



Cinco contrastes del Tren Maya, obra de la que AMLO dio banderazo

Con el arranque de la construcción del Tren Maya, arrecia la polémica sobre este proyecto emblemático del presidente Andrés Manuel López Obrador que causa protestas ciudadanas aunque, a diferencia de otras megaobras.

CIUDAD DE MÉXICO .- Con el arranque de la construcción del Tren Maya, arrecia la polémica sobre este proyecto emblemático del presidente Andrés Manuel López Obrador que causa protestas ciudadanas aunque, a diferencia de otras megaobras, también suma apoyos de organismos y expertos.

Estas cinco claves explican los contrastes del Tren Maya, una de las obras con las que López Obrador pretende reactivar la economía tras la crisis por el COVID-19.

1. EL COSTO

La obra contempla una inversión de 120.000 millones de pesos (más de 5.500 millones de dólares) con una extensión de 1.460 kilómetros en cinco estados del sureste: Tabasco, Campeche, Yucatán, Chiapas y Quintana Roo.

Ante este costo, ciudadanos y especialistas han cuestionado las prioridades del presidente, quien ha aplicado una política de austeridad en el Gobierno y ha rechazado contraer deuda para un plan de rescate ante la crisis del coronavirus.

Un miembro de la Junta de Gobierno del Banco de México consideró que "existen algunos márgenes de maniobra", como reorientar el "gasto público de proyectos polémicos de gran envergadura a prioridades surgidas de la pandemia".

Pero hay analistas del sector privado que sí prevén desarrollo económico con el ferrocarril, que transportará turistas y mercancía. "Definitivamente puede apoyar de manera positiva, pero va a depender mucho de la velocidad", opinó María del Carmen Martínez-Richa, analista de gobiernos subsoberanos de **Moody's** en una videoconferencia.

2. EL DESARROLLO

El Tren Maya "sacará de la situación de pobreza" a 1,1 millones de mexicanos en el sureste, una disminución de 15 % para 2030, consideró el Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat).

En un documento, el organismo previó que la economía "crecerá al doble" en los lugares donde pase el Tren Maya, con un impacto local de 2,1 billones de pesos (96.703 millones de dólares).

Sin embargo, la "insistencia" de impulsar proyectos de infraestructura como el Tren Maya, "cuya rentabilidad social no ha sido evaluada", es un aspecto "preocupante" para el Centro de Estudios Económicos del Sector Privado (CEESP) del Consejo Coordinador Empresarial (CCE).

3. LOS EMPLEOS

México perderá casi 1 millón de empleos formales por la pandemia, como ha reconocido el propio presidente, aunque el Instituto para el Desarrollo Industrial y Económica (IDIC) pronosticó hasta 1,86 millones de trabajos perdidos entre formales e informales.

No obstante, López Obrador ha argumentado que creará 2 millones de plazas este año con obras como el Tren Maya, que generará 80.000 puestos en la construcción de los primeros cinco tramos.

A este estimado, ONU-Hábitat añadió 715.000 nuevos empleos de aquí al 2030 en los 16 municipios que tendrán una estación de ferrocarril.

Además, aseveró el organismo, habrá 150.000 empleos asociados en la economía rural, para totalizar casi un millón.

Pero la cifra de empleos que requeriría México sería mayor, pues el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (Inegi) reportó esta semana que 12,5 millones de mexicanos perdieron su trabajo o ingreso en abril.

4. PUEBLOS INDÍGENAS

ONU-Hábitat también anticipó un incremento de 28 % de la población originaria ocupada con respecto a 2015 con el ferrocarril, al estimar que 46 de cada 100 personas empleados serán de comunidades indígenas.

El Gobierno federal realizó una consulta en diciembre pasado en la que pueblos indígenas de los cinco estados avalaron el proyecto en asambleas con más de 5.000 representantes.

Aun así, más de 150 asociaciones civiles y casi 100 líderes sociales firmaron una carta esta semana para expresar su rechazo a la megaobra.

"Durante el avance del proyecto se han atropellado los derechos y garantías de la población y se ha violentado el Estado de derecho", citó el texto firmado por consejos maya de la región y la Asamblea de los Pueblos Indígenas del Istmo en Defensa de la Tierra y el Territorio (APIIDTT), entre otros.

Además de cuestionar la consulta pública, las agrupaciones alertaron que la construcción "genera graves riesgos" a 7.274 sitios arqueológicos en los alrededores del trazo, de los que 1.288 están a menos de 10 kilómetros de distancia de las vías.

5. EL AMBIENTE

El Tren Maya "propiciará la degradación, deforestación y fragmentación" de 23 Áreas Naturales Protegidas (ANP), añadió la misiva, también firmada por el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (Cemda) y Greenpeace.

También, aseguraron, peligran siete regiones terrestres y 11 hidrológicas prioritarias, catalogadas así por el Gobierno.

Aunque la dependencia encargada de la obra, el Fondo Nacional de Turismo (Fonatur), ha asegurado que cuenta con 95 % del derecho de vía, los ambientalistas denunciaron que esta cifra es apenas del 40 %.