos y restauradores que encabeza.

Aunque el INAH ha reportado por sus medios de comunicación los hallazgos del Proyecto Tren Maya en

los tramos que ha recorrido, su comunicación hacia la ciudadanía sobre sus facultades e involucramiento en el

proyecto ha sido escasa.

Ante ello, Barba asegura que su equipo no dudaría en parar la obra en el momento en que esto se hiciera necesario.

“Si el trazo del tren llegase a pasar por un lugar de suma importancia, donde hubiera un contexto con animales, o con algún homínido, un esqueleto, o con vasijas mayas, lo que se hace es que se recupera toda la información primero y, obviamente, en esa parte se tienen que parar las obras hasta que terminemos de trabajar como arqueólogos”, declara.

De acuerdo con la encargada del patrimonio subacuático de toda la Península, el trabajo de su equipo comienza siempre con una prospección de todo el terreno por donde se encuentra el derecho de vía del tren.

Es decir, se hace un recorrido por todos los puntos con posibles sitios paleonto-



lógicos, arqueológicos e históricos que se encuentran directamente en el paso de lo que serán las vías.

De encontrarse algo, es obligación inmediata de los arqueólogos registrarlo, georreferenciarlo y, al momento de entrar a las bases de datos del INAH con sus coordenadas geográficas, se convierte en un lugar protegido por la dependencia.

Así, ejemplifica, ocurrió con uno de los más grandes hallazgos de su equipo hasta ahora: una canoa maya, única por su buen estado de conservación, en un cenote del Tramo Cuatro de la obra, que corre entre Izamal, Yucatán, y Cancún, Quintana Roo.

Según explica Barba, es falso que el INAH no tenga injerencia alguna en el proyecto definitivo del Tren Maya, pues ya se han solicitado cambios de trazo, desviaciones de 100 o 200 metros, que se han llevado a cabo para evitar riesgos a sitios arqueológicos.

“Si no lo hubiera (un cambio de trazo), entonces el INAH sí levantaría un acta correspondiente con una demanda, pero hasta ahora no ha sucedido, porque hasta ahora sí ha habido, por lo menos hasta el término del Tramo Cuatro, se ha respetado toda esta situación”, promete.

Ahora, sin embargo, comienza el reto más fuerte para la Subdirección de Arqueología Subacuática.

EL RETO DEL TRAMO CINCO

A la espera de que se defina la situación del Tramo Cinco Sur, cuyas obras fueron detenidas por un juez federal por motivos medioambientales, Helena Barba y su equipo aprovechan el tiempo para preparar el recorrido que llevarán a cabo cuando las obras se reanuden.

Hasta el momento, han

llegado a la conclusión de que en el trazo de este tramo, existen 58 posibles sitios paleontológicos, arqueológicos y subacuáticos que deberán recorrer antes de que cualquier construcción se lleve a cabo.

Una de las herramientas que ha hecho posible esta detección es el Atlas arqueológico subacuático para el registro, estudio y protección de los cenotes y cuevas inundadas en la Península de Yucatán, en el que Barba ha laborado desde hace 22 años.

No obstante, para esta tarea, se ha contado con la colaboración de más de 50 buzos y espeleólogos que, de manera independiente, también llevan dos décadas registrando todo el sistema de ríos subterráneos, con sus cuevas y cenotes, bajo Yucatán.

Con estas bases de datos, más el atlas, Barba confía en que se tiene información suficiente para preparar la exploración de su equipo.

“A partir del Tramo Cinco estamos hablando de 58 lugares puntuales por prospectar en el Tramo Cinco Sur, 58 espacios que tenemos que buscar para definir si hay afectación, o no, y si sí, hacia dónde se tiene que mover la vía en ese tramo”, apunta.

“Hasta el Tramo Cuatro ya hemos prospectado y sí hemos encontrado mucha evidencia arqueológica que se ha recuperado, que hemos visto que no tiene afectación y que, bueno, gracias a ello encontramos la única canoa prehispánica en muy buen estado”, afirma.

A diferencia de los tramos anteriores, donde los vestigios de la cultura maya han sido los principales hallazgos, la arqueóloga estima que el Tramo Cinco Sur podría dar mayores frutos en sitios paleontológicos.

“Justamente en esa área había muchísima fauna del

pleistoceno y hay más de 50 especies de huesos identificados en toda esta red de sistemas kársticos (relieves en formaciones rocosas, como las cuevas subacuáticas) que se encuentran inundados a partir del 10,000 antes de Cristo”, explica.

Antes de esa época, ahonda, toda esa zona no se encontraba debajo del nivel del agua, por lo que es muy rica la población de animales, y también de algunos homínidos.

El caso más sonado de estos últimos es el de Naia, el esqueleto más antiguo y mejor conservado de América, que se encontró en el cenote Hoyo Negro, parte del sistema de cuevas sumergidas Sac Actun.

Barba, quien encabeza el Proyecto Hoyo Negro, iniciativa de exploración subacuática internacional que ha sido premiada por sus hallazgos paleontológicos, pide un voto de confianza para el INAH y para su equipo.

“Nosotros, como investigadores del INAH, lo primero que queremos hacer es conservar, ésa es nuestra tarea y lo hacemos con mucha pasión, para eso somos arqueólogos, para eso estamos aquí y para eso queremos salvaguardar nuestro patrimonio”, apunta.

“Decimos a veces que es de todos los mexicanos, pero nosotros lo sentimos todavía más nuestro y créeme que para esos estamos, para protegerlo de una manera científica y sistemática”, abunda la arqueóloga.

LAS CRÍTICAS

A pesar de las numerosas críticas que han surgido por el Tren Maya, la arqueóloga Helena Barba estima que el proyecto tiene un saldo positivo.

“Todas las obras hechas por el hombre, desde la antigüedad hasta las modernas, sí tienen un índice de afecta-



ción, pero hay muchas otras cuestiones, y eso lo digo a título personal, que los que vivimos acá y sabemos, que las granjas porcícolas, los vertederos de los hoteles y muchas otras obras realmente sí son contaminantes, sí son de una afectación e impacto continuo más allá de una vía de tren”, compara.

Para hablar de su área de especialidad, ofrece una cifra: en 20 años de exploración con el presupuesto del INAH, se descubrieron 100

sitios subacuáticos con contextos arqueológicos y paleontológicos en la Península de Yucatán; en dos años de Tren Maya, se agregaron 40.

“Cuando sopesas una cuestión del desarrollo de las comunidades y el desarrollo turístico también y los beneficios que pueda traer un sistema de transporte de este tipo, como en el resto del mundo, y aunado a que se ha beneficiado la prospección y los descubrimientos, digamos que hay un saldo posi-

vo”, expone.

Aunque Fonatur ha reconocido que, por el paso del tren en la zona, sí habrá afectaciones kársticas, Barba confía en que serán mitigables. ☐

Destacados especialistas alzan la voz para pedir que se reconsidere el actual trazo, ya que advierten que este pone en riesgo el patrimonio cultural del País.

Nosotros, como investigadores del INAH, lo primero que queremos hacer es conservar, ésa es nuestra tarea y lo hacemos con mucha pasión, para eso somos arqueólogos, para eso estamos aquí y para eso queremos salvaguardar nuestro patrimonio”.

Helena Barba, responsable de la Oficina de la Península de Yucatán de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH

Estamos hablando de 58 lugares puntuales por prospectar en el Tramo Cinco Sur, 58 espacios que tenemos que buscar para definir si hay afectación, o no, y si sí, hacia dónde se tiene que mover la vía en ese tramo”.

Helena Barba, responsable de la Oficina de la Península de Yucatán de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH



Persisten dudas sobre salvamento adecuado

FRANCISCO MORALES V.

Especialistas dentro del INAH perciben que sus colegas que trabajan en el salvamento del patrimonio en el camino del Tren Maya carecen de herramientas para hacerlo adecuadamente.

Apurados por motivos políticos, sin las herramientas técnicas necesarias y faltos de la información básica para hacer su trabajo adecuadamente, los arqueólogos en el Tramo 5 del Tren Maya enfrentan un reto complejo para salvaguardar el patrimonio subacuático.

La investigadora Rosa María Reyna, adscrita a la Dirección de Salvamento

Arqueológico del INAH, con 40 años de labor para el instituto, asegura que la dependencia no posee suficiente información sobre la zona.

“En el caso de Quintana Roo, (los arqueólogos) van como un ciego en medio de un ciclón, porque no se sabe qué hay”, lamenta.

De acuerdo con la arqueóloga Reyna, quien durante 25 años registró y participó en la salvaguarda del patrimonio arqueológico de Guerrero, todo el estado de Quintana Roo tiene alrededor de 600 sitios arqueológicos registrados, una subestimación a causa de todo el territorio inexplorado.

“Por donde va a pasar el Tramo 5, aparte del enorme daño que se va a generar al acuífero y todo lo que han explicado los biólogos, es prácticamente desconocido, hay muy pocos sitios registrados”, lamenta la especialista.

Uno de los ejemplos de la riqueza subacuática de Quintana Roo es el sistema de cavernas Sac Actun, que corre por 347 kilómetros y que, si se comprueba su conexión con otros sistemas, podría llegar a ser el más largo de todo el planeta.

Para 2018, según un boletín del INAH, en este sistema se habían descubierto ya 200 sitios arqueológicos, sobre todo de la cultura maya, pero también del hombre temprano.

En una conferencia dictada en enero pasado para el Institute of Maya Studies, el arqueólogo Dominic Rissolo, quien ha explorado las cuevas de la Península de Yucatán desde 1993, los santuarios mayas hallados en las cuevas de Quintana Roo son de gran valor para el estudio de la cultura maya.

“Dada su sobresaliente correspondencia estilística a la arquitectura de los templos del Posclásico, los santuarios de las cuevas ofrecen evidencia convincente y sin ambigüedad de prácticas religiosas en el entorno de las cuevas”, explicó en la conferencia el especialista de la Universidad de California en San Diego.

Rissolo forma parte del renombrado Proyecto Hoyo Negro, el equipo multidisciplinario que encontró en el complejo Sac Actun a “Naiá”, el esqueleto más remoto y genéticamente intacto de América.

De acuerdo con el académico, es recurrente encontrar que los santuarios mayas en las cuevas han sido defenestrados por vandalismo o pillaje, en parte debido a que no existe un registro amplio de su existencia.

“Es una trágica pérdida de patrimonio cultural. Como sabemos, en muchas partes del mundo, y especialmente con el desarrollo acelerado, particularmente, de Quintana Roo, es a menudo una carrera contra el tiempo para poder capturar estos lugares, al menos, digitalmente, para que podamos tener un registro de ellos”, expuso.

Como parte del Instituto Qualcomm de la Universidad de California, ha emprendido un proceso de documentación digital de los santuarios para tratar de revertir la falta de registro en la zona.

Para Reyna, cuyo trabajo en los últimos años se ha enfocado en estudiar y diseñar lineamientos de investi-

gación arqueológica, así como los lineamientos en general del INAH, la manera en la que han procedido en el Tramo 5 imposibilita la arqueología de calidad.

En el terreno del salvamento, explica la especialista en esta área, es fundamental que los arqueólogos no sólo conozcan, sino recorran de manera extensa y con los recursos suficientes, todo el trazo de megaproyectos como el Tren Maya.

El caso del Tramo 5 del Tren Maya resulta particularmente gra-



ve en este sentido por el cambio abrupto en el trazo, ocurrido apenas en febrero de este año, que evitó que éste pasara por el centro de Playa del Carmen, ubicación que

tenía inconformes a los empresarios hoteleros.

Tan pronto se dio a conocer este golpe de timón, especialistas levantaron la alerta sobre el patrimonio arqueológico en los sistemas de ríos, cuevas y cenotes subterráneos.

En redes sociales, importantes figuras de la arqueología, como Leonardo López Luján, director del Proyecto Templo Mayor, compartieron una petición de [change.org](https://www.change.org), llamada No al Tren Maya sobre los cenotes y cuevas de Quintana Roo, con los detalles de por qué el patrimonio se ponía en riesgo con el nuevo trazo.

“La arqueóloga Carmen Rojas nos alerta: en riesgo uno de los sitios arqueológicos subterráneos más importantes de Quintana Roo por el nuevo trazo del Tren Maya. El trazo recién propuesto cruzaría los sistemas de cuevas más grandes de México, como el Garra de Jaguar”, escribió en Twitter López Luján, tomando como referencia a su colega mencionada, arqueóloga subacuática del INAH.

“Hay que proteger nuestro patrimonio y no destruirlo. Espero que el INAH tome cartas en el asunto y proponga el cambio de ruta”, publicó también en la red social Eduardo Matos Moctezuma, el arqueólogo recién

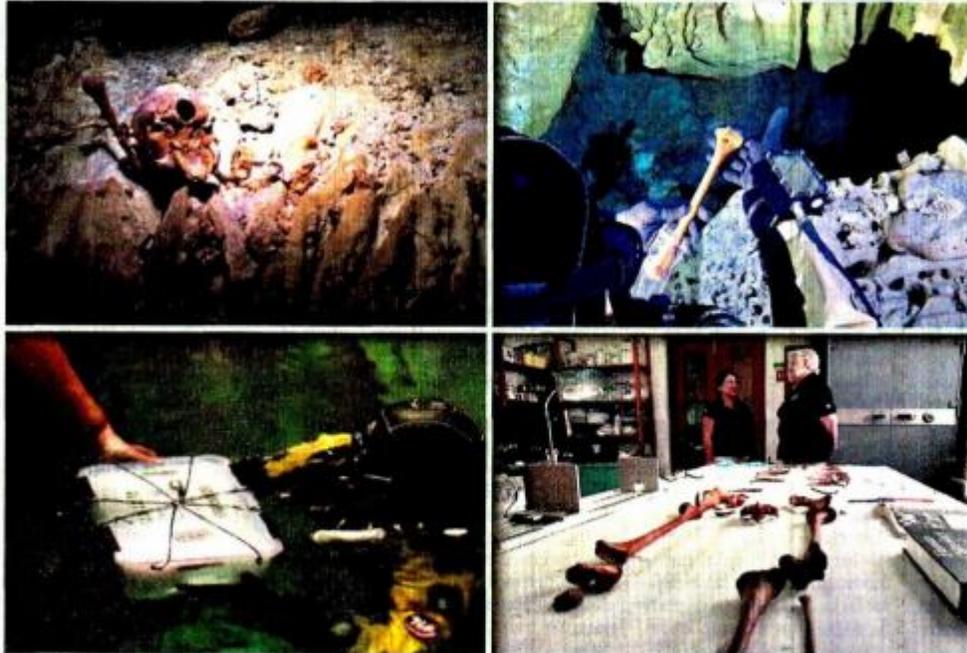
galardonado con el Premio Princesa de Asturias 2022.

“Nuestros colegas arqueólogos están haciendo su mejor esfuerzo, es muy probable que la presión a que están sometidos por el corto tiempo con el que cuentan, pero, sobre todo, el no saber exactamente cuál va a ser la ruta que seguirá el trazo del tren, no van a permitir que los trabajos se puedan prever, planificar, ni ejecutar con todo el cuidado que requiere una investigación arqueológica, una investigación científica”, lamenta Reyna. ■

El no saber exactamente cuál va a ser la ruta que seguirá el trazo del tren, no va a permitir que los trabajos se puedan prever, planificar, ni ejecutar con todo el cuidado que requiere una investigación arqueológica, una investigación científica”.

Rosa María Reyna,

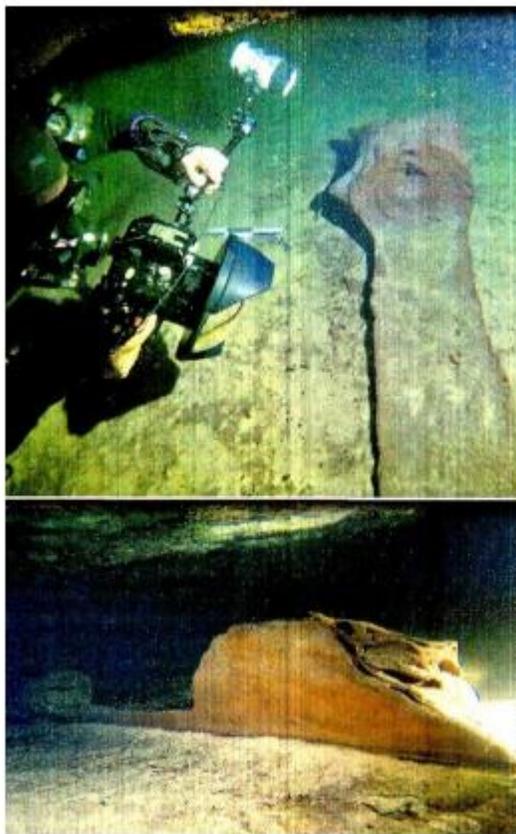
adscrita a la Dirección de Salvamento Arqueológico del INAH



Tomadas de YouTube IIAH TV

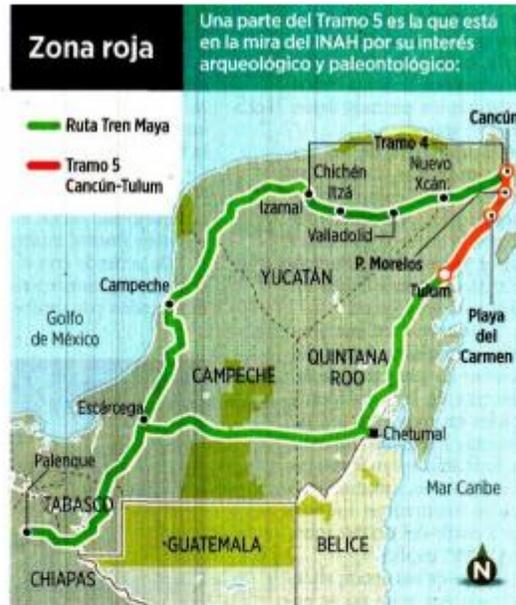
Uno de los hallazgos paleontológicos más importantes de los últimos tiempos es el de Naia, el esqueleto más remoto y genéticamente intacto de América. Fue encontrado en el sistema de cuevas Sac Actún, en la zona por donde pasa el Tramo Cinco.





Archivo INAH-SIAS, 2021 / Erik Sosa Rodríguez

■ El equipo de Arqueología Subacuática del INAH ha explorado toda la ruta del Tren Maya, desde el Tramo Uno al Cuatro, con importantes hallazgos.



Archivo INAH-SAS 2020 / Roy-Nicte Vichis 20089

Uno de los hallazgos más importantes del equipo de Helena Barba es una canoa maya, única por su buen estado de conservación, hundida en un cenote del Tramo Cuatro.



PERIÓDICO

PÁGINA

FECHA

SECCIÓN

REFORMA
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

PP-13-14

19/06/2022

NACIONAL



Archivo INAH-SAS, 2021 / Erik Sosa Rodríguez

■ Todos los hallazgos del Proyecto Tren Maya han sido georreferenciados por los arqueólogos y ahora se consideran sitios protegidos.