

Falso que exista destrucción arqueológica en el proyecto Tren Maya

***La Secretaría de Cultura y el INAH mantienen una colaboración y coordinación cercana con el Fonatur y la Sedena para salvaguardar el patrimonio arqueológico

*** Las instituciones reiteran su compromiso con la verdad y la transparencia en los trabajos desarrollados por sus especialistas

En relación con la publicación “Destruyendo tesoros mayas, para construir un tren turístico”, publicada el pasado 9 de diciembre por *The Washington Post* (TWP) y firmada por Kevin Sieff y Whitney Leaming, la Secretaría de Cultura del Gobierno de México, a través del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), expresa su desacuerdo con las afirmaciones vertidas por los autores y señala lo siguiente:

El INAH, atendiendo a la responsabilidad que la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas le asigna, para investigar, proteger y difundir el patrimonio arqueológico de nuestro país, ha mantenido la política de transparentar el trabajo que realiza durante la ejecución de las obras del Tren Maya.

Prueba de ello, es la participación constante del antropólogo Diego Prieto Hernández, director general del INAH, en las conferencias matutinas del presidente Andrés Manuel López Obrador, para informar permanentemente de los avances en los trabajos de salvamento arqueológico del Tren Maya y de las tareas de mejoramiento de zonas arqueológicas. Además, el INAH ha atendido siempre las solicitudes de información o de entrevista de medios nacionales e internacionales.

En junio de este año, ante la petición del señor Kevin Sieff, el INAH otorgó las facilidades para que TWP atestiguara, de primera mano, la labor de campo que todos los días realizan los especialistas del INAH en este proyecto. Así, se les llevó a los frentes de excavación; se les detalló cada uno de los procesos de investigación; se les mostraron hallazgos de gran relevancia; se les compartió información amplia y precisa; y se les concedieron varias entrevistas, en

particular con el arqueólogo Manuel Eduardo Pérez Rivas, responsable académico del proyecto de investigación vinculado al salvamento arqueológico en el Tren Maya.

Seis meses después, el artículo publicado hace unos días, por el señor Sieff, sorprende por su falta de ética y veracidad, por incluir datos erróneos, imprecisos o mal interpretados, por utilizar términos equivocados, por falsear declaraciones, por omitir información relevante y, sobre todo, por revelar una posición parcial, tendenciosa y prejuiciada que, sin miramientos, descalifica el arduo trabajo realizado por profesionales de reconocida trayectoria y prestigio en su ámbito de conocimiento.

Ante todo, se debe mencionar, como en su momento se le hizo ver al señor Sieff, que el salvamento arqueológico es una investigación científica, que concilia la protección y la investigación del patrimonio arqueológico con las obras y proyectos que se requieren para mejorar la infraestructura con la que cuenta la sociedad, en un momento dado.

En México, el salvamento arqueológico está previsto por la Ley y corresponde al INAH su realización, labor que lleva a cabo desde su surgimiento, en 1939. En el caso del Tren Maya, el salvamento se basa en una metodología que emplea recursos tecnológicos de vanguardia, para responder con mayor eficiencia al reto de investigar y proteger los monumentos arqueológicos localizados en el trayecto del sistema ferroviario.

México es un país vasto en vestigios de las culturas prehispánicas, por lo que, prácticamente, en cualquier superficie del territorio nacional se pueden localizar restos arqueológicos. Algo que vale la pena reiterar es que la protección del patrimonio también se realiza a través de la exploración, investigación, registro y recuperación de información y de objetos arqueológicos, a través de métodos y técnicas científicas, mismas que proporcionan nuevos datos sobre las poblaciones prehispánicas, su vida cotidiana y sus sistemas de organización social.

El salvamento arqueológico en el Tren Maya se desarrolla con una metodología de trabajo que posibilita una intervención adecuada y precisa de los contextos arqueológicos, para dar continuidad a la obra de infraestructura, tal y como sucede en diversos países del mundo.

Respecto al texto de Kevin Sieff, es preciso aclarar diversos equívocos que abundan en su relato:

1. La clasificación de las áreas de intervención no responde a una "orden" dictada por alguien, como asegura el señor Sieff. Por el contrario, como se le explicó, esta clasificación se basa en una metodología innovadora y en los más altos estándares internacionales para la intervención y diagnóstico de patrimonio en obras de infraestructura. Para ser más precisos, en la clasificación utilizada, la Categoría 1) corresponde a áreas donde **no existen** vestigios en superficie, por lo que las obras pueden continuar y solo aplica el acompañamiento arqueológico para registrar y recuperar los bienes muebles que aparezcan de forma incidental; la Categoría 2) refiere a vestigios que, por sus características, remiten a contextos que pueden ser registrados y recuperados de inmediato, antes de dar paso a la obra. Un ejemplo típico lo constituyen los restos de construcciones domésticas y áreas de trabajo del común de la población; la Categoría 3) se refiere a bienes inmuebles que, además de ser investigados, serán **preservados in situ**, a través de medidas técnicas que posibilitan que los monumentos que permanecen, luego de recuperar los bienes muebles, coexistan con la obra de infraestructura; y, finalmente, la Categoría 4) es aplicable a monumentos de **valor arqueológico excepcional**, los cuales obligan a modificaciones en el trazo de la línea, con el fin de garantizar su preservación. Las imágenes mostradas por TWP corresponden a monumentos en área tipo 4, en los cuales el INAH, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) y los consorcios constructores han realizado las modificaciones necesarias al proyecto, para garantizar su preservación y puesta en valor.
2. Dado lo anterior, hay que reiterar, como lo hicimos ante el redactor de TWP que, para el trabajo de investigación arqueológica, tan importante es una concentración de tuestos o fragmentos cerámicos, como un pequeño cimientado de una casa o un gran templo sobre un basamento piramidal. En ese sentido, es completamente falsa la aseveración de que "Las pérdidas hasta ahora incluyen casas y templos mayas milenarios". Por el contrario, gracias a los trabajos de salvamento, se ha recuperado información valiosísima y se han obtenido relevantes hallazgos, los cuales han sido salvaguardados con técnicas de protección, aprobadas por el Consejo de Arqueología del INAH, y han quedado registrados con tecnología de punta, que permitirá a los especialistas su estudio durante las próximas décadas. Los bienes muebles recuperados se encuentran resguardados, y actualmente son estudiados y restaurados por especialistas del proyecto.
3. Sobre el término "deconstruido", el redactor también cae en graves imprecisiones. Como es sabido, la excavación arqueológica, por sí misma, es un proceso de deconstrucción controlada, para obtener datos y materiales en las capas de estratigráficas sobre los monumentos intervenidos. A la fecha, el INAH ha registrado casi 35,000 monumentos



en el área de influencia del Tren Maya, de los cuales ha intervenido, registrado y recuperado información de más de 4,500, los cuales corresponden a aquellos que se encuentran dentro del derecho de vía; el resto, han sido registrados mas no intervenidos, dado que están fuera del mismo.

4. Una de las omisiones del escrito del señor Sieff es que, en el proyecto del Tren Maya, por primera vez en México, se ha implementado de forma sistemática la conservación *in situ* de los monumentos, a través de terraplenados con geomalla, muros de tierra armada y pivoteos, procedimientos que han permitido garantizar la preservación de cerca de 1,090 monumentos que se encuentran en el derecho de vía del tren. Cabe señalar que estas medidas han permitido atender recomendaciones expresadas por organismos internacionales, como la Unesco. Asimismo, únicamente en siete casos se han implementado medidas excepcionales para la reubicación de monumentos.
5. Otro aporte del proyecto, omitido por TWP, es que las técnicas de registro desarrolladas por el proyecto permiten la preservación virtual de cada uno de los monumentos que se han intervenido, lo cual no tiene precedentes en los proyectos arqueológicos realizados hasta el momento. A través de estas técnicas se han hecho reconstrucciones 3D de cada uno de los contextos explorados por los arqueólogos, las cuales estarán, en el corto plazo, disponibles para las generaciones futuras de investigadores.
6. Finalmente, el señor Kevin Sieff descontextualiza, con mala intención, las declaraciones del responsable académico del salvamento arqueológico del Tren Maya –a quien ni siquiera cita con su cargo de manera correcta–, con el fin de presentarlo como el autor intelectual y material de la supuesta “destrucción”, apoyado en declaraciones anónimas o de personajes que se han dedicado a denostar el proyecto, sin conocerlo. Lo incoherente es que tanto el recorrido, como las tomas realizadas por el propio equipo de TWP, mismos que aparecen en el reportaje, dan muestra clara de algunos de los hallazgos relevantes del proyecto que no solo no serán afectados, sino que, precisamente, por su gran valor patrimonial, el INAH, el Fonatur y la Sedena han convenido preservarlos como reservas que garanticen la permanencia y puesta en valor de este patrimonio cultural.

La Secretaría de Cultura del Gobierno de México y el INAH lamentan la poca seriedad y profesionalismo con que se conduce TWP en el artículo en cuestión; sin embargo, al hacer esta aclaración pública, reafirmamos nuestro compromiso ineludible de mantener informada a la ciudadanía, con verdad y transparencia, sobre los trabajos de protección y salvamento del patrimonio cultural que llevamos a cabo a lo largo y ancho del país.