

DESESTIMAN PILOTES EN TREN MAYA

El INAH rechazó que los pilotes en el suelo del tramo Playa del Carmen-Tulum del Tren Maya, constituyan una agresión, pues ya se ha hecho en otras construcciones. **PÁGINA 2**



LOS DAÑOS

Señala que ya se han colocado columnas en zona kárstica Minimiza INAH pilotes en obra de Tren Maya

Asegura que están en suelo poroso grandes hoteles de Playa de Carmen

YANIRETH ISRADE

El director del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), Diego Prieto, rechazó que la introducción de pilotes o columnas en el suelo kárstico (de roca caliza y porosa) del tramo Playa del Carmen-Tulum del Tren Maya, constituya una agresión. Ya se ha hecho, dijo, en hoteles u otras construcciones.

“Si así fuera (una agresión), no hubieran permitido que se construyera nada en todas las poblaciones ni todos los desarrollos que hay en la llamada Riviera Maya”, aseveró en entrevista.

Atravesar el suelo kárstico e hincar pilotes hasta el suelo firme para construirle al tren un viaducto elevado, buscando salvar oquedades del acuífero maya con materiales o estructuras arqueológicas es la solución geotécnica

del Gobierno federal para este tramo, el 5 Sur.

Edificios, condominios, viaductos para fines carreteros –o ferroviarios ahora– de la Península de Yucatán han requerido este sistema de cimentación, expuso.

“Parece que es la primera vez que hincan pilotes en estos suelos kársticos y no es cierto”, respondió ante los videos de ambientalistas que reprochan la perforación de este suelo en la Península de Yucatán.

“Todo lo que es Playa del Carmen está en una gran medida (en este suelo). Me ha tocado ver los videos de una cantidad de oquedades, de cuerpos de agua que están debajo de los hoteles y pesan más que el tren y tienen muchos pilotes, no uno ni dos, y ahí están”, ejemplificó.

Prieto aseguró que en los sitios donde se han colocado los pilotes en el tramo 5 Sur del Tren Maya no hay vestigios.

“Algunas cavernas hemos

planteado que se evite afectar simplemente para preservar el contexto. Por ejemplo, en la cueva Garra Jaguar se tuvo que optar por una solución de un puente atirantado para evitar que los pilotes estuvieran en secuencias muy cercanas entre sí. Este atirantado permite salvar un claro muy amplio, de manera que la cueva en su conjunto quede sin intervención, libre de afectación por este tipo de pilotes”, detalló.

El director del INAH recordó que en el caso del sitio arqueológico Paamul se solicitó un ajuste de trazo del tren, para protegerlo.

“Hubo que hacer un ajuste de trazo, un pivoteo. En eso estamos participando activos y anuentes para encontrar soluciones positivas. Nuestro papel no es el de simplemente denunciar –que lo tienen los ciudadanos, qué bueno–: nuestro papel es encontrar las soluciones para que las obras se puedan llevar adelante sin afectar el patrimonio



nio arqueológico”.

LLAMA A ACTIVISTAS A DENUNCIAR DESCARGAS

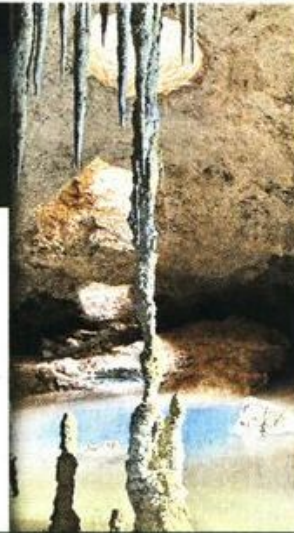
Prieto pidió objetividad en el tema y que las personas que se oponen al Tren Maya se pronuncien también en torno a la contaminación de cenotes con descargas residuales o de la destrucción de estos, cuando se dinamitan.

Sin mencionarlo por su nombre, Prieto se refirió al Grupo Xcaret, denunciado el año pasado por el Presidente de la República en su conferencia matutina por haber afectado cenotes y ríos subterráneos de la Península.

Zona desafiante

La Península de Yucatán es la zona kárstica más extensa del país, el suelo es poroso y con aguas subterráneas.

- Pilotes de más de 25 metros de profundidad sostendrán el paso del Tren Maya en el Tramo 5 Sur (Playa del Carmen a Tulum).
- Las empresas ICA, Mota Engil y Grupo INDI son las encargadas de colocarlos.



222 cenotes, cuevas y ríos subterráneos han sido afectados según ambientalistas.



■ La Sedena admitió que 68 por ciento del tramo 5 Norte del Tren Maya es construido sobre suelo con “alta karsticidad”.

