



COORDINACIÓN NACIONAL DE ARQUEOLOGÍA
DIRECCIÓN DE SALVAMENTO ARQUEOLÓGICO



NOTA INFORMATIVA DEL SALVAMENTO ARQUEOLÓGICO U LU'UMIL MAAYA WÍINIKO'OB Análisis Regional Del Sureste Mesoamericano

Tras el anuncio de la construcción del “Tren Maya” como uno de los proyectos y programas prioritarios del Ejecutivo Federal¹, el 04 de junio de 2019, la Secretaría de Cultura y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), suscribieron un Convenio Marco de Colaboración² para sumar esfuerzos, recursos y capacidades en el ámbito de sus respectivas competencias, con la finalidad de implementar las acciones necesarias para que el desarrollo del proyecto constructivo contribuya a la investigación, protección, conservación y restauración, recuperación y difusión del patrimonio cultural material e inmaterial que se localiza en las áreas donde se llevará a cabo la construcción y operación de la vía ferroviaria.

Dentro de este marco, el 18 de junio de 2019, el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), firmaron un Primer Convenio Específico de Colaboración³ con el propósito de llevar a cabo trabajos de prospección arqueológica previos a la ejecución del proyecto de infraestructura ferroviaria, a fin de contar con información preliminar para establecer las estrategias de trabajo a implementarse para la debida protección, investigación y conservación del patrimonio cultural de la región, en cumplimiento de las tareas sustantivas del INAH. Prácticamente, desde el inicio de los estudios arqueológicos en el Área Maya, y en general en Mesoamérica, han sido evidentes las características peculiares de sus sistemas de organización social y política, los cuales han sido dilucidados a través del estudio de los restos de su cultura material, de las fuentes escritas y en especial de sus asentamientos, elementos que evidencian la enorme riqueza cultural del área y su alto potencial arqueológico.

¹ El proyecto “Tren Maya” consiste en construir y operar la infraestructura ferroviaria de un tren de aproximadamente 1,500 kilómetros de vía, distribuidos en 30 estaciones localizadas en grandes ciudades y poblados, que enlazará la región sureste de la República Mexicana: Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. El tren permitirá la conexión de éstas cinco entidades federativas facilitando el traslado de habitantes locales, turistas y carga y complementará la oferta de autotransporte ya existente.

² Documento publicado por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) en la Plataforma Nacional de Transparencia, disponible para la consulta pública en la liga electrónica: <http://inai.fonatur.gob.mx/Art70/FrXXXIII/2019/Convenio%20FONATUR-S.CULTURA%20OCR.pdf>

³ Disponible para la consulta pública en la Plataforma Nacional de Transparencia o directamente en la siguiente liga electrónica: <https://www.gobiernodigital.inah.gob.mx/Transparencia/Archivos/1569345331.PDF>



CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA



Por ello, de manera particular, se propuso llevar a cabo una prospección previa con el método LiDAR (*Light Detection and Ranging*) que permitiera realizar un primer acercamiento a la distribución de monumentos arqueológicos en la zona de influencia del proyecto "Tren Maya", cuyo trazo atravesará tres de las regiones fisiográficas en que se divide a la península de Yucatán, conocida tradicionalmente como Área Maya y definida con base en la distribución de poblaciones vinculadas lingüística y culturalmente (mayances). Los primeros vuelos LiDAR se efectuaron en el mes de octubre de 2019 y fue en diciembre del mismo año que se pudieron tener algunos productos preliminares entregados por FONATUR al INAH.

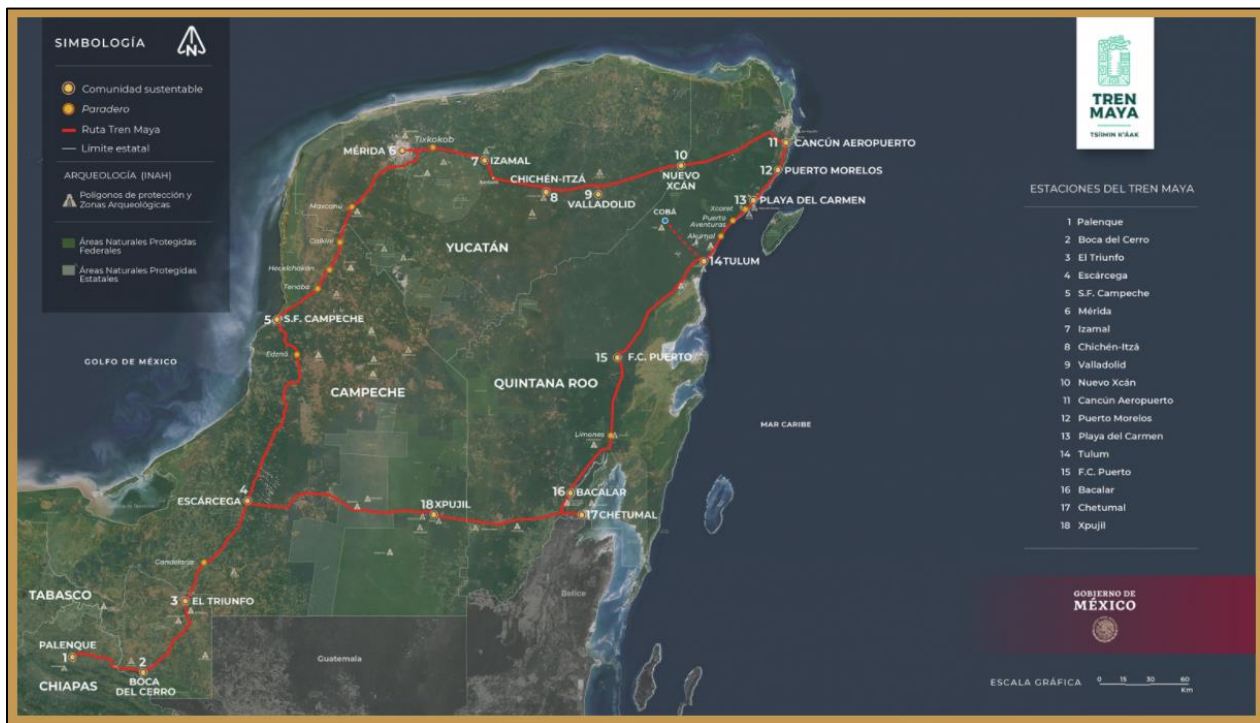


Figura 1. Trazo del Tren Maya. Tomado de: [Tren Maya - GobMX](#)

En enero del año 2020, FONATUR sometió a revisión y consideración de la Coordinación Nacional de Arqueología y el Consejo de Arqueología del INAH la propuesta denominada: "Tren Maya, Tsiimin K'áak". Estos organismos determinaron la viabilidad del proyecto ejecutivo de obra con el acompañamiento de los programas y trabajos arqueológicos previstos en la normatividad vigente, esto es la realización de labores de salvamento arqueológico, que podrían consistir en la prospección arqueológica física en campo, excavaciones arqueológicas, análisis de materiales, así como otros



COORDINACIÓN NACIONAL DE ARQUEOLOGÍA
DIRECCIÓN DE SALVAMENTO ARQUEOLÓGICO



trabajos de investigación, conservación, propuesta de modificación del trazo de construcción, puesta en valor de los monumentos localizados, o cualquier otra acción que resultara necesaria para evitar afectaciones de los bienes patrimoniales.

En consecuencia, el 01 de junio del año 2020, la Coordinación Nacional de Arqueología, a través de la Dirección de Salvamento Arqueológico, y FONTAUR, celebraron un Segundo Convenio Específico de Colaboración⁴ para llevar a cabo el proyecto *“U LU'UMIL MAAYA WÍNIKO'OB: UN ANÁLISIS REGIONAL DE SURESTE MESOAMERICANO PROYECTO MARCO DE SALVAMENTO ARQUEOLÓGICO TREN MAYA, ESTADOS DE CHIAPAS, TABASCO, CAMPECHE, YUCATÁN, QUINTANA ROO. Fase de prospección y gestión de datos”*. Esta investigación arqueológica fue aprobada por el Consejo de Arqueología a través del oficio número 401.1S.3-2020/448, de fecha 24 de marzo de 2020. Desde entonces y hasta la fecha, la Dirección de Salvamento Arqueológico tiene bajo su cargo las respectivas gestiones para la ejecución del citado proyecto.

La finalidad de esta investigación consiste en servir como un proyecto marco o cobertor para las actividades arqueológicas, estableciendo directrices uniformes para la atención institucional del patrimonio arqueológico en riesgo, mediante un protocolo unificado para el diagnóstico de afectación, manejo de datos y definición de acciones específicas para investigar, explorar, conservar, recuperar y proteger los monumentos arqueológicos ubicados en el área del proyecto constructivo. Desde el punto de vista académico y con una perspectiva de análisis regional, se pretende crear una base o punto de partida para la generación de líneas de investigación o subproyectos interdisciplinarios relacionados con las obras directas o indirectas vinculadas con la obra ferroviaria.

Los trabajos de investigación que actualmente desarrolla el proyecto arqueológico en su primera fase, coordinado por el Dr. Manuel Eduardo Pérez Rivas, corresponden a la prospección de superficie detallada con el fin de determinar la calidad y cantidad de los monumentos arqueológicos existentes en el derecho de vía de la obra ferroviaria, en corroboración de los datos LiDAR; conocer sus características, su extensión y sus elementos generales, con la finalidad de emitir diagnósticos y dictámenes sobre la viabilidad o factibilidad de los diferentes componentes del proyecto constructivo y, en su caso, realizar intervenciones mayores (excavaciones arqueológicas) y proponer medidas que

⁴ Disponible para la consulta pública en la Plataforma Nacional de Transparencia o directamente en la siguiente liga electrónica: <https://www.gobiernodigital.inah.gob.mx/Transparencia/Archivos/1602013198.PDF>



CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA



reduzcan el impacto a los monumentos arqueológicos, así como otras medidas de protección técnica y legal.

Avances y resultados preliminares / Abril – junio de 2021

A la fecha, las labores arqueológicas se han realizado en los tramos 1, 2, 3, 4 y 5 del proyecto ferroviario, abarcando una extensión de más de 1,150 kilómetros, a lo largo de los cuales se han identificado 13,974 monumentos arqueológicos; de éstos, el 61.4% se encuentra fuera del derecho de vía, es decir, en áreas donde no serán afectados por el proyecto ferroviario. Sin embargo, es importante resaltar que esta es la primera fase del proceso de investigación arqueológica, por lo que los datos presentados son preliminares.



Figura 2. Plano “Segmentos recorridos de prospección de monumentos arqueológicos”. DSA-INAH, 2021.

Tramo 1 (Palenque - Escárcega)

El trazo del “Tren Maya” inicia en Palenque. En este tramo se han realizado recorridos de superficie en el área que ocupa el derecho de vía, en variantes del trazo original y en terrenos requeridos como bancos de materiales, patios de maniobras y acopio de materiales, caminos de acceso, etc., con un avance cercano al 99.19% del tramo prospectado.

Los trabajos arqueológicos en este tramo nos han permitido obtener información en torno a los sistemas constructivos de arcilla, mamposterías de piedra careada, distintos periodos de ocupación, con presencias desde el Preclásico Tardío hasta el Clásico Tardío-Terminal y con interacciones regionales con sitios de los altos de Chiapas, la costa del golfo de México, el Petén guatemalteco, entre otros. Asimismo, al intervenir estructuras menores, de índole mayormente doméstico, se ha podido obtener información en torno a las actividades cotidianas, áreas de actividad y tránsito. Las labores realizadas por el equipo del salvamento arqueológico han permitido delimitar algunas zonas de restricción en donde, debido a la cantidad y/o excepcionalidad de los monumentos, es necesario asegurar su conservación mediante el establecimiento de restricciones totales y la propuesta de modificaciones al trazo, reduciendo con ello el impacto que pudiesen sufrir y favoreciendo la conservación del patrimonio arqueológico.



Foto 1. Registro de monumentos arqueológicos cercanos al derecho de vía del Tramo 1. DSA-INAH, 2021.



Foto 2. Registros fotográfico y fotogramétrico de un contexto mortuorio recuperado durante la fase emergente de excavación. DSA-INAH, 2021.

Entre los meses de abril a mayo del año 2021, se dio inicio a la primera etapa de excavaciones arqueológicas del tramo 1, lográndose intervenir 20 estructuras distribuidas a lo largo de 10 kilómetros, previamente prospectados. En las excavaciones arqueológicas se han registrado entierros humanos en diferente estado de conservación, vasijas cerámicas, tanto fragmentadas como semi completas, así como una variedad de materiales líticos elaborados en materias primas como obsidiana y sílex.



Fotos 3 y 4. Vasijas cerámicas recuperadas durante las excavaciones arqueológicas realizadas en el tramo 1 de la ruta del Tren Maya. DSA-INAH, 2021.

Tramo 2 (Escárcega – Calkiní)

Durante los trabajos de prospección y reconocimiento arqueológico en el tramo 2 (Escárcega – Calkiní) realizados desde mediados del mes de julio de 2020 y hasta la fecha, se han localizado áreas con aglomeraciones de monumentos tanto de características edilicias monumentales como también de carácter habitacional o doméstico. Estas áreas han quedado restringidas totalmente para el trazo del proyecto ferroviario y han requerido especial atención por parte del proyecto de salvamento arqueológico a fin de realizar propuestas de nuevas variantes de trazo, con el objetivo de salvaguardar y conservar dichos monumentos.

A la fecha se han definido 8 áreas de restricción total en las que destacan la presencia de estructuras arqueológicas dispuestas a manera de conjuntos habitacionales de carácter doméstico con presencia de materiales cerámicos y líticos en superficie, propios de actividades domésticas como son los metates. El tamaño promedio de las estructuras, así como sus características arquitectónicas, sugiere

que se tratan de grupos de menor estrato social asentados en las periferias o áreas rurales densamente pobladas de algún sitio de dimensiones considerables, con presencia de arquitectura monumental, caracterizada por la mampostería de revestimiento, estructuras basales de hasta 9 metros de alto con construcciones superiores, algunas con bóveda maya.

En cuanto a la distribución espacial se pueden observar algunos arreglos cuadripartitos, además de espacios públicos y privados, terrazas y patios centrales. Un punto importante a resaltar es la modificación antrópica del terreno, en donde las elevaciones naturales han sido completamente niveladas y aprovechadas para la construcción de los edificios monumentales. Los materiales arqueológicos presentes en estos sitios fueron, en su mayoría, fragmentos cerámicos con decoración y engobe, así como artefactos de lítica tallada (incluyendo lascas, fragmentos de navajillas de obsidiana, fragmentos de cuchillos de sílex), metates, objetos manufacturados en concha, entre otros. Todos estos datos resultan fundamentales para el conocimiento de la vida cotidiana de los habitantes de estas antiguas poblaciones; a partir del registro y estudio de los elementos arquitectónicos y su disposición en los espacios naturales, así como de los bienes arqueológicos muebles, se podrá generar información respecto a la interacción y apropiación de los diferentes estilos arquitectónicos que conforman el área, así como de las características de la organización y la estratificación social de la cultura maya prehispánica.



Foto 5. Trabajos de registro y documentación de vestigios arqueológicos. DSA-INAH, 2021.

En este tramo, además del registro y excavación de vestigios arqueológicos, se han documentado vestigios de época virreinal, como el denominado Camino Real, así como los rellenos constructivos de los terraplenes ferroviarios de los siglos XIX y XX y los elementos plásticos y metálicos correspondientes. Este registro complementa y da profundidad histórica a un amplio sector del occidente peninsular que se comunicó intensamente desde tiempos prehispánicos.

Uno de los elementos registrados a poca distancia al norte de la ciudad de Campeche es el único leguario hasta ahora reportado en territorio campechano.⁵ El leguario es una construcción de mampostería recubierta con un aplanado pintado de rojo. Dada su ubicación con respecto al ex convento de San Francisco, este leguario marcaba la segunda legua en el camino a Mérida. El camino colonial entre esas primeras ciudades novohispanas cubría unas 47 leguas y pasaba por poblaciones como Tenabo, Hecelchakán, Pomuch, Dzitbalché y Calkiní, comunidades que hasta hoy se reconocen como “propias del camino real.” En los recorridos de campo del proyecto se han encontrado los vestigios de esa vía empedrada que comenzó a construirse desde fines del siglo XVI.



Foto 6. Pretel del Camino Real. DSA-INAH, 2021.



Foto 7. Leguario de Campeche. DSA-INAH, 2021.

⁵ Antes del uso de kilómetros, las distancias se medían mediante leguas, que podían ser cortas o largas, de cuatro o de seis kilómetros, respectivamente.

Originalmente el camino contó con un pretil o pequeña barda a cada lado, delimitando así la superficie empedrada sobre la que se dio la comunicación en el occidente peninsular. Por allá circulaban campesinos, viajeros, animales de carga y tiro, así como carruajes de dos o de cuatro ruedas. De hecho, las excavaciones arqueológicas en algunos sectores han permitido documentar las marcas dejadas por el paso de diversos carruajes: se trata de surcos bien delimitados a lo largo de centenares de metros y que se formaron como en todo camino expuesto a diversas cargas y a la intemperie. El Camino Real tuvo, en promedio, 8 metros de ancho, aunque en algunos sectores se redujo a 5 metros por las condiciones lodosas del terreno, por ejemplo, en los tramos adjuntos al puente de Hampolol.

A fines del siglo XIX los empresarios yucatecos y campechanos decidieron modernizar su infraestructura hacendaria e iniciaron la construcción de una vía ferroviaria entre ambas ciudades, ya para entonces capitales de sus respectivas entidades. Gracias a las evidencias de diversos elementos pétreos e industriales encontrados a lo largo de las excavaciones arqueológicas practicadas en varios tramos del camino real, sabemos que la nueva vía fue construida justo encima del lado poniente del camino virreinal, prácticamente ocupando la mitad del antiguo empedrado. Para levantar el terraplén sobre el cual se montaron los durmientes y los rieles metálicos, los pretilos coloniales fueron desmantelados y se acarreó piedra y tierra de los alrededores, en ocasiones despojando de sillares labrados y de rellenos constructivos a los vestigios mayas cercanos.

Durante los meses de abril a junio del año 2021, a solicitud de los consorcios participantes en el proyecto Tren Maya y de la Residencia de FONATUR, las labores de salvamento arqueológico en el tramo 2 han incluido la visita y prospección de un poco más de 70 bancos de materiales, en los cuales se han registrado aproximadamente 400 monumentos arqueológicos de diversos tipos. Por la presencia en abundancia de monumentos arqueológicos, en algunos de estos bancos de materiales se han establecido medidas de restricción total y en otros se han delimitado polígonos de restricción provisional precautoria, todo ello con el objetivo de salvaguardar el patrimonio arqueológico; en los predios sin presencia de monumentos arqueológicos se han otorgado los vistos buenos de obra correspondientes.

Los monumentos arqueológicos registrados en estos bancos de materiales son en su mayoría de carácter doméstico, como pequeñas plataformas en las cuales se han excavado entierros humanos,

algunos con ofrendas, nivelaciones adecuadas a las elevaciones naturales, además de la presencia de materiales líticos como metates y artefactos de sílex, así como materiales cerámicos en superficie.



Foto 8. Uno de los entierros excavados en una plataforma habitacional. DSA-INAH, 2021.

Tramo 3 (Calkiní – Izamal)

Este tramo tiene una longitud de 172 kilómetros que van desde el municipio de Dzitbalché, en Campeche hasta Izamal, en el estado de Yucatán. La prospección arqueológica se ha realizado sobre el trazo del proyecto ferroviario, así como en algunas variantes del trazo original, abarcando 30 metros a cada lado del margen del eje, verificando premarcajes de posibles monumentos ubicados con base en la tecnología LiDAR. A la fecha se han recorrido 237.17 kilómetros en los cuales se han registrado una gran cantidad de monumentos de carácter prehispánico e histórico que debieron tener relación con sitios principales cercanos al área, conformados por estructuras abovedadas o por estructuras de mampostería organizadas en torno a patios; algunos otros sitios están conformados por basamentos y cimientos delimitados por un sistema de albarradas.

Estos monumentos arqueológicos corresponden al periodo Clásico (aunque con ocupaciones previas del Preclásico), posiblemente contemporáneos con el sitio de Oxkintok, que durante el periodo Clásico Temprano/Medio, fue el sitio hegemónico de la región. Las vasijas cerámicas comparten formas y

acabados de superficie asociadas a las tradiciones alfareras de Oxkintok, pero no lograron la misma calidad de acabados ni dureza, por lo que posiblemente fueron manufacturados por alfareros locales cuyos hornos no alcanzaban temperaturas muy altas. Los datos recuperados permitirán realizar un análisis espacial, diferenciando sitios menores y mayores, e identificar áreas de influencia de los asentamientos prehispánicos.



Foto 9. Levantamiento topográfico del sistema de albarradas. DSA-INAH, 2021.



Foto 10. Proceso de excavación de un cimientó con núcleo. DSA-INAH, 2021.

Al igual que en otros tramos, en este se han realizado labores tanto de prospección como de excavación arqueológica en lugares destinados a la extracción y/o tiro de materiales empleados para la construcción del proyecto ferroviario. Las exploraciones realizadas indican que hacia el periodo Clásico Medio/Tardío (500-900 d.C.), los habitantes de la región Puuc tenían tradiciones arquitectónicas ya consolidadas; en los rellenos constructivos se puede observar que existe un procedimiento estandarizado, tanto para seleccionar los lugares más aptos para la construcción de las viviendas, como en el uso de los materiales.

La técnica consistió en aprovechar los afloramientos de la roca madre, aunque fueran pequeños, para crear una superficie nivelada sobre la cual colocar los basamentos. En cuanto a los rellenos, estos fueron logrados acumulando piedra caliza amorfa, bien acuñada, con piedras pequeñas y morteros de tierra; mientras que los muros fueron construidos con sillares toscos y grandes, unidos con morteros de tierra y cal. Así, el registro arqueológico permitió determinar que, para

construir estos monumentos arqueológicos inmuebles, se utilizaron principalmente piedra caliza, tierra y algunos materiales orgánicos, como la madera y la palma; todas estas materias primas eran obtenidas fácilmente del ambiente natural que rodeaba a los antiguos asentamientos. Por otro lado, se identificaron espacios de producción dentro de las áreas residenciales, representadas por hornos de cal, cuya forma de planta es similar a las estructuras anulares. De manera preliminar puede decirse que se trata de construcciones cuya función se relaciona con la participación individual o compartida de los grupos domésticos mayas que habitaron esta zona de la región Puuc, por lo que se infiere que constituían espacios productivos integrados a la unidad habitacional.

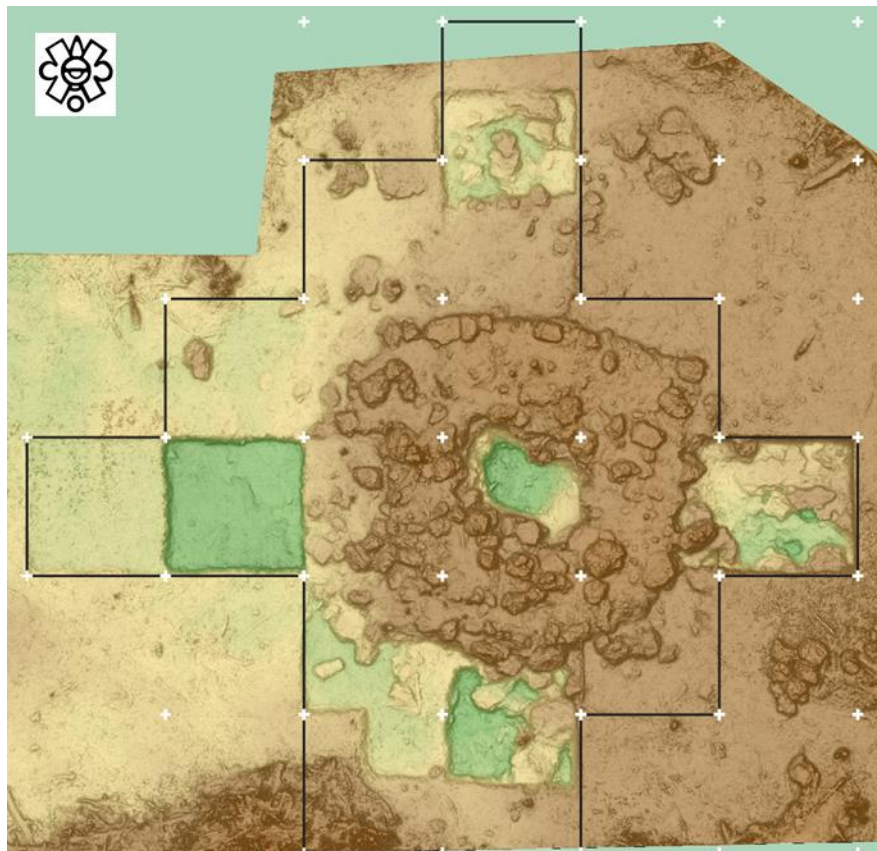


Figura 3. Modelo digital de elevación de un monumento arqueológico excavado. DSA-INAH, 2021.

Tramo 4 (Izamal – Cancún)

De este tramo se han prospectado 418.02 kilómetros a lo largo de los cuales se identificaron 3,051 monumentos arqueológicos (estos incluyen bienes muebles, inmuebles y rasgos naturales asociados), de los cuales se levantó el registro arqueológico pertinente y se obtuvo su ubicación geográfica utilizando dispositivos GPS de última generación, complementando con el registro fotográfico y los datos espaciales de la disposición y forma de las estructuras, esto con motivo de su continua integración a la base de datos del proyecto que sirve para su análisis en un sistema de información geográfica.

En el tramo 4 destaca la prospección y registro de sistemas kársticos hallados en el trayecto del proyecto ferroviario con el apoyo de los miembros de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH. Se inspeccionaron un total de 4 cuevas secas, en dos de las cuales se registraron tiosos cerámicos en diferentes puntos de las oquedades, elementos relacionados a los monumentos arqueológicos hallados en superficie.



Fotos 11 y 12. Exploraciones arqueológicas en los sistemas kársticos del Tramo 4. DSA-INAH, 2021.

Al igual que en los tramos anteriores, en el tramo 4 se han propuesto algunas modificaciones al trazo de la vía ferroviaria con la finalidad de evitar afectaciones a los monumentos identificados hasta el momento, tanto por los recorridos de superficie actuales como por investigaciones arqueológicas previas, cuyas características, calidad, cantidad y estado de conservación, resultan

en un cúmulo de datos importantísimos para el estudio de los grupos socio-culturales pretéritos y por tanto requieren atención especial por parte de este proyecto de investigación. Cabe destacar el hallazgo de dos conjuntos arquitectónicos, uno integrado por 66 monumentos arqueológicos y el otro por 29, entre los cuales se registraron afloramientos acondicionados, albarradas, basamentos, cimientos, metates, nivelaciones y terrazas, cuyo estado de conservación es variable, ya que algunos han sufrido afectaciones derivadas del aumento de población en la zona durante los últimos años.

Tramo 5 (Playa del Carmen – Tulum)

En el mes de abril de 2021 se dio inicio a las labores de salvamento arqueológico en este tramo, con la realización de prospecciones y supervisión arqueológicas de 450 pozos de sondeo de geotécnica llevados a cabo en la sección sur. Siguiendo las pautas establecidas por el proyecto de investigación arqueológica y con base en la normatividad vigente y aplicable en materia de monumentos arqueológicos, se han otorgado los vistos buenos correspondientes para los sondeos de geotecnia cuya realización no pone en riesgo al patrimonio de la nación, mientras que en las áreas con presencia de vestigios arqueológicos se han establecido las acciones necesarias para su protección.



Fotos 13 y 14. Trabajos de prospección arqueológica en los pozos de geotecnia del tramo 5.



COORDINACIÓN NACIONAL DE ARQUEOLOGÍA
DIRECCIÓN DE SALVAMENTO ARQUEOLÓGICO



Otra información de interés

Se ponen a disposición diversas ligas electrónicas donde el público en general puede consultar información de las acciones que el Instituto Nacional de Antropología e Historia ha puesto en marcha para la protección, salvaguarda, investigación y conservación del patrimonio cultural existente a lo largo del trazo del proyecto constructivo del Tren Maya:

- El Tren Maya, realidades y mitos-Mesa de Análisis 1 (25-marzo-2019; minutos 0:38:36 a 1:18:16). Seminario Patrimonio Cultural Antropología, Historia, Legislación. Políticas públicas y cultura:

https://www.youtube.com/watch?v=Qe9EQQv7f_I&list=PLrCDRHBaJg-QcbFHc0N76IZiOI9apRpXs

- Boletín N° 237 publicado por la Dirección de Medios de Comunicación del INAH, bajo el título “INAH colabora en el desarrollo de la construcción del Tren Maya para proteger el patrimonio cultural”:

<https://www.inah.gob.mx/boletines/9253-inah-colabora-en-el-desarrollo-de-la-construccion-del-tren-maya-para-proteger-el-patrimonio-cultural>

- Conferencia presidencial “Supervisión de obra del Tren Maya, Tramo 1 Palenque-Escárcega | Gobierno de México”, transmitida en vivo el día 09 octubre 2020 (minutos 03:07-11:24):

<https://www.youtube.com/watch?v=LcdoekdwAoE>

- Boletín N° 409 publicado por la Dirección de Medios de Comunicación del INAH, bajo el título “A la fecha, 100 kilómetros del Tren Maya han sido ya dictaminados por el INAH”:

<https://www.inah.gob.mx/boletines/9483-a-la-fecha-100-kilometros-del-tren-maya-han-sido-ya-dictaminados-por-el-inah>

- Conferencia presidencial “Supervisión de obra del Tren Maya, Tramo 3 Calkiní-Izamal | Gobierno de México”, transmitida en vivo el día 10 octubre 2020 (minutos 32:43 a 33:05):

<https://www.youtube.com/watch?v=hIPpSCRzIbE>

AVISO IMPORTANTE

Este documento es exclusivamente para uso personal, sin fines de lucro ni comerciales, quedando prohibida su publicación parcial o total en algún medio impreso o electrónico.

Los monumentos arqueológicos, paleontológicos e históricos, así como las zonas de estos monumentos, están protegidos por la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas y su Reglamento, siendo el Instituto Nacional de Antropología e Historia competente en materia, según lo establece el artículo 44 de la citada Ley. Toda reproducción de imágenes de monumentos arqueológicos, históricos y artísticos, así como zonas de dichos monumentos requiere de tramitar previamente su autorización ante el Instituto Nacional de Antropología e Historia; con fundamento en los artículos 3° y 17 de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas y 38, 39, 40 y 41 de su Reglamento.

El incumplimiento de lo antes señalado dará lugar a fincar las responsabilidades correspondientes en términos de las leyes que regulan la materia.



CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA

