



TREN MAYA

El gobierno reconoce afectación; retirará malla de vías y cenotes.

PÁG. 16

Gobierno acepta daños en Tren Maya: retirará malla de vías y cenotes

La construcción del tramo 5 causó deforestación, contaminación y daños generales para la fauna nativa de la región

Ambientalistas exigen medidas inmediatas como declarar reservas de la biosfera

ALDO MUNGUÍA
amunguia@elfinanciero.com.mx

El gobierno federal tardó un lustro en aceptar los daños ocasionados por la construcción de Tren Maya, el proyecto ferroviario en el sureste que deforestó más de 11 mil hectáreas, contaminó más de 30 cenotes en uno solo de los tramos y generó disrupciones en la circulación de la fauna nativa.

Ahora, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) se comprometió a realizar una serie de medidas inmediatas para resarcir y mitigar los daños.

“Se comprometieron a retirar las mallas metálicas que encapsulan al viaducto elevado y de los cenotes”, reveló a El Financiero Guillermo D’

Christy, ambientalista que advirtió, junto al colectivo Sélvame del Tren los daños causados durante la construcción del proyecto ferroviario.

La Semarnat reconoció en una reunión con medios, los daños causados por el megaproyecto impulsado por Andrés Manuel López Obrador.

El reconocimiento de la Semarnat vino después de que la dependencia realizara un recorrido por las zonas dañadas del tramo 5, que va de Cancún a Tulum, específicamente en el tramo sur, que pasa por Playa del Carmen y que concentra buena parte del sistema de ríos subterráneos conocidos como cenotes, y en donde se construyó un viaducto elevado que fue enmallado.

“Agradecemos la visita de los funcionarios y que nos hayan acompañado a caminar los ríos y cenotes del tramo 5, con este diálogo abierto, se constató el daño ambiental, confirmando, que toda ésta área debería ser protegida como se propuso

en un principio”, advirtió Sélvame del Tren, un colectivo de ambientalistas que documentó desde el primer momento los daños.

Además de eliminar las mallas que impiden la libre circulación de la fauna en la zona, el gobierno analiza la declaración de reservas de la biosfera para evitar mayores daños en los cenotes.

“Los proyectos de Reservas de la Biosfera que este movimiento propone son una importante iniciativa para evitar más construcciones alrededor del tren, para conservar la selva, los corredores biológicos y el acuífero. Existen medidas inmediatas, que ya se plantearon, para poder comenzar a resarcir y mitigar daños”, agregó el colectivo ambientalista.

El gobierno ya había dejado ver, de forma inicial, un acercamiento hacia el reconocimiento de los daños causados por la construcción del ferrocarril, una situación negada por López Obrador.

La Auditoría Superior de la Federación (ASF) confirmó lo que ambientalistas denunciaron durante los últimos años: el Tren Maya, en su tramo 5 sur, sí contaminó los ríos subterráneos conocidos como cenotes, y vertió concreto en las cavernas denominadas Garra de Jaguar, 8 balas, Manitas y Oppenheimer.

El derrame de concreto en las obras generó gastos en exceso por 31 millones de pesos, reveló la ASF en su última entrega de la cuenta pública correspondiente al 2023.

Si bien los derrames de concreto se realizaron durante 2024, la comprobación de las obras por parte de la auditoría conllevó el hallazgo de dichas irregularidades durante la revisión correspondiente al año previo.

La autoridad comprobó los derrames en los cenotes y reportó que no se acreditaron los trabajos correspondientes a la presunta remediación de los daños ambientales.

Además de ello, los trabajos en la construcción del Tren Maya generaron la demolición de cuevas y



la afectación sistemática de cenotes en el tramo 5 sur.

Elias Siebenborn, ambientalista y activista, documentó el taladramiento del suelo y la contaminación de aguas en la entrada de Oppenheimer, en el sistema Aktun T'uyul, en donde se reportaron más de 20 perforaciones.

Otro de los males a resolver tiene que ver con los pasos de fauna eficaces.

Para el tramo 5 sur, uno de los más afectados, el gobierno previó la construcción de 30 pasos de fauna, 3 aéreos y el resto inferiores.

Sin embargo, el Center for Biological Diversity, una organización sin fines de lucro que protege especies animales, documentó que la planeación del tramo 5 sur, que va de Playa del Carmen a Tulum, dejó al menos un cuarto de su trazo sin la colocación de pasos de fauna.

"Se puede observar que se dejan más de 15 km de longitud en su tramo más al norte, desde la estación

de Playa del Carmen hasta pasado Calica, sin ningún paso de fauna de ningún tipo, lo que indicaría una fragmentación total del hábitat para la fauna en este tramo", indicó la organización en un análisis de la MIA regional.

Por ahora, los ambientalistas están analizando

las primeras acciones urgentes para la remediación del entorno en el sureste, además de que están buscando la manera de evitar mayores daños, pues la construcción del tren de carga y las implicaciones que tendrá el crecimiento inmobiliario en la zona de influencia del Tren Maya continúa siendo una preocupación por sus implicaciones para la selva.

EL TREN MAYA

deforestó
más de 11 mil
hectáreas y
contaminó más
de 30 cenotes
en solo uno de
los tramos