



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL CUAL SE EXHORTA A DIVERSAS AUTORIDADES, A TOMAR LAS MEDIDAS PARA PROTEGER AL JAGUAR, DERIVADO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MAYA A CARGO DE LA DIPUTADA MARIA DEL CARMEN CABRERA LAGUNAS DEL GRUPO PARLAMENTARIO ENCUENTRO SOCIAL

Quien suscribe, Diputada Federal **María del Carmen Cabrera Lagunas**, integrante del Grupo Parlamentario de Encuentro Social, con fundamento en el artículo 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y demás legislaciones aplicables, somete a consideración del pleno de la Comisión Permanente, la siguiente proposición con punto de acuerdo con base en las siguientes:

CONSIDERACIONES

Hago un enérgico exhorto a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) a la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP) y a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), y que derivado de la construcción del tren maya **un total de dos mil jaguares, de los cuales mil habitan en la reserva de la biósfera de Calakmul, se encuentran en riesgo por la construcción de este proyecto. Es por ello que la planeación del proyecto, bajo ninguna circunstancia deberá impactar las zonas núcleo y de amortiguamiento de las áreas naturales protegidas de la península de Yucatán.**

La Alianza Nacional para la Conservación del Jaguar, externan su preocupación respecto a que el proyecto no cumple con la legislación ambiental debido al trazo original propuesto y que atraviesa la reserva de la biósfera de Calakul no cumple con el impacto ambiental y el trazo no respeta los límites de las áreas naturales protegidas federales, estatales y municipales, tal y como está pasando con el Parque Nacional Tulum (Quintana Roo), las Reservas de la Biosfera Yum Balam y Sian Ka'an (Quintana Roo) y Calakmul (Campeche), y las áreas naturales protegidas estatales de Balam-Ku y Balam-Kin (Campeche), entre otras. **Bajo ninguna circunstancia deberán impactarse las zonas núcleo y de amortiguamiento de las áreas naturales protegidas.**

Si bien es cierto, que, en los **últimos 12 años, se ha logrado el incremento de la población del jaguar a nivel nacional, que pasó de 4 mil a 4 mil 800 del 2010 a la fecha de acuerdo con los dos censos que han realizado en ese ínter y**



gracias al trabajo conjunto con instituciones como la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas, SEMARNAT, CONABIO, la Alianza WWF – Fundación Telmex/Telcel y el Fondo Mexicano para la Conservación de la Naturaleza.

Por otro lado, todo estudio de impacto ambiental debe ser especialmente riguroso para verificar la factibilidad de cada proyecto, toda vez que la reserva de la biósfera de Calakmul, el hábitat natural del jaguar, es uno de los tres macizos forestales más importantes que le quedan al país, por lo que es fundamental llevar a cabo los pasos de fauna eso es lo que importa el paso de fauna como puentes naturales.

Es importante señalar que la reserva de la biósfera de Calakmul es casi dos veces mayor que la de Chimalapas, y dos veces y media mayor que la selva lacandona, son las áreas forestales del país más importantes y Calakmul es una de las 20 selvas más extensas que quedan en el planeta y el trabajo de conservación que se ha venido haciendo y este proyecto es preocupante.

En ese sentido, es sumamente importante consolidar la conservación del jaguar, las áreas naturales protegidas y las selvas de la región, así como impulsar un desarrollo sostenible regional para la conservación del jaguar y su hábitat”.

Por ello exhorto a la SEMARNAT, CONANP y PROFEPA a considerar la planeación del proyecto del Tren Maya, y que **este cuente con todos los estudios ambientales necesarios para determinar su factibilidad ambiental, debiendo acatar plenamente la legislación ambiental vigente en materia de impacto ambiental, forestal, vida silvestre y aguas nacionales.**

Como legisladores de los habitantes del país, es fundamental que podamos evaluar todos y cada uno de los impactos relativos a la protección del jaguar, así como a la diversidad biológica regional y determinar las medidas de mitigación y conservación en las zonas que aún conservan selvas extensas y que no se encuentran en alguna área natural protegida, los cuales funcionan como corredores biológicos para el jaguar y otras especies animales.

Por otro lado, las características del tren maya, deberán determinar el número y ubicación de pasos de fauna elevados a lo largo del trazo del tren, para fauna mayor como jaguares y tapires. Además, deberán adecuarse los viaductos, obras



de drenaje y pasos para que funcionen como pasos de fauna de especies de menor tamaño como ocelotes y osos hormigueros.

De igual forma, se deberá evaluar cómo consolidar las áreas naturales protegidas de la región con un adecuado diseño del tren, así como su correcta evaluación lo que puede representar una valiosa oportunidad para ordenar el desarrollo que ocurre en la periferia de las áreas naturales protegidas como Calakmul y Tulum.

Por último, es necesario priorizar los esquemas de manejo sustentables bajo diferentes modalidades de conservación para ampliar en la región donde se encuentran las Áreas Destinadas Voluntariamente a la Conservación (ADVC), las Unidades de Manejo para la Conservación de la Vida Silvestre (UMA) y el pago por servicios ambientales de CONAFOR, siguiendo al pie de la letra los tratados nacionales e internacionales vigentes, en particular el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Derivado de lo anterior, el Tren Maya se convierte en una barrera física de introducción genética dentro del hábitat del jaguar y una solución podría ser a través de los Pasos de Fauna para proteger a más de 2,000 jaguares en México por la construcción del Tren Maya.

Es decir, puentes que pueden superar los 40 metros de ancho, pues este tipo de jaguar necesita un rango hogareño entre 30 y 50 kilómetros que les pueda permitir algunas actividades como cazar presas, reproducirse o cuidar a sus crías.

Por lo que es convenientes realizar entre 12 o 15 pasos de fauna a lo largo de la vía, para que los jaguares no tengan miedo al cruce, y así los costos de un solo paso de fauna cuesta más de medio millón de dólares, pero que en una obra de esa magnitud no debería representar un problema.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía, la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente para que, en el ámbito de sus



atribuciones, emitan la Manifestación de Impacto Ambiental por la construcción del Tren Maya.

SEGUNDO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Comisión Nacional de Áreas Protegidas para que, en el ámbito de sus atribuciones, realicen y hagan pública una opinión y recomendación respecto a la construcción del Tren Maya.

SEGUNDO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y a la Comisión Nacional de Áreas Protegidas para que, en el ámbito de sus atribuciones, fortalezcan y vigilen la protección de las especies que habitan en el lugar de la construcción del Tren Maya, en especial la del jaguar.

Dado en el Senado de la República, sede de la Comisión Permanente a 15 de junio de 2020.

S U S C R I B E

**MARIA DEL CARMEN CABRERA LAGUNAS
DIPUTADA FEDERAL**