

Nunca se gastó tanto para el bienestar del pueblo: AMLO

● De gira en Hidalgo garantizó la ampliación de los 250 kilómetros de la carretera Pachuca-Huejutla

● Ratificó que acabar con la corrupción e impunidad es la manera de liberar fondos para el desarrollo

AMLO: nunca en el país se había destinado tanto presupuesto al bienestar del pueblo

ALMA E. MUÑOZ

ENVIADA
HUEJUTLA DE REYES, HGO.

"Es posible que una vez que rescatemos el sector petrolero y el sector eléctrico, hasta bajemos los precios de los combustibles", señaló ayer el presidente Andrés Manuel López Obrador.

En la continuación de su gira por hospitales rurales, destacó que no quiere que "nadie me diga, y hasta ahora no ha ocurrido: 'Usted ofreció algo y no cumplió'. Tengo ese orgullo", comentó y resaltó que "le pesa mucho saber que los compromisos deben cumplirse. Siempre tengo esa preocupación".

Por eso, en la zona de la Huasteca ratificó que ya se creó la empresa Telecomunicaciones e Internet para Todos, que proveerá de esos servicios a todo México, hasta a las regiones más alejadas.

Tras recorrer el hospital rural de este municipio de la Huasteca hidalguense, resaltó que "nunca se había destinado tanto presupuesto para el bienestar del pueblo". Así que garantizó la ampliación de los 200-250 kilómetros de la carretera Pachuca-Huejutla, de lo que está enterado el hidalguense Arturo Herrera, secretario de Hacienda, a quien desde que era subsecretario le pidió ayuda para que no falte presupuesto.

rio le pidió ayuda para que no falte presupuesto.

En su octava visita al estado —como parte de los recorridos que inició el viernes en Cerritos, San Luis Potosí—, el Presidente recordó que el combate al robo de combustibles ha costado pérdida de vidas humana —en referencia a la explosión en Tlahuelilpan, Hidalgo, ocurrida el 18 de enero, cuando vecinos de la zona sacaban gasolina de una toma clandestina—, "es de las cosas que más me duelen en el tiempo que llevo gobernando".

Ratificó que acabar con la corrupción e impunidad es la manera para liberar fondos para el desarrollo.

Resultados

"Está dando resultados, no estamos aumentando impuestos ni creando nuevos. No se está endeudando al país, al contrario, estamos bajando la deuda; no hay gasolinazos, estoy cumpliendo el compromiso de que no iban a aumentar en términos reales los precios de las gasolinas, del diésel, del gas, de la luz, y lo voy a cumplir hasta el final de mi gobierno".

Además, "hay menos inflación que antes", el peso se ha fortalecido con relación al dólar y tenemos presupuesto.

Posteriormente, el mandatario se dirigió por carretera a Chicontepec, Veracruz (hora y media de distancia, aproximadamente), donde reiteró que continuará visitando los pueblos, porque "no me hallo en la Ciudad de México, en Palacio Nacional".

A su arribo, se encontró con cientos de personas —más que quienes estuvieron en la explanada del hospital rural donde dio su discurso— que esperaban bajara de su camioneta para exponerle diversas demandas. Entre ellas, de

carreteras, inclusión de citricultores en Sembrando Vida; médicos y medicinas en el hospital Llano Enmedio, en Ixhuatlán de Madero...

Entre el tumulto resaltaron los gritos de "¡Qué se baje, qué se baje!", pero el mandatario descendió del vehículo tras vallas. Ahí le regalaron un bat.

En las dos visitas —acompañado en Hidalgo del gobernador Omar Fayad, y en Veracruz, de Cuitláhuac García, así como de integrantes del

gabinete federal de salud— se observó mayor vigilancia de militares.

López Obrador regresó por tierra a la Ciudad de México, luego de recorrer alrededor de 360 kilómetros.

La Jornada



Utilizan en obras fallidas dinero de los trabajadores



▲ En su recorrido por Veracruz, el presidente Andrés Manuel López Obrador convivió con habitantes de Chicontepepec, quienes le obsequiaron un bat. Foto Presidencia

Tren Maya tendrá que comprar 34% de su ruta

● En un tercio de los terrenos no hay aún derecho de vía
● Gobierno no ha dado cifras sobre costos ni negociaciones

realizada por el grupo de geógrafos Geocomunes y el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible, reveló que 330 kilómetros (34% de los casi mil donde no hay todavía rieles construidos) no cuentan con derecho de vía. En consecuencia, para colocar vías de tren en esas zonas se tendrá que indemnizar y expropiar a los dueños.

para que la administración federal obtenga ese derecho de vía y pueda construir los rieles. De éstas, 943 son de propiedad ejidal, lo que afecta a 40 ejidos de Yucatán, Quintana Roo y Campeche. Si no se llega a un acuerdo con los dueños, la ley permite al Estado expropiar.

Sin embargo, el presidente Andrés Manuel López Obrador ha dicho que no se expropiarán tierras para el Tren Maya, aseveración contraria a la que ha emitido el director de Fonatur, Rogelio Jiménez Pons, quien calcula que serán necesarios 2 mil millones de pesos para este pago de derecho de vía.

No existe información oficial al respecto y las cifras que han dado diferentes funcionarios de alto nivel no coinciden entre sí.

PERIODISMO DE INVESTIGACIÓN

Los caminos y la infraestructura para el Tren Maya, de acuerdo con los contratos que está licitando Fonatur, requerirán de 40 metros de ancho. Con este dato, se calcula que harán falta mil 316 hectáreas —el doble del Bosque de Chapultepec—

CARLOS CARABAÑAS
nacion@eluniversal.com.mx

Una investigación cartográfica sobre la ruta que seguirá el Tren Maya.

Vía Tren Maya

330 km en riesgo de expropiación

Una investigación cartográfica revela que 34% del nuevo trazado no cuenta con propiedad federal para construir las líneas férreas del megaproyecto

Texto: CARLOS CARABAÑA

Luis Chimal Balam es comisario del ejido de Bacalar, en Quintana Roo. Su pueblo, ubicado a unos 40 minutos en carro de Chetumal, se sitúa en los tramos donde será necesario construir las nuevas vías del Tren Maya, el megaproyecto estrella de la administración del presidente Andrés Manuel López Obrador. Según una investigación cartográfica con la escasa información que las autoridades han hecho pública al respecto, en su población hay 27 kilómetros por

Continúa en siguiente hoja



Página 1 de 4
\$ 199640.00
Tam: 1126 cm2

donde pasará el ferrocarril, en los que no existe el derecho de vía para construir las líneas férreas necesarias.

≡ PERIODISMO DE INVESTIGACIÓN

"No tienen nada decidido. No saben dónde va a estar la estación ni por dónde va a pasar el tren. La ley agraria nos dice que para poner cualquier pase de vía de tren te tienen que indemnizar y expropiar para hacer los trabajos. Si lo tienen que hacer, que sea ordenado", se lamenta al teléfono, justo un día después de haberse reunido con Rogelio Jiménez Pons, director del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), la dependencia encargada de su construcción. Chimal Balam, aunque no lo parezca, está a favor del proyecto.

La investigación cartográfica, realizada por el colectivo de geógrafos Geocomunes y el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible, reveló que 330 kilómetros, 34% de los casi mil donde no hay rieles construidos, no cuentan con derecho de vía. Este concepto es el terreno que se requiere para la construcción y uso de una vía de comunicación o transporte.

Los caminos y su infraestructura para el Tren Maya, de acuerdo con los contratos que está licitando el Fonatur, requerirán de 40 metros de ancho. Con este dato, se calcula que harán falta mil 316 hectáreas —más de mil 800 campos de fútbol puestos en fila, o el doble del Bosque de Chapultepec— para que la administración federal obtenga ese derecho de vía y pueda construir los rieles del megaproyecto. De estas, 943 son de propiedad ejidal, lo que afecta a 40 ejidos de Yucatán, Quintana Roo y Campeche. Si no se llega a un acuerdo con los dueños, se pueden expropiar por ser "de utilidad pública", de acuerdo con la Ley Reglamentaria de Servicio Ferroviario.

En varias ocasiones, el Jefe del Ejecutivo federal ha reiterado que no se expropiarán tierras para el Tren Maya; sin embargo, durante el 80 Congreso Nacional de Agentes Aduanales, celebrando el pasado 12 de julio en Yucatán, el director de Fonatur, Jiménez Pons, dijo que solicitarán una partida de 2 mil millones de pesos a la Secretaría de Ha-

cienda y Crédito Público (SHCP) para el pago de derecho de vía, principalmente antiguo, en las comunidades donde pasará la obra.

No existe información oficial al respecto y las cifras dadas por diferentes funcionarios de alto nivel oscilan desde que no hay derecho de vía en 5% del trayecto hasta que falta la mitad del trazado. Durante dos semanas se buscó en Fonatur a su titular y al director jurídico, Alejandro Varela, para saber con qué datos contaban al respecto y cómo pensaban manejar dichas adquisiciones o expropiaciones, pero se negaron a facilitar información a este diario. Tampoco concedieron una entrevista con los coordinadores del proyecto sobre el terreno.

Geocomunes, para obtener estas cifras, georeferenció el trazado provisional del Tren Maya y lo cotejó con los derechos de vía federales y estatales de carreteras y líneas eléctricas de la península de Yucatán, obteniendo así los kilómetros donde no hay derechos de vía.

"Las primeras visitas que tuvimos con los representantes del nivel federal no fueron muy agradables. No hubo buenas explicaciones y así empezamos a no estar de acuerdo", recuerda Luis Chimal, del ejido de Bacalar, pero para él, la última reunión que tuvo con Pablo Careaga, entonces coordinador del Tren Maya del tramo Bacalar-Tulum, fue especialmente problemática.

El ejido que representa Chimal Balam es una de las ubicaciones escogidas para albergar una de las estaciones del Tren Maya. El esquema que se ha planteado para asociar a los ejidatarios al megaproyecto es un fideicomiso de inversión y bienes raíces (Fibra), en el que básicamente ellos aportan las tierras a cambio de acciones y los desarrollos inmobiliarios y turísticos corren a cargo de empresas privadas.

"Nos pidieron de tres a cinco mil hectáreas para la estación y el desarrollo de la ciudad alrededor. Nos dijeron que con eso Fibra nos iba a dar acciones e íbamos a ver el beneficio de uno a 10 años. Yo dije que no nos convenía y que no estaba de acuerdo.

"Me dijo que de Tulum hasta aquí todos los ejidos estaban de acuerdo para lo de las tierras y el pase del Tren Maya, que sólo faltaba Bacalar y que si no estaba de acuerdo, él vendría con sus in-

versionistas y compraría el territorio porque lo haría. Ahí me ofendió. Luego me dijo que iba a llevarse la estación a Chetumal", rememora.

Careaga Córdova, pese a lo que han reportado en algunos medios, sigue en su puesto como coordinador del Tren Maya en Quintana Roo.

Balle de cifras

El tema del derecho de vía sobre el Tren Maya se ha caracterizado por un baile de cifras y porcentajes según quien y cuándo hable. Fonatur, en diciembre de 2018, aseguraba que contaban con 95% del derecho de vía, pero en mayo de este año la misma institución sostuvo que faltaba de 5% a 8%, que van de 80 a 100 kilómetros.

Antes, en agosto de 2018, el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Javier Jiménez Espríu, afirmó que se contaba con la mitad de los derechos de vía. Al preguntar sobre este aspecto, en Comunicación Social de la dependencia contestaron que "el secretario contesta de acuerdo con lo que sabe del tema".

En octubre, Carlos Barceló Ruiz, coordinador del proyecto Tren Maya en Chiapas, Tabasco y el sur de Campeche, dijo que faltaba por liberar 20% del derecho de vía, 305 kilómetros del trazado total, que tendría que efectuarse a través de acuerdos con los propietarios. En diciembre, el gobernador de Quintana Roo, Carlos Joaquín González, aseguró que el proyecto no contaba con los derechos de vía en el estado. Entre las mil 190 preguntas de los aspirantes a la licitación de ingeniería básica del Tren Maya, contestadas por Fonatur el 15 de julio, se pueden encontrar varias relativas a este rubro, realizadas por un tercio de las empresas participantes, como Grupo México o ADHOC Consultores.

Las respuestas remiten a varias cláusulas del contrato, en las que se dice que "no constituye una obligación para la entidad contratante frente al prestador del servicio la liberación del derecho de vía", aunque en otra parte del contrato se dice que "la entidad contratante será el interlocutor frente a particulares o grupos sociales".

En el mapa con el trazo preliminar entregado a los licitantes, se especifica que éste "no incluye el análisis detallado" de varios elementos, entre ellos la

Continúa en siguiente hoja

“disponibilidad de derechos de vía, tenencia de la tierra o su valor”.

El Tren Maya ha logrado unir en su oposición a gente tan dispar como el neoliberal Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco) y ecologistas de las universidades de Yucatán y de todo México por la falta de un proyecto firme y estudios ambientales, pero según los ejidatarios y pobladores entrevistados por EL UNIVERSAL, está dividiendo a los locales.

“Hay personas que están a favor y las que estamos en contra”, cuenta Anastacio Oliveros, apicultor de Calakmul, Campeche, y opositor al Tren Maya: “Llegan a la comunidad, les hablan bonito, con promesas de que va a cambiar todo (...) pero la realidad es que toda la información es muy confusa y te prometen cosas sin saber si siquiera cómo va a ser el proyecto”.

Oliveros estuvo presente en la reunión que tuvieron el pasado 13 de julio el director general de Fonatur, Jiménez Pons, y el responsable de

ONU Habitat para México y Cuba, Eduardo López Moreno, con opositores a la construcción.

“Nos empezaron a decir que iban a cambiar la forma en que se trata la región de Calakmul, que el Tren Maya y sus estaciones iban a traer muchos beneficios. Nosotros contestamos que necesitamos infraestructuras para que la región pueda ser apta para el turismo”, señala el agricultor.

Menciona que comentaron que hay que mejorar los sistemas de Salud, construyendo hospitales o ambulatorios más cerca, así como atender los problemas de abastecimiento de agua potable. “Imagínate que un turista sufre un accidente o se intoxica y el hospital está a 200 kilómetros, ¿qué va a pasarle?”, reflexiona.

Finaliza: “Pero no confío en Fonatur ni en la Secretaría de Turismo. Siempre prometen, pero a la hora que vienen, al final no cumplen”. ●

“No saben dónde va

a estar la estación ni por dónde va a pasar el tren. Pero si tienen que expropiar, que lo hagan de forma ordenada”

LUIS CHIMAL
Comisario del ejido de Bacalar

“No confío en Fonatur ni en la Secretaría de Turismo. Siempre prometen,

pero a la hora de que vienen, al final no cumplen”

ANASTACIO OLIVEROS
Vecino de Calakmul y opositor al Tren Maya

1,316

HECTÁREAS serían expropiadas; la cifra es equivalente a más del doble del tamaño del Bosque de Chapultepec.



Continúa en siguiente hoja



Un trabajador temporal realiza el mantenimiento a unas vías de ferrocarril en el pueblo de Pakal Ná, cercano a la ciudad de Palenque, en Chiapas.

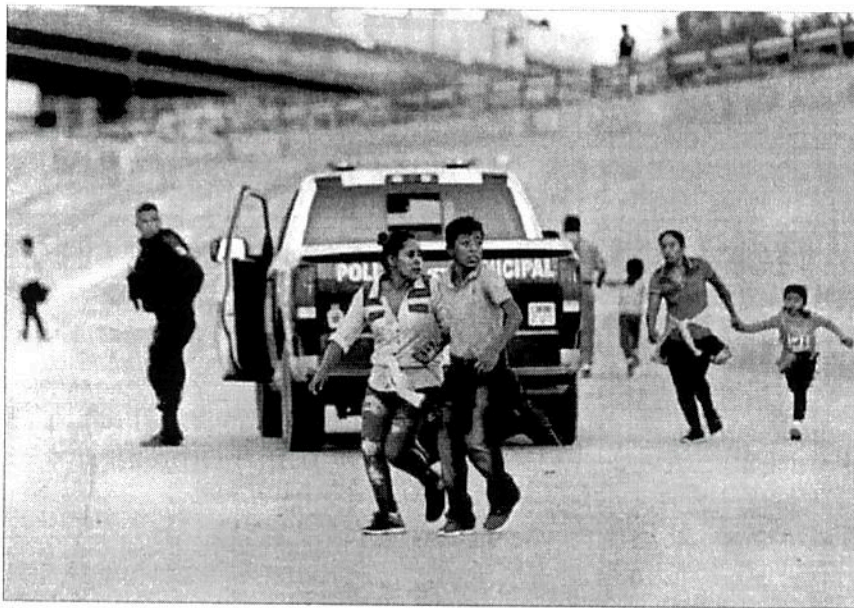
México aplaca los ataques de Trump con cesiones en migración

El país endurece los controles a centroamericanos y se convierte en el muro deseado por el presidente de EE UU

J. LAFUENTE Y D. MARCIAL PÉREZ.
México / Ciudad Juárez
México ha endurecido en tiempo record los controles para frenar a los migrantes después de que el presidente Donald Trump ame- nazara con lanzar una guerra co- mercial si su vecino del sur no asumía el papel de guardia fron-

terizo. El refuerzo de los contro- les y un récord de deportaciones en el mes de junio (un total de 21.912, un 33% más que el mes anterior) han logrado aplacar a Trump y han evitado un perjui- cio para la economía mexicana. Esa tarea de contener a los cen- troamericanos que pasan por México rumbo a Estados Unidos

se ha visto correspondida con la contención de Trump en Twit- ter. El mandatario ha pasado de atacar con virulencia las leyes mexicanas a felicitar a las autori- dades por el trabajo hecho. Ade- más, sus nacionales no parecen afectados hasta ahora por las re- dadas en EE UU.



Varios migrantes intentan escapar de una patrulla policial, el sábado en Ciudad Juárez. J. D. BECKER/REUTERS



México acata la voluntad de Trump y endurece el control migratorio

JAVIER LAFUENTE, México
El último mes y medio ha marcado un punto de inflexión en las relaciones entre México y EE.UU. La amenaza de Donald Trump de imponer aranceles a los productos mexicanos si

el Gobierno de Andrés Manuel López Obrador no ponía freno a la migración de centroamericanos hacia el vecino del norte hizo que saltaran las alarmas en México: una guerra comercial con Washington afectaría sobre-

manera a su economía, que bordea la recesión. En tiempo record, México ha endurecido los controles migratorios y cumplido con las demandas de Trump, convirtiéndose, de facto, en el muro que ansiaba el presidente.

Desde el triunfo de López Obrador en las elecciones del 1 de julio del pasado año, se ha especulado mucho sobre cómo sería la relación entre las administraciones estadounidense y mexicana, con dos políticos al frente en las antipodas ideológicas, pero con métodos compartidos de comunicación y de confrontación hacia sus adversarios. Ambos saben que no pueden llevar a cabo sus proyectos —uno de corte neoliberal, el del mandatario mexicano con un amplio contenido social— sin estabilidad económica. La aprobación del nuevo tratado de comercio con Estados Unidos y Canadá —pendiente de aprobación en sus Congresos— durante los meses de transición en México, con la participación de enviados de López Obrador, se percibió como la garantía de una relación fluida. Un espejismo.

López Obrador y su canciller, Marcelo Ebrard, que además de jefe de la diplomacia ha ejercido como vicepresidente *de facto* —no existe el cargo en México— en los últimos meses, sabían desde el primer día que la política migratoria iba a ser el mayor motivo de confrontación entre ambos países. No ya por los comentarios racistas que ha manifestado el presidente de Estados Unidos a lo largo de su mandato. La coincidencia de los primeros años de gobierno de López Obrador con la campaña electoral para la reelección de Trump forjaba los peores presagios. “Sabemos que cuanto más se acercan las elecciones, el discurso se va a volver más duro”, aseguraba un alto funcionario mexicano a principios de año. De prometer construir el muro, Trump pasó a amenazar con cerrar la frontera.

López Obrador inauguró su sexenio con una política de puertas abiertas en la frontera sur, un cambio de paradigma que,

de inmediato, se topó con el rechazo de Trump. El inquilino de la Casa Blanca arreció sus ataques contra México, a quien volvía a culpar de no hacer nada por detener la migración irregular hacia Estados Unidos. Las amenazas de que cerraría la frontera iban *in crescendo*. El desafío fue mayúsculo cuando

Trump anunció que impondría aranceles a los productos mexicanos, lo que obligó a una negociación *in extremis* para frenarlo. Ese día, López Obrador se plegó a los deseos de Trump a cambio de que la economía no se viera lastimada.

México batió en junio el récord de deportaciones, apenas tres semanas después de lograr el pacto migratorio con Trump: un total de 21.912, un 33% más que en el mes anterior, según datos del Instituto Nacional de Migración (INM). Hay que retroceder hasta marzo de 2006, último año del mandato del conservador Vicente Fox, para encontrar una cifra superior: 23.529 personas. No solo el número de

deportados creció, también el de extranjeros detenidos en México, por encima de los 29.000, un 23% más que en mayo. Las más de 20.000 personas deportadas en junio contrastan con las 6.373 que fueron expulsadas en diciembre, el primer mes del mandato de López Obrador, un incremento del 71% en siete meses. En todo este tiempo, México ha deportado a 82.132 personas, 22.000 más que en el mismo periodo del año pasado, cuando gobernaba Enrique Peña Nieto.

Esa tarea de contener a los migrantes centroamericanos que pasan por México rumbo a EE.UU. se ha visto correspondida con la contención de Trump

en Twitter. El mandatario ha pasado de atacar con virulencia y de criticar las leyes mexicanas a celebrarlas y felicitar a su veci-

no del sur por el trabajo hecho. Estados Unidos, a cambio, ha cancelado la imposición de aranceles de forma indefinida, un espacio temporal que puede abarcar muy poco en tiempos de Trump. Además, el Gobierno de México se muestra optimista porque, hasta el momento, sus ciudadanos parecen no verse afectados por las redadas contra migrantes que ha iniciado el presidente de Estados Unidos.

Plan de desarrollo

“Hemos hecho todos los compromisos en los que quedamos”, afirmó el viernes el canciller Ebrard, que ayer se reunió con su homólogo, el secretario de Estado, Mike Pompeo, para certificar los avances en las exigencias de Trump.

Para tratar de compensar sus cesiones, México ha comenzado a desarrollar un plan de desarrollo en el sur del país y Centroamérica, que cuenta con el apoyo verbal de los organismos internacionales y de Estados Unidos. El viernes, en un hecho insolito, el Gobierno mexicano entregó 30 millones de dólares al presidente de El Salvador, Nayib Bukele, para impulsar un programa de desarrollo en el campo diseñado por el presidente Andrés Manuel López Obrador. El plan es el mismo que el mandatario mexicano ha impulsado en los últimos meses en el sureste de México, en el que su Gobierno financia la siembra de árboles frutales y maderables para dar un empujón a la agricultura local y generar empleos.

El objetivo de México es lograr que las buenas palabras se traduzcan en financiación, de ahí que el Gobierno de López Obrador prevea una conferencia internacional de donantes, a la que pretende invitar a Pompeo. La ayuda económica permitiría poder concretar un *plan Marshall* para la migración centroamericana. El gran anhelo mexicano aún ehoca con Trump.

El discurso xenófobo de la Casa Blanca cala en México

Enrique Peña Nieto, el antecesor de López Obrador, pagó muy cara su relación con Trump desde que lo invitó a México en plena campaña presidencial estadounidense, para que, horas después de su visita, Trump se lanzara contra México en un mitin. Golpeado por un final de sexenio marcado por la corrupción y los altos índices de violencia, todos los movimientos de Peña Nieto con EE UU, dirigidos a lograr un nuevo tratado de comercio junto con Canadá y propiciados por la relación de su canciller, Luis

Videgaray, con Jared Kushner, el yerno de Trump, fueron criticados sin paliativos.

La sumisión hacia EE UU, en líneas generales, no ha cambiado, pero la suerte del presidente de turno, si. López Obrador, que ha cedido incluso más de lo que hizo Peña Nieto en materia migratoria de acuerdo a las cifras oficiales, no ha sufrido un desgaste político considerable. Ausente la oposición política, los críticos más visibles con el presidente, el sector empresarial, han visto con buenos ojos las concesiones migratorias con

tal de no ver la economía perjudicada. En el plano social, una encuesta reciente del diario *Reforma* y *The Washington Post* señalaba que 6 de cada 10 mexicanos consideran que los migrantes centroamericanos son un peso para su país porque se quedan con trabajos que deberían ser para los mexicanos. Según el sondeo, el 55% está a favor de deportar a los migrantes que crucen México hacia Estados Unidos. En cierta manera, el discurso antinmigración de Trump están calando... en su vecino del sur.



Una decena de migrantes (la mayoría de ellos menores) intenta escapar de una patrulla policial, el sábado en Ciudad Juárez. (AP) / EL PAÍS