



GENTE DETRÁS DEL DINERO

EL AUTOBOICOT DEL BALASTO MAYA

POR MAURICIO FLORES

En junio del año pasado, imposibilitados de realizar el desembarco de su carga y con deudas crecientes ante la negativa de su cliente de pagar el servicio, los barcos de Melody y Gazibey tuvieron que arrojar al mar las 40 mil toneladas de piedra balasto para el Tren Maya, independientemente de la promesa del Gobierno de Andrés Manuel López Obrador de apoyar al régimen de Miguel Díaz-Canel con la compra el material en las minas de Cienfuegos; hoy corre fuertemente la sospecha que se abortó ese acuerdo —que habría reducido los costos de construcción— para favorecer el oneroso servicio de flete administrado por empresas de Amilcar Olán, supuesto intermediario favorito del régimen.

La sospecha de autoboiicot inició cuando la coordinación de construcción del Tren Maya, a cargo del general Gustavo Vallejo, optó por desembarcar el material pétreo, proveniente de las lejanas pedreras de Veracruz, en Puerto Progreso y en SeybaPlaya (Yucatán y Campeche, respectivamente) para luego trasladarlo por centenares de kilómetros en camión.

Se requerían entre cuatro y cinco millones de toneladas de ese material para los primeros 5 tramos del proyecto férreo, y en promedio los contratistas pagaron un dólar por cada tonelada por kilómetro de transporte.

Con arrastre promedio de 1,000 kilómetros hasta los frentes de construcción, un material cotizado en 25 dólares por tonelada a pie de mina en la zona norte de Veracruz, llegó a su cliente en 90 dólares..., o más alto.

Ya, a mediados del año pasado, algunos intermediarios —hasta siete empresas creadas al vapor para realizar la transacción— lo cotizaban en 170 dólares la tonelada para su reventa al intermediario final que lo entregaría al Tren Maya.

Es decir, que en una primera intermediación, el costo de flete habría sido 2.6 mayor que el valor de la piedra necesaria para estabilizar las vías de los trenes y, por ello, la expresión de Amilcar Olán de “ahí está la lana” para instruir a sus cercanos para abastecer 500 mil toneladas de balasto conforme a los audios dados a conocer esta semana por *Latinus*.

Una solución operativa de mucho menor costo de flete hubiese sido habilitar muelles flotantes en los espacios disponibles en Punta Venado o Chetumal para transporte vía marítima y sólo camiones en el último tramo, pero las opciones fueron rechazadas por los intermediarios.

Ahora existen pistas periodísticas de por qué no se aceptó abaratar el flete.

El intermediario del balasto cubano fue Indi, el grupo constructor de Manuel Muñozcano y que, aliado con Azvi, construyó el tramo cuatro (de Calkiní a Izamal) y, junto con Mota Engil, que dirige José Miguel Bejos, el Tramo 5 Norte (de Cancún a Tulum).

Calica no acepta. La más reciente oferta de Andrés Manuel López Obrador fue entrar a una negociación con Vulcan Materials para comprar los terrenos de Sak Tun, conocido también como Calica, que se encuentran en litigio de arbitraje internacional. El mandatario ofreció a finales de diciembre pasado entrar a una negociación con la firma que encabeza Thomas Hill para que el predio en Punta Venado fuera valuado por el Indaabin, a fin de llegar a un precio... cercano a los 300 millones de dólares.

Pero, mala tarde, porque el arbitraje que mantiene Vulcan es para obtener 1,600 millones de dólares por Calica. Y ahí no hay descuentos.

CMIC, Acapulco y Abierto de Tenis. Una de las iniciativas más nobles y proactivas para apoyar a los habitantes de Acapulco, Guerrero, para sobrevivir y recimentar su vida en el puerto, es la de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC), que encabeza Francisco Solares Alemán: establecer, con los empresarios adscritos al organismo, talleres de capacitación en oficios como albañilería, plomería, carpintería, electricidad o cualquier otro trabajo especializado en construcción.

Ello dará empleo de aprendizaje en medio de una emergencia que aún está lejos de ser superada para la mayoría de los guerrerenses y, lo más relevante, generar las capacidades suficientes para llevar adelante un proceso de reconstrucción que se extenderá por más de cinco años.

Tristemente, el Gobierno federal ha carecido de la grandeza para reorganizar la estructura urbana de Acapulco, dejando espacios peligrosos de descontento y desorden social (no se diga del crimen organizado que, por cierto, acapara en algunas colonias materiales de construcción). Esa situación bien puede ser el elemento que más puede influir —el enojo, el crimen organizado— para impedir que se efectúe el Abierto de Tenis 2024, pues las estimaciones físicas indican a los organizadores del evento que ello es posible.

