

Enciso L., Angélica, "Faltan ordenamientos ecológicos para evitar daños por el Tren Maya", *La Jornada*, Ciudad de México, México, Desarrollo de Medios S.A. de C.V. (DEMOS), 24 de febrero de 2020, Pág. 31, Sección Sociedad. ISSN: 0188-2392

Consultado en:

<https://www.jornada.com.mx/2020/02/24/sociedad/031n1soc>

Fecha de consulta: 18/05/2021.

Prioritario, conservar la biodiversidad

Expertos hacen hincapié en proteger el ambiente y favorecer a pobladores



▲ Protesta contra el Tren Maya frente al Monumento a la Revolución en la Ciudad de México en enero pasado. De acuerdo con el proyecto, la línea férrea de mil 500 kilómetros atravesará Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Foto Luis Castillo

Un desarrollo como el Tren Maya no está considerado en los ordenamientos ecológicos del territorio (OET) vigentes en la península de Yucatán, instrumentos legales que se deben cumplir. En ellos se definen las áreas destinadas a conservación ambiental y en las que se pueden hacer actividades productivas, indican expertos en la zona.

Para lograr la conservación de zonas ricas en biodiversidad como los Chimalapas o Calakmul, donde hay especies en riesgo de extinción, aún pueden establecerse OET regionales, precisaron. Aunque estos procesos llevan tiempo, ello se sumaría a las evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos del Tren Maya y el Corredor Transistmico a desarrollarse en la península de Yucatán, Oaxaca y Veracruz.

El Tren Maya prevé una línea férrea de mil 500 kilómetros a través de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, y el Transistmico irá de Coatzacoalcos a Salina Cruz, trayecto en el que se planean polos de desarrollo.

Alejandra Serrano, abogada ambiental, explicó que ya hay OET en Cancún-Tulum, pero no se verifica su cumplimiento. Hasta el momento, precisó, los ordenamientos vigentes no consideran medidas para obras como el Tren Maya; aunque podría hacerse uno para toda la península, su aprobación puede tardar más de un año. Ejemplificó que el OET municipal de Tulum lleva varios años sin salir adelante por los intereses que hay en la región.

En el Corredor Transistmico hay más de 70 municipios, unos directamente involucrados en la zona de vía y otros en el área de influencia, como la región de los Chimalapas, rica en biodiversidad. Si no se promueve un ordenamiento ecológico que regule y ordene el uso de suelo, se puede crear un caos. Tiene que haber áreas de protección, de conservación y de manejo. Y por donde se permita el paso del tren debe haber diferentes niveles de regulación, sostuvo Pedro Alvarez Icaza, experto en la región, quien estableció el Corredor Biológico Mesoamericano para la Conabio.

Las áreas de conservación requieren restricciones claras que favorezcan el uso de suelo de comunidades campesinas e indígenas locales y no detonen desarrollos industriales que afecten al ambiente, dijo. Se podrían hacer, añadió, una regulación para el tren y luego ordenamientos regionales o comunitarios en función de las zonas de interés.

Alfonso Argüelles, asesor de la Unión de Ejidos de la Alianza Selva Maya de Quintana Roo, consideró que un OET regional debe reconocer las regulaciones comunitarias. Definir cuánta selva debe ser destinada a producción y la cantidad orientada al régimen de conservación en la península de Yucatán.

Miguel Ángel García, de Maderas del Pueblo del Sureste, indicó que el Corredor Transístmico no es viable. En Oaxaca lo que habrá será resistencia social y los inversionistas no llegarán. Consideró que por el lado de Veracruz sólo hay resistencia en la sierra de Santa Martha, de población nahua y zoque.