Yahoo Noticias MX (sitio)

2023-09-24

Yahoo NoticiasTramo 5 del Tren Maya: entre afectaciones a las cuevas subterráneas y dudas sobre su estabilidad estructural

Autor: Redacción

Género: Nota Informativa

https://es-us.noticias.yahoo.com/tramo-5-tren-maya-afectaciones-000010887.html

La cueva Oppenheimer toma su nombre del espeleólogo que la descubrió. Se ganó el apodo por su parecido con el actor de la película y fue justo a principios de agosto, cuando en los cines se estrenaba la cinta, que caminando por las obras del trazado del Tramo 5 sur del Tren Maya, entre Playa del Carmen y Tulum, Oppenheimer se dio cuenta de que había una caverna a ladito de los pilotes que algún día deberían sostener el viaducto del tren.

"Sospecho que está conectada con la Cueva Manitas", dijo el espeleólogo. Lo afirmó con razón y con preocupación, pues unas recientes tomas de dron mostraban que el trazado del Tren Maya había sido desviado de unos 30 metros para no afectar a Manitas supuestamente conservada por el gobierno, siendo que guarda unas pinturas rupestres y otros restos prehispánicos, pero iba a toparse con la cueva Oppenheimer.

Es difícil no impactar las cuevas si se construye una obra en esta región. El subsuelo de toda la península de Yucatán está conformado por un intricado sistema de canales subterráneos que representan el acuífero de la Península de Yucatán, una de las fuentes de abastecimiento de agua más grandes del mundo, y el norte de Quintana Roo es donde más cenotes y cuevas hay.

Como muestra la foto que publicamos, donde se yuxtapone el trayecto del Tren Maya al mapa de las cavernas subterráneas del área donde nos encontramos, aquí el trazado pasa justo arriba del sistema Aktun T'uyul.

Es un terreno kárstico y por lo tanto frágil, sujeto a colapsos: el más reciente fue en 2020 a menos de 10 km de aquí, donde una cueva se desplomó dejando un hoyo inmenso en la carretera federal 307, que pronto fue sarcásticamente bautizado como "Me lleva el tren".

"Probablemente acabarán rellenando la cueva Oppenheimer para poner los pilotes, pero no lo sabemos con certeza, pues se trata de un proyecto creado sin estudios previos e improvisando", dice al salir de nuestro recorrido por los canales subterráneos Guillermo D.Christy, consultor en tratamiento de agua e integrante del colectivo Cenotes Urbanos.

D.Christy advierte que ya son 119 las cavernas que han sido impactadas por el tramo 5 del Tren Maya, a pesar de que las obras avanzan con lentitud: durante un sobrevuelo que realizó por Quintana Roo, pudo averiguar que se ha completado sólo un 15% de los tramos 5, 6 y 7. En abril, el presidente Andrés Manuel López Obrador afirmó que el tramo 5 iba a estar listo para este noviembre.

El tramo 5 del Tren Maya ha sido dividido en dos partes: el norte tiene una longitud de unos 43 km y de Cancún llega a Playa del Carmen, mientras que el sur mide alrededor de 67 km y va de Playa del Carmen a Tulum. Se trata de un ramal que sufrió varios cambios de licitaciones finalmente quedó en su totalidad a cargo de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) y muchas modificaciones de su trazado.

La última ha sido anunciada en enero de 2022 por Javier May Rodríguez, exdirector del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), que informó sobre la suspensión de la construcción de un viaducto elevado que corría arriba de la Carretera Federal 307, a la altura de Playa del Carmen.

Muchos habitantes se alegraron, siendo que el tráfico causado por las obras era tremendo. Otros se molestaron,

pues sospecharon que la decisión se debía a la contrariedad de las empresas dueñas de los hoteles que se encuentran en la orilla de la carretera. Además, se indignaron al enterarse de que el trazado del tren se iba a mover unos 8 km costa adentro, lo que implicaba talar la selva sin que ni siquiera hubiera una Manifestación de Impacto Ambiental (MIA), que fue presentada cinco meses después.

"Fue allí cuando hubo el alzamiento de una parte de la sociedad civil. No tenemos que comprar la idea de que ya no hay nada que hacer en contra del Tren Maya, al contrario, creo que éste puede ser el principio de muchas luchas contra el despojo ambiental, cultural e inmobiliario", dice Miriam Moreno del colectivo SOS Cenotes y de la Red de Resistencias Sur Sureste en Defensa de la Vida y los Territorios Utsil Kuxtal.

De acuerdo con la activista, el Tren Maya no tiene sólo impactos ecológicos sino también sociales, al impulsar un modelo de turismo que lleva a la explotación laboral y al despojo cultural del pueblo maya.

Además, afirma que el turismo masivo propicia el comercio sexual y el consumo de alcohol y drogas, creando un ambiente favorable al crecimiento del poder de las organizaciones criminales.

En 30 años, Playa del Carmen pasó de ser un tranquilo pueblito costero a una ciudad de unos 330 mil habitantes, donde la inseguridad ha crecido exponencialmente desde 2016 y ha llegado hasta la Quinta Avenida, la calle turística de inmensas tiendas de souvenirs, restaurantes con sazón sonorense e irish pubs. Allí las balaceras son cada vez más frecuentes y sólo entre el 3 y 16 de junio de este año se registraron cinco ataques a bar y comedores.

Como en los demás centros urbanos del Caribe mexicano, en Playa del Carmen los negocios ilícitos crecieron de mano con la expansión de la mancha urbana, que también causó un incremento de la basura, de las aguas residuales, de la contaminación del mar.

"Ese paisaje hermoso del Caribe azulito que venden en las agencias de viajes, todo eso depende de un equilibrio que empieza selva adentro y en las cuevas y ríos subterráneos", dice Miriam Moreno.

En otras palabras, en buena parte la industria del turismo en esta región depende de la salud del ecosistema.

Puede ser difícil, para quienes no tenemos conocimientos científicos, entender cuánto en la naturaleza está conectado. En la península de Yucatán, un círculo perfecto permite la vida de todas las especies, la humana entre ellas.

Funciona más o menos así: la lluvia filtra por el suelo de la selva y llega al sistema de canales subterráneos, que sirve como un drenaje natural hacia el Mar Caribe. Al afectar uno de estos elementos, el sistema se desequilibra y se genera un impacto ecológico. Si, por ejemplo, se rellena una cueva, se contaminará también el Mar Caribe y se impactarán las especies que lo habitan.

"No tenemos que preocuparnos de que desaparezca la vida, siempre va a haber algún organismo que va a poder resistir, la vida siempre encuentra su camino", dice Lorenzo Álvarez Filip, investigador de la Universidad Autónoma de México (UNAM) y presidente de la Sociedad Mexicana de Arrecifes Coralinos.

"Al mismo tiempo es cierto que los arrecifes, que brindan importantes servicios ambientales como la protección de las costas de los huracanes, están en un estado muy degradado. Uno de los factores es el desarrollo costero que destruyó el manglar, un ecosistema muy relacionado con el arrecife. Además, estos hoteles usan una gran cantidad de agua que no recibe un tratamiento adecuado, y se vuelve a inyectar al subsuelo acabando en el mar".

(VIDEO) Todo sobre el Tren Maya: ruta, tiempos y costos

De esta forma se han ido mermando los corales, que son "los albañiles del arrecife". Estos animalitos están expuestos a mucho estrés también a causa del aumento de la temperatura del mar, que es de hasta 4 grados por

arriba de hace unos años.

De acuerdo con Lorenzo Álvarez Filip, en los más de 600 km de arrecife del Caribe mexicano sobrevivió sólo un 15% de los corales que existían en los años 70.

Un megaproyecto como el Tren Maya, dicen sus opositores, traerá más inversiones en desarrollos turísticos y más contaminación del mar.

"Creo que el principal problema que está detonando alrededor de la obra es justo la especulación que se está dando sobre la tierra. Van a haber muchas nuevas construcciones que van a afectar a más selva, va a haber más concreto", dice el académico.

De acuerdo con la Asociación Mexicana de la Industria Inmobiliaria (AMII), al momento existen aproximadamente 1,000 proyectos residenciales en construcción en el área que corresponde al trazado del tramo 5 del Tren Maya.

Álvarez Filip trabaja en la Unidad Académica de Sistemas Arrecifales del Instituto de Ciencia del Mar de la UNAM, único centro de investigación totalmente dedicado al estudio de los arrecifes de coral. Su sede se asoma a la playa de Puerto Morelos, entre Cancún y Playa del Carmen, donde se proyecta construir una de las paradas del tramo 5 norte del Tren Maya.

Para sus obras, durante 3 meses un buque cubano con 20 mil toneladas de balasto estuvo anclado frente a su puerto sin poder descargar el material, pues no tiene calado para manejo de carga, hasta que a principios de junio se suspendió la maniobra por los altos costos que implicaba.

Además, el gasto para la construcción del Tren Maya se triplicó, pasando a un estimado de un total de 120-150 mil millones de pesos de hace cinco años a al menos 500 mil millones.

Las cuevas son puntos de acceso al gran acuífero maya, ventanas al inframundo. Entré con un grupo de espeleólogos al sistema de cavernas subterráneas que se encuentra abajo del trazado del tramo 5 sur, pasando por la cueva Oppenheimer.

Frente a mi caminaba Talismán de Jesús Cruz Castillejos, que a los 13 años ya estaba aprendiendo a mapear cuevas y ahora, con sus compañeros de Cenotes Urbanos, se está dedicando a hacer una cartografía de las cuevas afectadas por el Tren Maya.

En época de lluvias las cavernas se inundan tanto que en algunos puntos tuvimos que nadar en las aguas del acuífero de la península de Yucatán. En otros pudimos caminar, esquivando las estalactitas y pisando el suelo de karst crujiente. En su deambular a veces los espeleólogos se toman su tiempo, lo disfrutan: se sientan en la cueva, apagan las luces y escuchan el sonido de las gotas que forman estalagmitas en el suelo de este lugar sagrado para los pueblos originarios de la región: es el inframundo, el camino que hay que andar cuando se llega a la muerte, es el metnal para los mayas yucatecos y el xibalba para los mayas quiché.

Los espeleólogos están preocupados por su conservación, pues los 15 mil pilotes que sostendrán el viaducto del Tren Maya, hundiéndose 25 metros por debajo del suelo, acabarán perforando los canales subterráneos como si fueran un queso gruyere. Los inquieta también la posibilidad de que esta roca no tenga la capacidad de aguantar tanto peso, que el terreno pueda ceder, pues no hay ningún estudio que muestre el contrario.

El estudio sobre mecánica de suelos presentado en la MIA por el tramo 5 sur se hizo a partir de un trazo anterior, el que pasaba por la carretera federal 307, y por esto un reporte técnico del Center for Biological Diversity afirma que "la información presentada no tiene ninguna validez y lo que es aún más grave, se está presentando información falsa".

Por otro lado, hay palabras confortantes del gobierno: "cada una de las columnas y de los pilotes que se están colocando en todo este tramo están siendo estudiados. En la construcción del tramo 5 del Tren Maya se están tomando todas las medidas para no afectar los mantos acuíferos y los ríos subterráneos de toda la región", aseguró hace un par de semanas el general Óscar David Lozano Águila, director de la empresa Tren Maya.

Nos tardamos un par de horas para recorrer el pasillo subterráneo que de la Cueva Oppenheimer lleva a la cueva Manitas, donde además de los restos prehispánicos se hallaron huellas de jaguar y unas damas blancas, que son unos peces endémicos y en vía de extinción.

Manitas fue para nosotros la puerta de salida del metnal, del mundo de abajo que en nada se parece al de arriba. Arriba hay bochorno, zancudos y el ruido de las excavadoras del Tren Maya.

Abajo es morada de Chac, dios de la lluvia, es lugar de aguas frescas y cristalinas donde la vida sabe nacer.