

El Tren Maya y la sombra del NAIM y la línea 12 del Metro

Por: Miguel Valencia Mulkay. 30/01/2022

15 de enero de 2022

Detrás de cualquier megaproyecto está aquello que los griegos clásicos llamaban el *hubris* o la desmesura, la presunción, la arrogancia, la imprudencia, la ambición excesiva, la falta de contacto con la realidad, el ego desmedido, la excentricidad, el desprecio por las opiniones de los demás, el desarrollo paranoide, de su promotor o promotores, habitualmente reyes, emperadores, presidentes, políticos, grandes empresarios, directores de empresa. Desde la antigüedad el *hubris* fue severamente castigado por los dioses: la Torre de Babel.

En la modernidad, la ciencia y la tecnología y la economía de crecimiento sin límites, ellas mismas sustentadas en el *hubris* o la desmesura, han propiciado la multiplicación de megaproyectos en muchos países del Sur global, especialmente, desde la aparición del *pensamiento único* y el lema neoliberal *¡No hay alternativa!* (TINA) de Margaret Thatcher. En su campaña presidencial y al iniciar su gobierno en 1988, Salinas de Gortari anunció, con bombo y platillo, la construcción de megaproyectos (literalmente), como la autopista del Sol a Acapulco y el Tren Magnético en la ciudad de México.

Desde entonces, los megaproyectos no han dejado de construirse en México- presas, super carreteras, puertos, aeropuertos, torres, grandes centros comerciales-, a pesar de las grandes crisis económicas que ha vivido el país desde principios de los 90, de los daños excesivos que provocan estas obras en las riquezas que no tienen precio- los bienes comunes (diversidad biológica y cultural, reservas de agua limpia, petróleo, metales; bosques, selvas, limpieza de los aires, las aguas, los suelos)- y de los enormes descalabros presupuestales que tienen estos proyectos de muerte, como los califican los campesinos, los indígenas y los vecinos afectados por su construcción. Los megaproyectos terminan costando entre tres o cinco veces más de lo presupuestado originalmente (el Tren rápido México- Toluca va por tres veces su costo original) Han resultado ruinosos en todo sentido.

Ni la legislación, ni la normatividad, ni las consultorías, ni los amparos, ni las

ciencias ambientales mexicanas han logrado detener o prohibir la construcción de estas bombas atómicas que explotan en cámara lenta en algún territorio que son en los hechos los megaproyectos. Al CONACYT y los grandes centros de investigación universitarios no les conviene estudiar el daño socioambiental de los megaproyectos en el mediano y largo plazo: ni soñarlo: hacerlo va contra la religión de la economía y el culto a la ciencia y la tecnología.

La idiosincrasia de los partidos y buena parte de los académicos mexicanos- desarrollismo, economicismo, progresismo- sostiene la proliferación de los aberrantes megaproyectos en nuestro país. Las infraestructuras dan fundamento al sistema político y económico que beneficia sólo a una minoría rapaz que no quiere dejar de serlo. Por la injusticia extrema que entrañan, los megaproyectos se hacen a espaldas de la población. Las consultas sobre su construcción son invariablemente una farsa. El dinero gastado en megaproyectos es siempre un dinero mal gastado.

En 2006, Marcelo Ebrard, el muy ambicioso jefe de Gobierno de la Ciudad de México, lanza su panoplia de megaproyectos: la línea 12 del Metro, la Supervía del poniente, el túnel Paseo de la Reforma- Santa Fe, el Eje Troncal Metropolitano, entre otros.

En esos años, se estimaba en el mundo el costo de la construcción de un kilómetro de Metro en unos 150 millones de dólares. Parecía muy difícil que la capital de un país tan endeudado, con una Deuda Eterna (FOBAPROA), una gran población entre la pobreza y la miseria, un suelo lacustre muy débil, muy malas finanzas y opositora al gobierno federal de su país, tuviera la capacidad de realizar la construcción de la línea 12 del Metro, con bastante menos de 3,000 millones de dólares, sin mayores descalabros. El suelo lacustre de Iztapalapa y Tláhuac parece haber resultado peor de lo que se decía. El gobierno panista de Felipe Calderón parece haber resultado menos amigable con la ciudad de México de lo que se decía.

Por las grandes desgracias y las fallas calamitosas que ha sufrido la línea 12 del Metro, todo parece indicar que para construirla hubo que buscar todas las formas de bajar el costo de su construcción y equipamiento: parece que se contrataron diseñadores, consultores, supervisores, contratistas, trabajadores, fabricantes de equipos, un poco o muy desesperados, por falta de trabajo. Para ser puestos en operación, los megaproyectos requieren habitualmente más de un sexenio o los dineros de un fondo de inversiones internacional, algo que detestan los políticos mexicanos de hoy día.

En 2012, el muy ambicioso presidente Peña Nieto, lanza la idea de construir el nuevo super aeropuerto de sus sueños: el Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), sobre el pésimo suelo del lago de Texcoco que se dice se hunde unos 25-30 centímetros al año. Acepta un proyecto de aeropuerto realizado por el arquitecto más caro del mundo, Norman Foster, acostumbrado a que sus proyectos terminan costando cuando menos cinco veces más de lo presupuestado. Este megaproyecto podría llegar a costar más de un billón de pesos en los primeros 10 años de obras. Prometía tener un costo prohibitivo de mantenimiento.

Al iniciar la gestión de Peña Nieto, la gran pobreza y miseria de la población mexicana contrasta con la opulencia de del NAIM, un servicio aeroportuario que solo pueden utilizar el 3% de su población: el colmo de la transferencia de poder y riqueza de los pobres a los ricos de este país. Peña Nieto quería dejar construido al menos la mitad de este megaproyecto. Meses después del final de su gestión, la cancelación de este megaproyecto fue bienvenida por aquellos que nunca han viajado o muy pocas veces en su vida han viajado en avión: la mayoría de la población mexicana.

La sombra del NAIM y de la línea 12 del Metro se proyecta ahora sobre el Tren Maya y otros megaproyectos de la 4T: pueden ser abandonados por el siguiente gobierno mexicano, por muy diversas razones, nacionales o internacionales; pueden resultar mucho más costosos de lo que se suponía costarían (el suelo calcáreo y los cenotes de Yucatán pueden crear al Tren Maya muchos problemas de construcción) ; pueden producirse fallas de diseño, construcción o mantenimiento que a su vez provoquen accidentes con muchos muertos y heridos o un costo excesivo de operación o mantenimiento; pueden provocar una gran oposición de defensores de las culturas originarias o de la diversidad biológica(el sureste mexicano contiene una diversidad de especies con reconocimiento mundial; pueden provocar una gran

cantidad de problemas mayores que ahora no existen.

El gobierno de la 4T da en estos días señales de impaciencia: aprueba “acuerdos administrativos” de “seguridad nacional”, para quitar las verificaciones legales de sus impactos socioambientales y otros trámites legales que requiere cualquier obra de alto riesgo, para acelerar la construcción de los megaproyectos que van atrasados en su programa y hace grandes cambios entre los responsables principales de su construcción. Los megaproyectos que promueve pueden arruinar la historia de la 4T, algo que dice que quiere defender. La historia no será complaciente con Ebrard, Peña Nieto y López Obrador.

El Tren Maya y la sombra del NAIM y la línea 12 del Metro

PD: Les comento que con el apoyo de abogados ambientales que participan en el movimiento mexicano ante la emergencia climática y ambiental y la firma de varios compañeros ambientalistas o ecologistas, hacia el 22 de diciembre de 2021 presentamos ante el juzgado 5° administrativo federal de la ciudad de México un amparo contra el «Acuerdo» de López Obrador. Nos han puesto muchas trabas, pero el amparo no ha sido rechazado todavía. El abogado José Antonio Foronda Farro, integrante del colectivo Cambiemos el Sistema No el Clima, nos ha representado en esta iniciativa. Los mantendremos informados al respecto.

[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ](#)

Fotografía: Diario de Yucatán

Fecha de creación

2022/01/30