

Expertos analizan Manifestación de Impacto Ambiental del proyecto *Tren Maya Tramo 5 Sur* y hallan inconsistencias, falsedades y errores; piden a Semarnat rechazar su autorización.

- Un grupo de expertos interdisciplinarios analizó la Manifestación de Impacto Ambiental del proyecto *Tren Maya Tramo 5 Sur* y encontró omisiones, falsedades, información incompleta y contradicciones.
- La *Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente* es muy clara en que SEMARNAT debe negar las autorizaciones de impacto ambiental cuando “exista falsedad en la información proporcionada por los promoventes, respecto de los impactos ambientales de la obra o actividad de que se trate”.
- El grupo, con más de una década trabajando en torno a Manifestaciones de Impacto Ambiental y con una trayectoria en materia ambiental y ciencias naturales y sustentabilidad que precede por mucho a este sexenio, manifiesta su preocupación por la premura y el descuido con el que se realiza el proyecto *Tren Maya* y por los daños que ya se han hecho al entorno natural así como los riesgos sociales y ambientales futuros que implica el desarrollo del proyecto al no contar con medidas de mitigación adecuadas tanto en la fase de construcción como de operación del proyecto.
- Realizaron una conferencia de prensa virtual el sábado 18 de junio por la mañana para presentar los resultados del análisis.

Un grupo de académicos y activistas especializados en ecología, hidrogeología, geografía humana, sustentabilidad y manejo de los recursos naturales, algunos con una amplia experiencia en la península de Yucatán, realizó un análisis técnico de la manifestación de impacto ambiental del proyecto *Tren Maya Tramo 5 Sur*, y encontró información errónea e incompleta, omisiones, contradicciones, enfoques equivocados o irrelevantes, medidas de mitigación que no se realizaron y otros problemas que obligan a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales a rechazar la autorización al proyecto ferroviario.

En conferencia de prensa virtual presentaron los resultados de su análisis, que consideran “muy preocupante”, y pidieron que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) rechace la solicitud del proyecto *Tren Maya Tramo 5 Sur* por caer en los supuestos que al respecto establece la ley, como contener falsedades. En el equipo participan, entre otros, la doctora Cristina Ayala Azcárraga, la doctora María Fernanda Lases Hernández, el doctor Emiliano Monroy Ríos, la candidata a doctora Inari Sosa Aranda, el candidato a doctor Fernando Calderón Gutiérrez, el candidato a doctor Rodrigo Pacheco Muñoz, la bióloga Shanty Daniela Acosta Sinencio, el biólogo Jose Daniel Graf Pérez, el candidato a doctor Ángel Merlo Galeazzi y el maestro en ciencias Eugenio Fernández Vázquez.

Muchos de los integrantes del equipo que realizó este análisis han participado en la revisión de manifestaciones de impacto ambiental desde hace más de una década. Se trata de profesores e investigadores de la Universidad Nacional Autónoma de México y otras universidades de gran prestigio, de activistas con presencia de hace lustros en la península

de Yucatán y de especialistas con muchos años de trabajo en geología, hidrogeología, ecología, sustentabilidad, geografía humana y manejo de los recursos naturales.

Las omisiones que detectaron son tan graves como negar la presencia de jaguares en la zona afectada u omitir la presencia de fauna en peligro de extinción en cavernas subacuáticas de la zona impactada. Por otra parte, las falsedades llegan al extremo de afirmar que no se construirá sobre cenotes, cavernas ni dolinas o prometer que “queda prohibido el uso de maquinaria pesada o la aplicación de otros métodos que dañen al suelo o a la vegetación aledaña”, cuando ha sido evidente el uso de maquinaria pesada en el terreno.

Entre los problemas detectados en materia de geología e hidrogeología están el hecho de que, a pesar de que se calcula que solamente un 15 por ciento de los sistemas de cavernas y ríos subterráneos de Quintana Roo está mapeado, no se realizó un trabajo de campo para complementar la de por sí escasa documentación al respecto. Esto lleva a que se afirme que no hay cavernas, dolinas ni cenotes a pesar de que el propio proyecto, al desmontar ilegalmente el tramo donde se instalarán las vías, descubrió varias de estas formaciones subterráneas.

De igual forma, la MIA no indica qué tipo de infraestructura o soluciones de ingeniería se aplicarán ni cuál será el impacto de las obras del proyecto *Tren Maya Tramo 5 Sur*, ni se explican de manera adecuada los programas de monitoreo, manejo adaptativo, mitigación y/o compensación en cada uno de los puntos de intersección con alguna caverna. Del mismo modo, existe un vacío de información respecto al método constructivo, cálculos estructurales, evaluación del impacto y programa de monitoreo para cada una de las cuevas (secas o inundadas) que intersectan el trazado de la vía.

En lo que toca a la fauna de la región, la MIA incurre en flagrantes omisiones, como no considerar las afectaciones a las especies animales que habitan cenotes y cavernas subacuáticas de la zona, a pesar de que éstas presentan altísimos niveles de endemismo y, en algunos casos, de microendemismos. Tampoco justifican la ausencia de pasos de fauna en 16 km del tramo, ni dan claridad sobre las fechas en las que se realizó el monitoreo de fauna. De realizarse el proyecto como está planteado y obedeciendo a lo dicho en la MIA se habrá llevado a la extinción a un número importante de especies animales, algo que no solamente nos daña a todos, sino que además supone una flagrante violación a la ley.

Las obras del proyecto *Tren Maya Tramo 5 Sur*, además, ya han incurrido en serias ilegalidades, pues se iniciaron antes de haberse presentado la Manifestación de Impacto Ambiental para su aprobación, y sin haber solicitado autorización para realizar el desmonte del área en cuestión. Así las cosas, según lo marcado en el artículo 97 de la *Ley general de desarrollo forestal sustentable*, estos terrenos deberán restaurarse y no podrá realizarse ninguna obra ni desmonte en ellos por un plazo de dos décadas. A la letra, el artículo en cuestión reza: “No se podrá otorgar autorización de cambio de uso del suelo en terrenos forestales donde la pérdida de cubierta forestal fue ocasionada por incendio, tala o desmonte sin que hayan pasado 20 años y que se acredite a la Secretaría que la vegetación forestal afectada se ha regenerado”.

Para obtener mayores detalles, contactar a:

Eugenio Fernández Vázquez, al correo eugeniofv@yahoo.com o Twitter en @eugeniofv

Cristina Ayala Azcárraga, al correo cristina.ayala.a@gmail.com o por Instagram en @crisstagram