

Boletín de prensa

Estudio revela que Gobierno Federal deforestó más de 6 mil hectáreas en Quintana Roo para la construcción del Tren Maya

24 de julio de 2024

A consecuencia de los trabajos realizados para la construcción de los tramos 5, 6 y 7 del proyecto Tren Maya el Gobierno Federal, promovente de la obra, junto con la Secretaría de la Defensa, responsable de la ejecución del proyecto, deforestaron 6,018 hectáreas de selva en el estado de Quintana Roo.

De acuerdo con el [análisis de imágenes satelitales de alta resolución de enero de 2024](#) comparadas con las cobertura forestal de 2019 a través del Sistema de Información sobre Cambios en la Cobertura Forestal (SICAMFOR), desarrollado por el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible, se logró detectar la pérdida de cobertura forestal en 2,015.3 hectáreas en el tramo 5, que va de Cancún a Tulum; en el tramo 6, de Tulum a Chetumal, se destruyeron 2,076 hectáreas; mientras que en el tramo 7, que recorre de Chetumal a Escárcega se deforestaron 1,927.2 hectáreas de selvas y otros ecosistemas forestales.

Además del desmonte del trazado de la ruta para la instalación de las vías del tren, se han deforestado terrenos para la apertura de bancos de materiales, de donde se han extraído grandes volúmenes de roca y sascab para la nivelación de los terrenos. También se ha talado selva para la construcción de las estaciones, campamentos, bodegas, estacionamientos, talleres de servicio, pasos a desnivel, caminos de acceso y el aeropuerto de Tulum.

Banco de Materiales / Minería no metálica a cielo abierto.

Para la construcción del terraplén donde se instalaron los durmientes y rieles del Tren Maya fue necesario nivelar el terreno con el relleno de miles de toneladas de piedra y sascab que fue extraído en bancos de materiales que se construyeron a partir de la deforestación y excavación de terrenos forestales de entre 10 y 100 hectáreas cada uno. Se trata de una actividad catalogada como minería no metálica a cielo abierto.

En el estudio realizado por el Consejo Civil con base en el SICAMFOR solo para los tramos 5, 6 y 7 del Tren Maya se identificaron 185 bancos de materiales, que impactaron 1,055 hectáreas forestales, mayormente de propiedad de ejidos.

Incumplimiento de la legislación ambiental

Es importante señalar que el Tren Maya, obra insignia del Gobierno Federal encabezado por el presidente López Obrador, se ha caracterizado por la opacidad y el incumplimiento de la

legislación ambiental, pues la mayoría de los trabajos de la obra se iniciaron sin contar con las autorizaciones correspondientes.

Cuando se inició la construcción del tramo 5 del proyecto, que va de Cancún a Tulum, la propia Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), entidad responsable de la obra, reconoció que no contaba con la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) y que trabajaría con instituciones académicas para dar cumplimiento a la normatividad.

Sin embargo, iniciar los trabajos sin la MIA ni la autorización de ésta por parte de la SEMARNAT constituye una violación flagrante de las leyes y por lo tanto de los derechos de las personas a contar con un medio ambiente sano.

El artículo 28° de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) establece que antes de iniciar cualquier desmonte o actividad de construcción se debe de contar con una MIA aprobada. De igual manera, se incumplió el artículo 93° de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable (LGDFS) que obliga a la presentación de un estudio técnico justificativo para el cambio de uso de suelo. Ninguna de estas dos condiciones se dio en los tramos 5, 6 y 7 del Tren Maya.

Además, los promoventes de la obra vulneraron otros procesos administrativos en los demás tramos de la obra, como realizar labores de desmonte sin contar previamente con las autorizaciones para el Cambio de Uso de Suelo en Terrenos Forestales (CUSTF) que debía emitir la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Un estudio elaborado por CartoCrítica y publicado en agosto de 2023, refiere que las obras y construcción del Tren Maya -hasta el momento del análisis- habían deforestado 6,659 hectáreas, y el 67% de ésta superficie carecía de autorizaciones de Cambio de Uso de Suelo (CUSTF). Este hecho, de acuerdo a la ley ambiental vigente, está tipificado como un delito y la Profepa tenía la obligación de clausurar la obra.

Vulneración a derechos de comunidades y pueblos originarios

El Tren Maya es una obra de gran magnitud que impacta directa e indirectamente a las comunidades indígenas del sur sureste del país, por lo que las autoridades promoventes del megaproyecto debieron realizar un proceso de consulta para obtener su consentimiento, como se establece en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, del cual México es firmante.

A finales del 2019 el gobierno federal convocó a representantes de ejidos a una reunión que llamó "consulta indígena", en la cual se informó a los comisariados ejidales asistentes de los beneficios que traería el desarrollo de la obra, y ofreció el mejoramiento de los servicios públicos en cada comunidad.

El gobierno federal quiso con esa reunión de representantes agrarios cubrir con los compromisos que tiene México en referencia al respeto a los derechos de los pueblos indígenas, sin embargo la Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ONU-DH) señaló que el ejercicio de consulta indígena realizado por el gobierno federal, en relación con el “Proyecto de desarrollo Tren Maya”, no cumplió con todos los estándares internacionales en la materia.

También resaltó que “la convocatoria, el protocolo y la información presentada sólo hacían referencia a los posibles beneficios del proyecto y no a los impactos negativos que pudiera ocasionar”. Asimismo, el Alto Comisionado señaló que “la ausencia de estudios sobre los impactos o la falta de difusión de los mismos dificultó que las personas pudieran definir su posición frente al proyecto de manera plenamente informada”.

Reconfiguración del territorio e impactos previsible

La mega obra Tren Maya no solo constituye un servicio y un medio de transporte, es en sí mismo un catalizador de la urbanización, de los desarrollos turísticos y favorecerá el crecimiento e interconexión de las industrias que en los últimos años han causado severos impactos al ambiente; como la agroindustria que ha generado la deforestación de cientos de miles de hectáreas y la contaminación de cuerpos de agua subterráneos por el establecimiento de cultivos agroindustriales como la soya, sorgo, caña de azúcar y palma africana; así como el crecimiento de la industria porcícola y avícola que acapara el agua disponible y contamina uno de los acuíferos más importantes del país.

Esta transformación de las dinámicas sociales, culturales y económicas de la región desplazan los medios y formas de vida de las familias campesinas que cada vez sufren mayor hostigamiento para despojarlos de sus tierras y recursos naturales.

Ese modelo de desarrollo ya probado en la península de Yucatán, ha llevado al empobrecimiento ambiental y a una creciente inequidad social en la región, exponiendo a los más vulnerables a pagar los enormes costos del deterioro ambiental sin recibir a cambio algo más allá que empleos precarios.

Más información en el micrositio:

https://ccmss.org.mx/deforestacion_por_tren_maya_quintanaroo/

Contacto

Gerardo Suárez

CCMSS / 5530798674

gsuarez@ccmss.org.mx