

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO A REMITIR A LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN UN INFORME SOBRE LOS RECIENTES COLAPSOS DE ESTRUCTURAS EN LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DOS DEL TREN MAYA; ASÍ COMO A APLICAR LAS SANCIONES A LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS EN CASO DE QUE EXISTAN ANOMALÍAS.

Quien suscribe, Diputado Marcelino Castañeda Navarrete, integrante del Grupo Parlamentario del PRD en la LXV Legislatura, con fundamento en la fracción III del artículo 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 116, 122 y 123 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, pone a consideración de esta asamblea la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta al Fondo Nacional de Fomento al Turismo a remitir a la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión un informe sobre los recientes colapsos de estructuras en la construcción del tramo dos del Tren Maya; así como a aplicar las sanciones a las empresas constructoras en caso de que existan anomalías, bajo las siguientes:

CONSIDERACIONES.

La infraestructura de un país es de vital importancia, su correcta planeación, construcción y funcionamiento genera procesos que potencializan el desarrollo de las regiones. Es por ello que nuestro sistema democrático establece en el artículo 26 Constitucional establece la obligación de generar un Plan Nacional de Desarrollo que permita delimitar las prioridades del gobierno en temas como lo son salud, educación, economía, programas sociales, infraestructura, entre otros.

El actual gobierno ha decidido hacer del Plan Nacional de Desarrollo una herramienta discursiva más que un documento técnico que permita dar rumbo al país, de ello se desprende que no existan políticas públicas alineadas, sino prioridades gubernamentales que se ajustan al ánimo presidencial más que a las necesidades reales del país. Muestra de ello es la priorización de la cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, la construcción de la refinería Dos Bocas y la construcción del Tren Maya.

Estos proyectos han concentrado poco más del 76% de los recursos públicos federales destinados a la construcción de infraestructura de los 5 años de Presupuesto del actual

gobierno. Las obras han estado rodeadas de diversos problemas, desde la falta de planeación, la no entrega de manifiestos de impacto ambiental, incluso la modificación de los proyectos de construcción, temas que han puesto en entredicho la pertinencia de las mismas.

Diversas son las organizaciones que han expuesto los problemas que trae consigo el Tren Maya, desde ambientales, hasta sociales y políticas. Se trata de un proyecto cuya construcción no tuvo los análisis mínimos necesarios de idoneidad y que se ha bombardeado de irregularidades. Primero, existen suspensiones definitivas de tramos de construcción por amparos contra el mismo, tan solo el pasado 28 de mayo se dio una suspensión definitiva.

“Comunidades indígenas, campesinas, urbanas y costeras de los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo, así como organizaciones de la sociedad civil, obtuvieron la suspensión definitiva relacionada con el amparo presentado en julio del 2020 frente a las afectaciones ambientales ocasionadas por el proyecto denominado “Tren Maya”.

El Juzgado Primero de Distrito en Yucatán otorgó la suspensión definitiva a efecto de que se suspenda o paralice cualquier acto de tala o desmante en los terrenos que comprenden los tramos: 3 (Calkiní – Izamal), 4 (Izamal-Cancún) 5 Norte (Cancún-Playa del Carmen) y 6 (Tulum-Chetumal), de modo que no se permita la remoción de la vegetación forestal, en las áreas que se encuentren fuera de las autorizaciones de cambio de uso de suelo en terrenos forestales.

El Juzgado de Distrito consideró que las personas quejas demostraron su interés en la obtención de la medida cautelar al acreditar su pertenencia a las comunidades posiblemente afectadas por los cambios de uso de suelo y demostraron el vínculo que tienen con los servicios ambientales que presta el ecosistema vulnerable.

Asimismo, el Juzgado retoma el argumento del Tribunal Colegiado en Materias de Trabajo y Administrativa del Decimocuarto Circuito al señalar que *las autorizaciones provisionales emitidas con base en el Acuerdo para la ejecución de las obras de construcción de la vía férrea no suple las autorizaciones que implican un estudio técnico y científico previo a la obra, que al no emitirse, pone en riesgo por sí solo al ecosistema donde se desarrollará, porque permitiría el inicio de los trabajos sin conocer las repercusiones y daños que pueden ocasionarse con ella, en la inteligencia de que en muchas ocasiones los daños ambientales son irreparables.*

En ese sentido, continuar con las actividades de tala y desmante para la construcción del megaproyecto “Tren Maya” sin haber obtenido las autorizaciones de cambio de uso,

pueden generar que las comunidades y organizaciones resientan una afectación en su derecho a un medio ambiente sano de carácter irreparable.”¹

Adicionalmente, el tramo 5 ha cambiado de ruta en dos ocasiones. “Originalmente el Tren Maya estaba previsto para recorrer una de las vías principales del caribe mexicano, en Playa del Carmen, en viaducto elevado, pero finalmente –a principios de año– se anunció que esto no sería así, sino que pasaría detrás de la zona hotelera. Recientemente, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) reconoció que este cambio del trazo del Tramo 5 Sur se debió a un interés económico”²

Recientemente se ha sumado un problema adicional que es la seguridad de la obra, según notas periodísticas colapsaron pilotes del tramo 2 de la obra del Tren Maya, las notas refieren que:

“Trabajadores del Tramo 2 del Tren Maya, ruta que va de Escárcega a Calkiní, en Campeche, hicieron del conocimiento público que la infraestructura del proyecto no soportó las pruebas de peso.

En sus declaraciones relataron que seis pilotes colocados a la altura de Castamay, Ciudad Campeche y Calakmul, colapsaron entre el 20 y 30 de abril de 2023, sin embargo fueron demolidos con prontitud.

De acuerdo con los testigos, las torres cayeron debido a que se diseñaron mal desde el principio, algo que evidentemente no permitirían el paso seguro del férreo.

Cabe destacar que si bien los pilotes que colapsaron fueron retirados, esto indudablemente ha representó una dificultad temporal para los avances del Tren Maya.”³

Tomando en consideración estos colapsos, es que se pone en entredicho la seguridad de la obra y su resistencia, toda vez que su desplome significa una mala construcción que, en funcionamiento, podría costar vidas humanas. Recordemos lo sucedido en el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, donde por problemas de calidad en la construcción el 3 de mayo de 2021 cayó el tren y la estructura de la línea 12 del sistema entre las estaciones de Olivos y Tezonco, donde perdieron la vida 26 personas por no asegurar la resistencia de las instalaciones.

¹ <https://www.cemda.org.mx/otorgan-suspension-definitiva-para-tramos-3-4-5-norte-y-6-del-tren-maya/>

² <https://politica.expansion.mx/estados/2022/06/16/voces-fonatur-cambio-de-ruta-de-tren-maya-por-interes-economico#:~:text=Originalmente%20el%20Tren%20Maya%20estaba,detr%C3%A1s%20de%20la%20zona%20hotelera.>

³ <https://www.sdpnoticias.com/estados/que-paso-en-el-tramo-2-del-tren-maya-pilotes-colapsan-en-campeche/>

Es por lo anteriormente expuesto que someto a consideración de esta Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- Se solicita al Fondo Nacional de Fomento al Turismo remitir a la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión un informe sobre los recientes colapsos de estructuras en la construcción del tramo dos del Tren Maya; así como a aplicar las sanciones a las empresas constructoras en caso de que existan anomalías

Salón de Sesiones de la Comisión Permanente a 6 de junio de 2023

SUSCRIBE

