

Enciso L., Angélica, "El plan de obra del Tren Maya deberá tener manifestación de impacto ambiental", *La Jornada*, Ciudad de México, México, 27 de enero de 2020.

Consultado en:

<https://www.jornada.com.mx/2020/01/27/politica/010n1pol>

Fecha de consulta: 08/04/2021.

Ruta de Tulum a Calakmul, la más complicada: Semarnat



▲ El titular de la Semarnat dio detalles sobre algunas rutas por donde correrá el tren. Foto Roberto García Ortiz

El proyecto del Tren Maya no será eximido de presentar la manifestación de impacto ambiental (MIA) a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), por lo que tendrá que hacerlo en cada una de sus fases. Los mayores problemas, en términos ambientales, son en la ruta que va de Tulum a Calakmul y los polos de desarrollo previstos en la región, señaló Víctor Toledo, titular de la dependencia.

La MIA es el documento del proyecto que contiene el detalle del plan, en cuanto a posibles daños al medio ambiente y las medidas para mitigarlos, cuya aprobación de la Semarnat es necesaria para comenzar las obras.

Al ser entrevistado, el funcionario dijo que para la primera fase se presentará en unas semanas y será la del circuito que corre de Palenque a Valladolid, a más de 150 kilómetros de Mérida, para lo cual se utilizará la vía que existe, no habrá problema porque el tema es el derecho de vía y Fonatur negocia con las comunidades.

Agregó que el segundo tramo es Valladolid-Tulum y Cancún, que se presentará en un año. Reconoció que el más difícil es el último, de Tulum, Bacalar, Calakmul y Palenque, ya que se trata de la zona más conservada. El problema son los polos de desarrollo, aunque es una problemática distinta y esta fase viene después. Para eso está el ordenamiento ecológico, los territorios urbanos y el régimen agrario.

El proyecto del tren prevé la construcción de una línea férrea de mil 500 kilómetros en Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, así como el establecimiento de 18 polos de desarrollo. Los mayores riesgos son las amenazas que hay sobre las tierras ejidales, donde se construirán esos puntos con 12 de paso y 30 estaciones, lo que se hará sobre zonas ejidales. Ante eso, Fonatur ha dicho que incorporará como socios a los ejidatarios, aunque no han dicho que serían minoritarios, indican expertos.

En el reporte multidisciplinario *Impactos sociales y territoriales del Tren Maya*, realizado por investigadores del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), se menciona que el impacto ecológico y ambiental adquiere mayor relevancia una vez que hay múltiples y graves afectaciones ya existentes en la península y la zona norte de Chiapas, que en su conjunto muestran distintas facetas de la intervención territorial para el aprovechamiento industrial y capitalista de los bienes comunes.

Menciona, por ejemplo, el despojo de tierras de cultivo para la construcción de plantas fotovoltaicas y eólicas que produzcan *energía verde* destinada al enorme consumo de las zonas hoteleras de Cancún y la Riviera Maya, lo cual se acompaña del despojo para la implantación de meggranjas de cerdos a las orillas de cenotes y a las plantaciones agroindustriales de soya transgénica.

Violeta Núñez, una de las autoras del reporte, indica que en el documento de costo-beneficio del Tren Maya, el Fonatur reconoció problemas como la falta de liberación de vía, errores en diseño, la insolvencia de los licitantes, riesgos geológicos, errores en la ejecución y en el rubro arqueológico. No mencionan lo que implica pasar de 17 millones de turistas a 50 millones, lo cual tendrá efectos sobre el agua potable y la generación de desechos.