

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA UNIÓN CITA A COMPARECER A LOS TITULARES DE LAS SECRETARÍAS DE GOBERNACIÓN Y DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN CIUDADANA PARA QUE INFORMEN DE MANERA EXHAUSTIVA REFERENTE A LA DECLARATORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MAYA COMO OBRA DE SEGURIDAD NACIONAL Y EXPLIQUEN LAS PREVISIONES QUE TOMARÁN PARA PROTEGER EL ECOSISTEMA, LA BIODIVERSIDAD, EL ACUÍFERO Y LOS RIESGOS A LAS ESPECIES DE FLORA Y FAUNA DE LA REGIÓN.

Quien suscribe, Díaz Acevedo Edna Gisel, Diputada federal a la LXV Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, con fundamento en los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 127 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos somete a la consideración de esta asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES.

El proyecto del Tren Maya se presentó desde el inicio de esta administración como, un proyecto para generar un transporte de carga y turismo, esta obra atraviesa la mayor reserva de selva de nuestro país que es la mayor reserva selvática de América del Norte, a su vez contiene el segundo acuífero subterráneo en importancia de México conteniendo más de 900 cenotes, que albergan información incuantificable sobre historia natural e información orgánica de la vida en el planeta. El Proyecto de desarrollo integral Tren Maya contempla 1 525 Km de vías de que atravesarán la península de Yucatán, y la zona de Tabasco-Campeche-Chiapas.

Las problemáticas desatadas por dicha obra son de diversa índole, entre otras las de materia de transparencia, costos y sobre costos de la obra, pero principalmente representados por el impacto ambiental, el cual ha demostrado que miles de árboles han sido y serán talados para la construcción de las vías y estaciones, lo que a su vez impactará a la fauna local y la calidad del aire.

El proyecto y su implementación en dichos territorios tendrá consecuencias de las que de manera inmediata tenemos el impacto ambiental y las afectaciones en

materia de conservación de espacios arqueológicos, De acuerdo con el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), son más de mil 700 registros arqueológicos que se tienen registrados en la ruta del proyecto ferroviario, y se espera que aparezcan más.

A Largo plazo podremos observa las consecuencias referentes a la urbanización y las derivaciones que esto atrae, pues la tratarse de un plan de urbanización regional esto afectará las condiciones de vida de las poblaciones rurales o semirurales, ya que, al ser atraídas a las ciudades con empleos precarios, irán rompiendo el vínculo con sus economías comunitarias y campesinas. Además, estos polos multiplicarán el impacto ambiental, pues los centros urbanos son los mayores emisores de contaminación.

Investigaciones realizadas por el colectivo Geo comunes y el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible revelaron que el 34% del territorio donde se planea construir rieles, no cuenta con el derecho de vía.

Diversas organizaciones de defensa de los derechos humanos y el medio ambiente se han manifestado en contra de esta obra, organizaciones, personas vecinas y activistas, han denunciaron que las obras se realizan sobre las condiciones del suelo de esta región que es kárstico (calcáreo y poroso) quebradizo y de alta permeabilidad, condiciones que reflejan que no resistiría el peso de las urbanizaciones ni trenes de carga. La Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) que presentó FONATUR recomienda una “especial atención” para el diseño final de proyecto en la zona del anillo de cenotes¹.

Además, en diversas ocasiones se ha denunciado que el proyecto se lleva adelante sin el consentimiento de las comunidades y pueblos indígenas, sin una consulta que cumpla con los requisitos establecidos por el Convenio 169 de la OIT, entre otras circunstancias por no cumplir con las medidas informativas para la realización de dicha consulta, así como no haber informado a las autoridades comunitarias que

¹ Greenpeace denuncia que se han reanudado las obras en el Tramo 5 del Tren Maya a pesar de las suspensiones y llama a detener las obras, julio 18, 2022

el megaproyecto no había sido sometido al Procedimiento de Evaluación del Impacto Ambiental (PEIA), previsto en la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (Lgeepa), además de que la consulta realizada a los pueblos originarios en 2019 se realizó sin estudios de mecánica de suelos, sin manifestaciones de impacto ambiental en todo el territorio que abarca y con algunas muy deficientes para algunos de los tramos. Tampoco se ha realizado, por cierto, un estudio de factibilidad económica y los presupuestos se van acrecentando sin poder mostrar resultados.

Estas circunstancias entre otras han otorgado elementos suficientes para que hayan sido otorgado un amparo, fundamentalmente sustentados en el impacto ambiental, La resolución corresponde al amparo 884/2022, promovido por un grupo de buzos de la Riviera Maya, los cuales desde el 18 de abril lograron la suspensión provisional, obtuvo una suspensión definitiva judicial el 30 de mayo sobre la obra del Tren Maya en el Tramo 5 Sur, misma que fue declarada 'definitiva' únicamente hasta que se resuelva de fondo la Manifestación de Impacto Ambiental del proyecto, actualmente en trámite ante la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales".²

A pesar de que se había otorgado este amparo diversas organizaciones y activistas denunciaron que se habían reanudado trabajos en algunos puntos del tramo 5 a pesar de las suspensiones.

Ante dichas suspensiones y la terquedad y empecinamiento del gobierno Federal, el pasado 18 de julio el Gobierno Federal determinó, en sesión del Consejo de Seguridad, que el Tren Maya es una obra de seguridad nacional para poder reanudar obras en el Tramo 5, actualmente suspendido por orden de un juez, informó Javier May, director general del Fondo Nacional de Turismo (Fonatur)³.

² Fuentes Victor, (30 de Mayo de 2022), Da juez primera suspensión definitiva contra Tren Maya, Reforma. https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?__rval=1&urlredirect=/da-juez-primera-suspension-definitiva-contra-tren-maya/ar2411597

³ Guerrero Claudia Hernández. (18 de julio 2022) Blindan Tren Maya ante amparos; decretan seguridad nacional. Reforma.

Circunstancia que está otorgando la responsabilidad de la ejecución de la obra a la Secretaría de Gobernación y la Secretaría de Seguridad. Lo anterior representa una prueba de que la ley no se cumplió desde el inicio de la obra y sigue sin cumplirse, ya que no se concluyeron los procesos judiciales que se debieron seguir tras las suspensiones.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de este honorable Pleno la siguiente.

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO.

UNICO. LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA UNIÓN CITA A COMPARECER A LOS TITULARES DE LAS SECRETARÍAS DE GOBERNACIÓN Y DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN CIUDADANA PARA QUE INFORMEN DE MANERA EXHAUSTIVA REFERENTE A LA DECLARATORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MAYA COMO OBRA DE SEGURIDAD NACIONAL Y EXPLIQUEN LAS PREVISIONES QUE TOMARÁN PARA PROTEGER EL ECOSISTEMA, LA BIODIVERSIDAD, EL ACUÍFERO Y LOS RIESGOS A LAS ESPECIES DE FLORA Y FAUNA DE LA REGIÓN.

SUSCRIBE



**DÍAZ ACEVEDO EDNA GISEL
DIPUTADA FEDERAL**

Sala de sesiones de la comisión permanente, a 20 de julio de 2022