

# Tren sin proyecto

JAQUE MATE / Sergio Sarmiento

(24-01-2022).- "Nada más que cuando digo

'esto va' es porque va.

¡Me canso ganso!".

Andrés Manuel López Obrador

Hay dos posibles formas de hacer una obra importante de ingeniería civil, como un ferrocarril. Una es elaborar primero un proyecto ejecutivo, que considere paso a paso el trazo, la mecánica de suelos, la propiedad de los terrenos en la ruta y todos los demás factores que puedan incidir sobre la construcción y los costos. Así se hacen las obras en los países desarrollados, en los que suele haber un catálogo de proyectos ejecutivos que se van realizando poco a poco sin importar los cambios de gobierno. El tiempo y dinero que se invierten en los proyectos ejecutivos reducen errores y problemas posteriores.

La otra posibilidad es empezar la obra sin proyecto e ir resolviendo los problemas como se vayan presentando. La ventaja es que no hay que gastar ni perder tiempo en un proyecto ejecutivo. La desventaja es que suele haber imprevistos y las cosas terminan mal. ¿Qué tan mal? Ahí tenemos como ejemplos el tren-interurbano Toluca-Ciudad de México que empezó Enrique Peña Nieto y que debería haberse concluido en 2017 y también la Línea 12 del Metro que construyó Marcelo Ebrard sin proyecto ejecutivo, a precio alzado y por tiempo determinado. El "a'i se va", a veces no va a ningún lado.

Con el Tren Maya se está repitiendo la experiencia. No hubo proyecto ejecutivo ni manifestación de impacto ambiental. El presidente López Obrador pidió permiso a la Madre Tierra en una ceremonia surrealista y mucha de la información ha sido ocultada por razones de "seguridad nacional". La prisa es la característica fundamental de la obra. "El compromiso es que el Tren Maya debe estar entrando en operación en diciembre de 2023, la obra debe estar terminada por etapas entre junio y noviembre de 2023", ha señalado el secretario de Gobernación, Adán Augusto López Hernández.

El Tren Maya tenía un presupuesto original de 161,356 millones de pesos: sí, con esa extraordinaria precisión. ¿Cuánto costará finalmente? Es difícil saberlo. El gobierno de la honestidad no revela las cifras. Rogelio Jiménez Pons, quien como director del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) era el responsable, reconoció en una comparecencia ante el Senado en octubre de 2021 que el costo sería de unos 200 mil millones de pesos. La razón, los cambios sobre la marcha. Se ha modificado el trazo e incluso las características del proyecto. Primero se planeaba un tren superficial, después se empezó a construir un tramo elevado en Playa del Carmen, hoy se ha cancelado la parte elevada y se hará pasar la vía por detrás de los hoteles por lo que se están expropiando terrenos que antes no se necesitaban. El grado de imprevisión llega a niveles alucinantes: se planeó primero un tren de diésel, hoy será parcialmente eléctrico.

Jiménez Pons ha sido reemplazado sin explicación en Fonatur y en la dirección de la obra. Su sustituto es Javier May, tabasqueño, quien cuenta solo con estudios de preparatoria. "No se necesita que uno sea ingeniero en líneas férreas para coordinar los trabajos de construcción y de diseño", explicó el secretario de Gobernación, también tabasqueño.

El proyecto está siendo modificado para terminarlo más rápido sin considerar que se están eliminando algunas de las razones por las que supuestamente se está construyendo. Ya no tendrá, por ejemplo, estaciones ni en Campeche ni en Playa del Carmen. Preocupa más, sin embargo, que en esta prisa se cometan errores garrafales como en la Línea 12.

· DOS BOCAS

Rocío Nahle, hoy secretaria de Energía, decía en 2018 que la refinería de Dos Bocas costaría 6 mil millones de dólares. Después se presupuestó en 8 mil millones. El 10 de mayo de 2019 AMLO declaró: "Va a estar terminada para mayo del 2022. ¡Me canso ganso!". Hoy se calcula que puede costar 12,500 millones de dólares y no hay fecha de terminación. El ganso está cansado.

@SergioSarmiento

Copyright © Grupo Reforma Servicio Informativo

**ESTA NOTA PUEDES ENCONTRARLA EN:**

<https://www.reforma.com/tren-sin-proyecto-2022-01-24/op219963>

Fecha de publicación: 24-01-2022