

Proyecta la Semarnat restauración integral en ruta del Tren Maya

- Prevé Bárcena el retiro de mallas que obstruyen el paso de fauna
- Plantea prohibir vías secundarias en la selva y un plan de reforestación
- Incluye cuidar el sistema de cavernas y cenotes de Quintana Roo
- Los daños serán pagados por los encargados de las obras, indica

SEMARNAT PREVÉ RETIRO DE MALLAS

Afectaciones por el Tren Maya requieren “restauración integral”

La reparación, responsabilidad de “quien hizo la obra”: Alicia Bárcena

DANIEL GONZÁLEZ DELGADILLO

Frente a las afectaciones derivadas de la construcción del Tren Maya, en la Península de Yucatán, Alicia

Bárcena, titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), reconoció este lunes que se requiere una res-

tauración integral en la zona, en los tramos uno a siete, consistente en la eliminación de mallas que impiden el paso de fauna, prohibición de edi-



ficaciones de caminos secundarios en la selva y cuidado al sistema de cavernas, entre otros aspectos.

Durante una reunión con titulares de la dependencia y reporteros, la funcionaria aseguró que en estos trabajos es necesario crear como base un plan de reforestación liderado por las comunidades locales, como los productores de árbol de chicle. La intención es evitar la contratación de consorcios involucrados con el Tren Maya porque son "empresas que vienen, plantan un árbol y se les muere al día siguiente", comentó.

Asimismo, resaltó que la península figura entre los puntos de restauración ambiental que existen en el país, porque padece una severa contaminación debido a desechos de las granjas porcícolas y a la falta de ductos para la canalización líquidos residuales que emiten las casas, cadenas restauranteras y hoteles.

Marina Robles, subsecretaria de Biodiversidad y Restauración Ambiental, indicó que las acciones de reparación que se destinarían a las zonas del tren abarcan diferentes aspectos, como mejorar los pasos de fauna y de las comunidades locales mediante la eliminación de zonas que quedaron con malla o que se detengan los avances en algunos caminos secundarios que se desarrollaban.

Destacó que entre las principales acciones de protección de la dependencia se analizan los procedimientos para crear un decreto de conservación de la zona, por ejemplo, una figura similar a la de Reserva de la Biosfera. Resaltó que el sistema de cavernas y cenotes de Quintana Roo "forma parte de las acciones de compensación que nos parecen importantes".

Sin mencionar alguna empresa, gobierno o persona, Robles aseguró que los daños los deberán pagar "quien hizo la obra". Dentro del megaproyecto ferroviario, creado en el sexenio pasado, el tramo uno al cuatro corresponde al Fondo Nacional de Fomento al Turismo, y del cinco al siete, a la Secretaría de la Defensa Nacional, que cuenta con la empresa de participación estatal mayoritaria Tren Maya, SA de CV.

"Como bien dice Marina, la restauración que requiere una obra como el Tren Maya es muy integral porque tiene que haber reforestación", subrayó Bárcena.

A su vez, Sergio Graf Montero, director general de la Comisión Nacional Forestal, resaltó que

además de un trabajo de compensación establecido por los daños relacionados con infraestructuras como esa, se prevé otra por cambio de uso de suelo, lo que habilitaría replantaciones, incluso en zonas de manglares degradados en toda la península.

"Lo que estamos buscando también es impulsar una restauración que genere beneficios a la población propietaria de los terrenos", agregó.



▲ Entre las medidas de reparación que mencionó la dependencia está la eliminación de mallas que impiden el paso de la fauna. Foto Jair Cabrera Torres

