



↓ **Otros ángulos**
Raúl Cremoux
X: @RaulCremoux | cremoux.raul@gmail.com | raulcremoux.com

¿Quién cuida el Tren Maya?

• Tras la investigación, aumentarán las irregularidades.

Para resucitar la atención en plena Semana Santa, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) nos mostró deficiencias e irregularidades en la construcción del Tren Maya como queriendo decir que el descarrilamiento no es otra cosa que un botón de muestra. Y lo es, puesto que ese incidente se dio en terreno plano considerado como regular. Ya se hacen especulaciones sobre lo que pueda ocurrir sobre cenotes, lagunas y pisos elevados montados sobre terrenos acuosos y manglares.

indica que en esta área no existen vestigios arqueológicos. Por si estas irregularidades fuesen pocas, la Comisión Federal de Electricidad subcontrató 82.4% de los servicios considerados impostergables.

“El 28 de abril de 2022, el gerente de Enlace Territorial de Fonatur Tren Maya con nota informativa indicó que el trazo original presentaba complejidad en la adquisición del derecho de vía por la existencia de viviendas e instalaciones que elevarían el costo del proyecto, así como reubicar instalaciones existentes de gas, líneas eléctricas

de media y alta tensión, fibra óptica y agua potable. Impidiendo lo establecido para concluirse en su totalidad para diciembre de 2023”.

Al auditar los trabajos en el tramo 6, que va de Tulum a Chetumal, la ASF reportó que Fonatur no presentó el programa de vigilancia ambiental ni explicó cuál fue el destino de la madera de los árboles derribados para construir la vía, por lo que emitió dos promociones de “responsabilidad administrativa sancionatoria”.



Había que tenerlo rápido para que encajara en época preelectoral y mostrara que una obra magna de más de mil quinientos kilómetros estaba ahí en el sureste mexicano para maravillar al mundo. Así se nos dijo y repitió cansinamente apenas cien días atrás. ¿Lo recuerda? La ASF vino a esclarecer que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) compró un terreno de 295 mil 157 metros cuadrados, que no será utilizado. ¿Para qué lo adquirieron; quién lo autorizó?

Había que construirlo rápido para que encajara en época preelectoral.



Consulte otras columnas del autor siguiendo el QR.



La Auditoría Superior indica que además hubo fallas en la planeación del proyecto en el Tramo 4, que va de Izamal a Cancún, en el que se pagaron gastos innecesarios para construir estructuras y la plataforma de la vía, así como en la modernización de la autopista Mérida-Cancún. No es todo. Se gastaron 18 millones de pesos para proteger y tratar zonas de vestigios arqueológicos en cinco de los casi 160 kilómetros del Tramo 3, que va de Calkiní a Izamal, pero el Instituto Nacional de Antropología e Historia

Es sólo el principio, de la forma irresponsable, casi secreta, de cómo se ha llevado a cabo una obra que quiere ser icónica y representativa de la llamada *cuatroté*. Estas irregularidades serán mucho mayores conforme se avancen las investigaciones en terrenos de alto contraste, ya que ahí se verá por qué los costos se han triplicado de 8 mil millones a casi 23 mil millones de dólares. Por otra parte, la promesa de que no se derribaría ni un solo árbol, como consta en la entrevista que le hizo **Carmen Aristegui a López Obrador** en la construcción del Tren Maya, se ve palmariamente destrozada, como la selva yucateca.