

2023-09-13

Los retos del Tren Maya en Yucatán: AMLO agendaría viajes de prueba a mayor velocidad

Autor: Redacción

Género: Nota Informativa

<https://www.yucatan.com.mx/merida/2023/9/13/los-retos-del-tren-maya-en-yucatan-amlo-agendaria-viajes-de-prueba-mayor-velocidad-432094.html>

El presidente Andrés Manuel López Obrador planea para las próximas semanas la "revancha" con el Tren Maya, que en su primer recorrido oficial del 1 de septiembre pasado, la moderna y veloz "locomotora" tuvo problemas de sobrecalentamiento y fallas mecánicas que obligó a detener la máquina y circular a 30 o 20 kilómetros por hora.

Trascendió que dichas fallas no fueron del agrado del presidente, que en el citado viaje se vio acompañado de empresarios de alto nivel, gobernadores y funcionarios que fueron testigos de los problemas que afronta el nuevo ferrocarril. Esto habría desatado un fuerte regalo del Presidente hacia los militares encargados de la operación del Tren Maya, porque le aseguraron que "todo estaba bien" y no fue así.

La empresa militar Tren Maya, que administra y opera la totalidad del proyecto del Tren Maya ante la desincorporación de Fonatur, ya planea y organiza otro recorrido de supervisión del presidente López Obrador antes que finalice este mes, pero solamente de Cancún a la estación de Teya, en Mérida, y a mayor velocidad.

Luego de este segundo viaje, el presidente pretende realizar otro recorrido en octubre próximo, pero de Campeche a Chiapas con lo que estrenará esta vía férrea pues el primer viaje del Tren Maya fue de Cancún a Campeche de ida y regreso. Sin embargo, ese viaje fue muy tardado, sólo de la estación de Hecelchakán a la de Teya duró entre 7 y 8 horas el recorrido.

Plan maestro del Tren Maya en Yucatán, aún con pendientes

En realidad la ejecución del plan maestro del Tren Maya todavía no termina, quedan muchas obras pendientes de conclusión, como se aprecia en los propios vídeos de avances de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Incluso, el presidente López Obrador aseguró que lleva un 90% de avance todo el proyecto, pero físicamente en las obras grandes como estaciones y paraderos se aprecia mayor atraso.

Oficialmente la construcción de las vías férreas del Tren Maya inició el 2 de junio de 2020 con el banderazo que dieron el presidente López Obrador y el gobernador Mauricio Vila Dosal en la antigua estación del ferrocarril en Maxcanú.

Lleva 3 años y 3 meses de construcción y aunque la inauguración está programada para diciembre próximo, es muy difícil que todas las obras queden al 100%. De hecho, López Obrador asignó otra fuerte suma de dinero en el presupuesto de egresos de la federación para 2024 que asciende a \$120,000 millones, con lo que su costo acumulado sería de \$480,000 millones.

Los "pros" y "contras" del Tren Maya

El Tren Maya es polémico desde su concepción por el cambio de trazo original, por la afectación a la selva maya, a la diversidad de flora y fauna, la alteración de cenotes y cuevas vírgenes, así como la expropiación de tierras ejidales y privadas.

Sin embargo, generó una súper derrama económica en Yucatán y en general en los cinco estados donde se construye la nueva infraestructura ferroviaria que conectará con el Tren Interoceánico en Palenque, Chiapas.

Monforte González afirmó que se volvió difícil conseguir obreros y colaboradores para las actividades económicas que de manera cotidiana ya se realizaban en el estado, forzó un incremento en los salarios y en los precios de algunos insumos, y también afectó la disponibilidad de maquinaria especializada y sus operadores.

Hoy, continúa presente este fenómeno económico y laboral, sin embargo ya se percibe una disminución de los indicadores y la situación se empieza a normalizar y estabilizar porque muchos obreros y equipos terminaron su trabajo.

De acuerdo con reportes oficiales de Fonatur, el Tren Maya generó 114,000 empleos durante la etapa fuerte de trabajo. En el tramo 4, que es de 239 kilómetros de vía doble electrificada de Izamal a Cancún, según reporte de Fonatur del 24 de julio de 2023, había generado 62,000 empleos.

Esta bonanza económica generada por los ingresos laborales y llegada de cientos de trabajadores se reflejó principalmente en las ciudades yucatecas de Valladolid e Izamal donde hubo un "boom" de renta de viviendas, cuartos, departamentos, salas de fiestas convertidas en campamentos y de consumo de alimentos y otros servicios, pero al día de hoy hay una desaceleración de actividades laborales y económica porque casi el 90% regresó a sus lugares de origen o hallaron trabajo en otro lugar de la región.

Queda una parte de obreros, pero según se apreció en las estaciones en construcción son los indispensables para que terminen la obra, tanto de las estaciones, algunos detalles de las vías férreas y las nuevas carreteras.

Los trabajadores que aún quedan en las obras pendientes, algunos de ellos fueron reubicados en la construcción de otras estaciones, pero en trabajos distintos al que fueron contratados.

Cuando inició el proyecto, cientos de trabajadores fueron contratados, por lo que muchas familias de las comunidades rurales vieron la oportunidad de realizar pequeños negocios, principalmente, en la venta de comida yucateca y antojitos mayas que llevaban por grandes cantidades a las obras. Incluso, hubo quienes compraron bicicletas y motocicletas para el transporte de sus mercancías.

La presencia de los trabajadores causó que las rentas de las casas se incrementaran hasta en un 300% porque la prestación para empleados de la constructora Ingenieros Civiles y Asociados (ICA) incluyó el apoyo de renta. Sin embargo, ahora que terminó esta bonanza, los dueños de las viviendas quieren mantener las altas rentas, pero es insostenible. Por ejemplo, la renta de una casita de fraccionamiento estaba en \$2,000 al mes y llegó hasta los \$8,000.

El alto consumo de esos más de 62,000 trabajadores del Tren Maya en Yucatán generó temporalmente escasez de hielo y de cerveza, al grado que los pescadores pasaron problemas para la compra de hielo para la conservación de su pesca.

Tragedias y delincuencia alrededor del Tren Maya

La llegada de cientos de trabajadores foráneos también trajo problemas sociales y de delincuencia porque, según publicó el Diario el 22 de agosto, delincuentes "disfrazados" de obreros exigieron el pago de "derecho de piso" de \$8,000 a mecánicos de Valladolid.

También se tuvo conocimiento de personas fallecidas durante las obras del Tren Maya, entre ellos 2 conductores de volquetes y uno de maquinaria pesada por infarto, accidentes de tránsito con fatales resultados o lesionados graves.

Sin duda el Tren Maya seguirá su ruta como parte de la historia de la Península de Yucatán y el Sureste mexicano y está por ver que se cumplan los pronósticos de ONU Hábitat que realizó un estudio, por el que cobró 5.5 millones de dólares, donde proyecta que el Tren Maya creará de 715,000 a 945,000 nuevos empleos de hoy al 2030 y que reducirá 15% los índices de pobreza en el sureste, según su estudio de mayo de 2020.

Te puede interesar: De chofer de AMLO a empresario de la 4T: familia de "Nico", beneficiaria del Tren Maya

Este proyecto ferroviario también tiene como objetivo, según Fonatur y la Sedena, de incrementar el volumen de carga en combustibles y materiales, disminuir contaminantes al sustituir a un buen número de camiones de carga, aumentará la afluencia turística y conectará los principales circuitos turísticos de la región, entre otros beneficios.

"Visualizamos un futuro de crecimiento moderado, pero estable y sostenido conforme vayan concluyendo estas grandes obras de infraestructura ferroviaria y vayan entrando en operación", coincidió el presidente local de la CMIC.