

Sepultando el agua más pura del país...



COLUMNA INVITADA

GEMMA SANTANA

El pasado 11 de abril, en la *mañana*, el presidente López Obrador admitió, finalmente, que un cenote fue contaminado por un pilote durante la construcción del Tren Maya –mal llamado así–. La reportera de *Telemundo* que increpó al mandatario sobre este tema, Vanessa Hauc, también le dijo que había, por lo menos, 122 cenotes que están afectados por la construcción de esta opaca obra de infraestructura.

La zona donde se construyó este megaproyecto, desde el colectivo *Selvame del tren*, la llamamos Carótida de la Península. Y es que se trata del segundo sistema más grande del mundo de cuevas, cenotes y acuíferos. Hablamos de un sistema de ríos subterráneos y cenotes que tienen –o tenían– el agua más pura de todo el país; que dotan del líquido vital a un millón de personas –con este proyecto han prometido crear 100 mil empleos–. Hagamos cuentas. La zona de Calakmul es la que, en el corto plazo, podría sufrir desabasto de agua.

De acuerdo con *CartoCrítica*, “Investigación, mapas y datos para la sociedad civil”, 6 mil 659 hectáreas de selva fueron deforestadas por la construcción del tren –esto corresponde a 61% de la superficie que ocupan el total de las obras y construcción–. Además, 87% no tuvo autorización de Cambio de Uso de Suelo en Terrenos Forestales (CUSTF).

Según esta organización, los tramos donde ha ocurrido mayor desmonte, sin autorización, son el Tramo 4 (Izamal – Cancún) con mil 316 hectáreas, el Tramo 6 (Tulum – Chetumal), con mil 308 hectáreas, y el Tramo 5 (Cancún –

Tulum), con 851 hectáreas. Las afectaciones siguen, de acuerdo con el veredicto del Décimo Tribunal Local por los Derechos de la Naturaleza, también se produjo la división y ruptura de los ecosistemas en 23 Áreas Naturales Protegidas, incluyendo, dice el documento, las Reservas de la Biósfera de Sian Kaan y Calakmul, 7 Regiones Terrestres Prioritarias, 11 Regiones Hidrológicas Prioritarias y 10 Áreas de Importancia para la conservación de las Aves. Las obras aumentaron la pérdida de conectividad ecológica entre las áreas de conservación, lo que reducirá, especifica el texto, la cobertura forestal –Fonatur dijo que se talaron 3.4 millones de árboles. Hay organizaciones que aseguran la tala de hasta 10 millones–. Además, se transformarán los microclimas, el hábitat y habrá extinción de especies.

El agua, durante los últimos años, ha sido un tema de gran preocupación en todo el país. Y aunque en la península en otros años no lo hubiera sido, hoy lo es. ¿La razón? El suministro de agua de aquella zona proviene únicamente de los acuíferos subterráneos –también lo explica el documento–. Las afectaciones son en lagunas, zonas de inundación, aguadas, jagüeyes, ce-

notes, escurrimientos y humedales. Las regiones más impactadas son Benito Juárez, Tulum, Felipe Carrillo Puerto, Pedro Antonio Santos, Bacalar y Othón P. Blanco, entre otros. Además, el aumento de la población, como resultado del proyecto, provocará mayor contaminación que fácilmente llegará al acuífero, debido que es un suelo kárstico –de alta permeabilidad y con poca profundidad del nivel de agua subterránea–. La contaminación también proviene de los materiales de construcción empleados, como cemento, y del óxido de metales.

El Tramo 5 –que abarca los municipios de Benito Juárez, Solidaridad y Tulum–, es el que produce mayores afectaciones a los cenotes y cavernas –también lo especifica el veredicto–, porque se rellenó y tapó con piedras y pilotes. Tal fue el daño, que, en mayo del 2023, el Juzgado Primero de Distrito en el es-



tado de Yucatán, emitió una suspensión provisional a Fonatura y a la Secretaría de la Defensa Nacional, para que se abstuvieran de tapar, rellenar u obstruir cenotes, cavernas, dolinas, poljes, arroyos o ríos subterráneos.

La lista de las afectaciones podría continuar...

Como respuesta al ecicidio más grande de todos los tiempos que hemos tenido en México, en marzo de 2022, se gestó el movimiento Sélvame del Tren. Esto con el objetivo, sobre todo, de salvar el agua del Tramo 5.

Hemos logrado amplificar el mensaje y visibilizar este crimen. También invitamos a los candidatos a la Presidencia del país a que caminaran por la zona afectada y presenciaran lo que estaba ocurriendo. La única que acudió fue Xóchitl Gálvez.

De este ecicidio, no sólo el gobierno ha sido partícipe. Una serie de empresas han sido cómplices. Estas son Grupo Carso, Grupo Azvi, ICA, Mota-Engil, Alstom –quien también diseñó y construirá un total de 42 trenes–, entre muchas otras. Alstom se adhirió al Acuerdo de París, incluso ha hecho diversos compromisos para reducir sus emisiones.

Nuestra lucha ha sido pacífica. Sin embargo, hemos recibido constantes amenazas y presiones para detenernos. Y no lo haremos. No podemos apoyar a un gobierno omiso, ignorante y que actúa al margen de la ley. Un gobierno que no es consciente del impacto en el corto, mediano y largo plazo de sus proyectos para el medio ambiente y para las poblaciones, y que no está garantizando la sostenibilidad de toda una región. El daño es irreversible. No hay manera de reconstruir, ni reparar lo que le tomó a la naturaleza, por lo menos, 50 millones de años.

Es imperante que, como sociedad, no olvidemos; y no volvamos a permitir un megaproyecto que ponga en juego la sostenibilidad de nuestros recursos. No podemos mantenernos pasivos ante un ecicidio de tal magnitud. No podemos ser indiferentes ni tan poco sensibles a la importancia de garantizar nuestro propio futuro

