



**Rogelio
Jiménez
Pons**

CANCÚN

El Tren Maya

50



**VERSIÓN
DIGITAL**



**VIDEO
YOUTUBE**

AÑOS

**CAN50
CUM50**

Conferencia sustentada
el 4 de noviembre de 2020, en
la Biblioteca Nacional de la Crónica





Fernando Martí: Por segunda vez en este ciclo vamos a tener una conferencia virtual, en esta ocasión con el tema del Tren Maya, que sustentará el principal responsable del proyecto, el director general de Fonatur, arquitecto Rogelio Jiménez Pons. Las versiones sobre la pertinencia o la inconveniencia de esta iniciativa abundan, casi todas con una gran

carga crítica. Por esa razón, y por el impacto que el proyecto puede tener en el futuro de Cancún, nos pareció crucial incluir esta sesión en el programa, buscando tener información confiable, de primera mano, sobre la situación actual, los alcances futuros, y por qué no, los tropiezos presentes que enfrenta la obra. Dejo con ustedes a nuestro invitado de esta

LÁMINA 1

En esta imagen que tenemos ahí, al fondo, podrán ver que en la punta contraria a Cancún, en el extremo contrario, está Palenque.

¿Qué se pretende? El sistema pretende, por un lado, distribuir el gran flujo turístico que llega anualmente a la ciudad de Cancún, a Mérida, y en breve a Tulum, el flujo que en poco tiempo se dará con el aeropuerto de Tulum. Se pretende que México tenga puertas de entrada muy eficientes, entradas de flujo, y los aeropuertos de esa región, tanto el de Mérida como el de Cancún, han demostrado ser excelentes puertas de entrada, por su capacidad y por el buen manejo que llevan. Y a partir de esto, poder distribuir esa gente. Por otro lado, hay planes adicionales por aprobarse, teniendo como base el aeropuerto de Mérida. De todas maneras, estamos hablando de que pueden traer millones de personas.

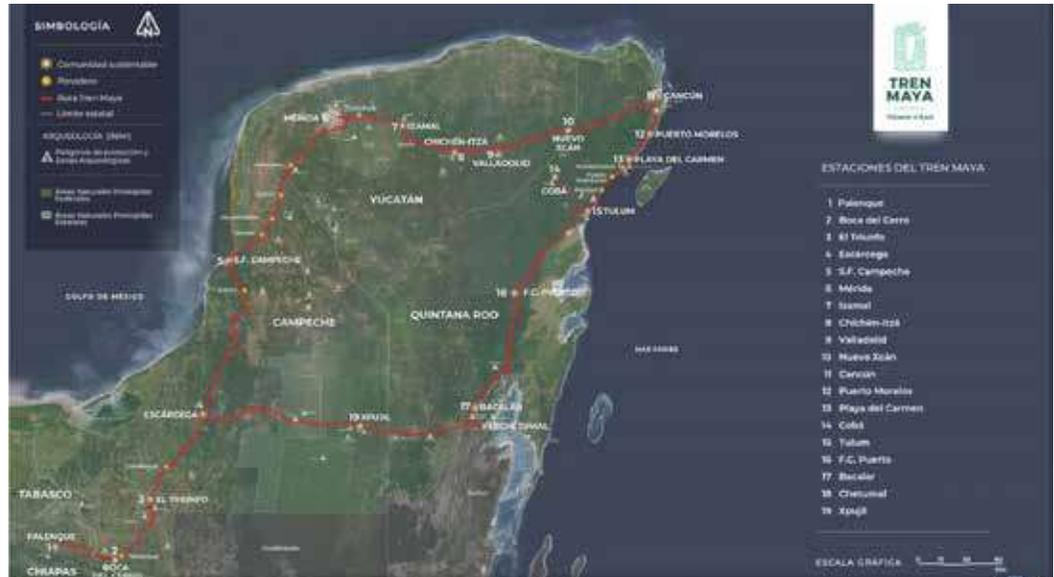


LÁMINA 2

Estamos hablando de que el tren recorrerá una distancia de mil 554 km, pasará por cinco estados —Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo—, y generará tres tipos de servicios. Primero, los pasajeros locales. Como todos saben, el pasajero local tiene una tarifa subsidiada, debe ser así, es parte de la estrategia, y esa operación no

es rentable. Sin embargo, hay otros dos servicios que se van a dar: el tren de turismo y el tren de carga. Estos dos segmentos del mercado sí son muy rentables, sumamente rentables. El tren busca la salvaguarda del medio ambiente, proteger el patrimonio arqueológico y cultural, respetar los derechos de los pueblos originarios, e impulsar la economía para el bienestar de la gente. Estos servicios tienen como objetivo esos puntos y ahora vamos a ver cómo se organizan, cómo se articulan para que funcione.

Tren Maya
Un proyecto integral de desarrollo y bienestar

Recorrerá una distancia de **1,554 km** aproximadamente.

Pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

Ofrecerá tres servicios de transporte:

- Pasajeros locales
- Turistas
- Carga

El Tren Maya busca:

- Garantizar la salvaguarda del medioambiente
- Proteger el patrimonio arqueológico y cultural
- Respetar los derechos de los pueblos originarios.
- Impulsar la economía para el bienestar de la gente.



noche, quien se encuentra en la Ciudad de México. Desde allí efectuará su exposición, para luego contestar las preguntas que formule la audiencia.

Rogelio Jiménez Pons: Gracias por la oportunidad. Sí me parece importante que la gente de Cancún tenga una visión

integral del Tren Maya, pues en esa ciudad y en torno al aeropuerto, nuestras proyecciones indican que se registrará el mayor movimiento de carga y de personas, tanto en la vía que va a Mérida como en el ramal del sur, hacia Chetumal. Preparamos unas láminas para facilitar la charla, las iré explicando una por una.



china asociada, una de las más grandes. En esto ya se iniciaron los trabajos. El segundo es un tramo de 235 km, es el tramo que está haciendo el Grupo Carso. El tercer tramo, de 172 km, lo hará el Grupo Indi. El cuarto tramo, como seguramente ustedes ya conocen, la línea se hará sobre la carretera de cuota que llega de Mérida a Cancún. El Tramo 5 ya está por licitarse, hay una propuesta terminada de cómo quedará, y lo vamos a licitar en estos días. Finalmente los tramos más largos y más complejos, sobre todo el Tramo 7, que va de Tulum hacia Chetumal, y luego de Chetumal hacia Escárcega, para cerrar este circuito.

LÁMINA 4

Esto es importante, la gente lo debe de saber. El Tren Maya va a tener un tramo eléctrico del 43 por ciento, más o menos. Quiero comentarles que los estudios los hizo la misma empresa que hizo los tramos que van de Londres a París, que pasan por debajo del Canal de la Mancha. En un principio se habló de que el tramo más demandado, el tramo de Cancún a Tulum, fuese de doble vía. Después se planteó igual que el tramo que va de Mérida hacia Cancún, también fuese de doble vía. Y en el momento que surge como un elemento adicional unir a la capital, Chetumal, también se consideró la doble vía. Eso fue en un principio. Si bien se concibió desde que se diseñó la ingeniería básica como un tren que iba a ser eléctrico, no era claro que la península tuviera la capacidad eléctrica suficiente. Fue hasta finales del año pasado que ya se tuvieron los datos perfectos, aportados por la CFE, de crear dos plantas generadoras de ciclo combinado, una en Mérida, la otra en el territorio de Quintana Roo. Yo entendí que la de Quintana Roo va a estar en Puerto Morelos, en la zona de Leona Vicario. A consecuencia de esto ya habrá la capacidad, se está construyendo la capacidad para electrificar estas etapas.





LÁMINA 5

Los trenes que van a poder circular en estas etapas son trenes de este tipo, son trenes duales. Pueden funcionar en la parte de toma de energía, hacen contacto con lo que se llama un pantógrafo, ahí son cien por ciento eléctricos, y en el momento de salir meten un switch que manda a un generador diesel eléctrico. Es un sistema que llamamos híbrido para el Tren Maya. Esta licitación se efectuará en breve, es muy interesante.



LÁMINA 6

En el caso de Quintana Roo, estamos hablando del estado con más estaciones, tendrá ocho estaciones. El tren recorrerá 509 km, prácticamente todo el estado, de norte a sur, faltaría solamente la parte de Holbox, esperemos que en un futuro exista un ramal hacia allá. Tendrá doble vía y electrificación en la zona de mayor demanda. Es importante señalar que el mantenimiento es mucho más eficiente con una inversión adicional, que todo se va haciendo rentable. Generará cerca

de diez mil empleos en el estado en el 2020, sin tomar en cuenta los tramos 6 y 7, y espero que tengamos cerca de 50 mil empleos en el 2021. Es una zona de alta demanda entre Cancún y Tulum, como ya comenté. Hoy se realizan más de 75 mil viajes diarios en la zona, aunque creo que es un dato que se está quedando corto. En sus destinos turísticos se concentra el 83 por ciento de los visitantes de la región, es una zona muy importante para el Tren Maya. También habrá talleres y cocheras en Chetumal. Tenemos que aprovechar la iniciativa de que Chetumal sea una zona libre, esperamos que eso se concrete.



LÁMINA 7

Hay otros tramos que les comenté que se refieren a Escárcega. Este es el Tramo 1, que es un tramo que ya damos por hecho. Es muy importante comentarles, porque hay muchas opiniones legítimas de gente que está realmente preocupada. Queremos decirles que prácticamente el Tren Maya en esta zona ocupa un derecho de vía antiguo, el trazo se hizo desde la década de los 30s.

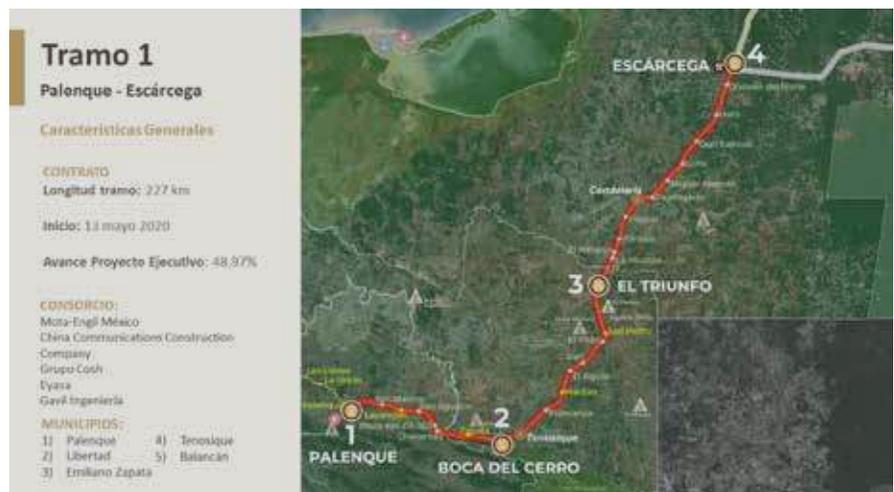




LÁMINA 8

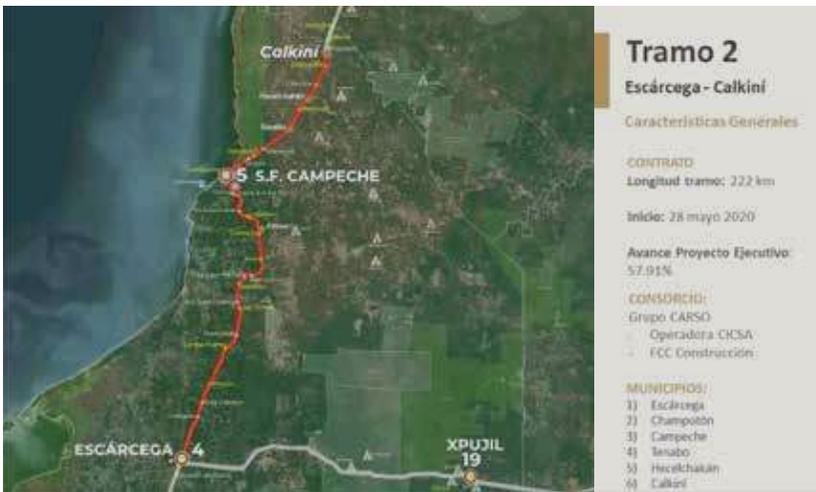
Como pueden ver, aquí se están levantando las viejas vías, se están cambiando por las nuevas vías, pero adecuando el terreno. Como previsión, el cálculo es que los terraplenes en las márgenes del Usumacinta van a tener cinco metros de altura, porque es de esperarse que tengamos avenidas de agua por las lluvias, por el calentamiento global. Tenemos tramos donde el problema es más grave, requerimos niveles máximos extraordinarios. Esos son el tipo de trabajos que se están haciendo.



Avances de obra

TRAMO 1

- Demuestro el estado de la vía antigua y durmientes
- Desquites y terracerías
- Actividades de salvamento arqueológico
- Producción de fascias y fibra
- Trabajos de terracerías, cortes y terraplenes
- Estudios de geotecnia, geología y geofísica
- Estudios de topografía



Tramo 2

Escárcega - Calkiní

Características Generales

CONTRATO

Longitud tramo: 222 km

Inicio: 28 mayo 2020

Avance Proyecto Ejecutivo:

57.91%

CONSORCIO:

Grupo CARSO

Operadora CHSA

FCC Construcción

MUNICIPIOS:

1) Escárcega

2) Champotón

3) Campeche

4) Tenabo

5) Hecchakán

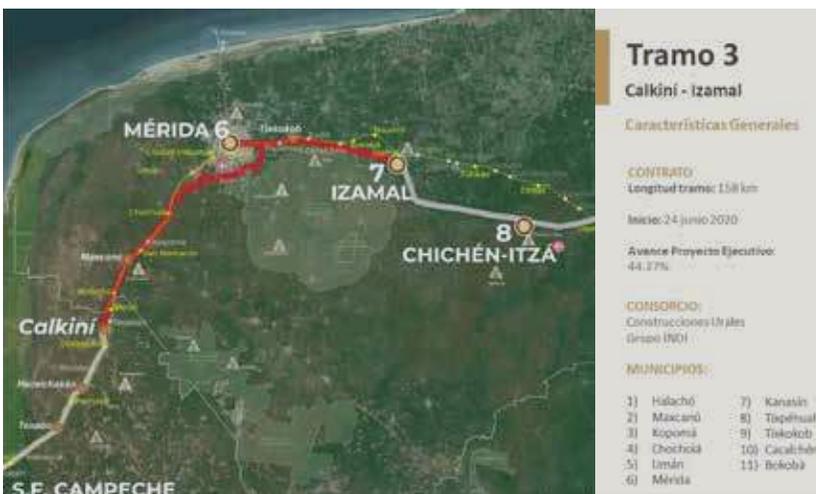
6) Calkiní

LÁMINA 9

Este es el Tramo 2, que va de Escárcega a los límites del estado de Campeche, en Calkiní. Aquí hemos encontrado muchas cosas importantes, complejos arqueológicos de muy alta versatilidad, nuevos sitios que se han venido ubicando. No es lo que se ha venido publicando en las redes sociales, eso es un disparate. Nosotros hicimos un levantamiento de vestigios arqueológicos con rayo láser, muy detallado, gracias al convenio que tenemos con el Instituto Nacional de Antropología para cubrir esa zona.

LÁMINA 10

Quiero insistir es esta imagen. Como ustedes pueden ver, todo está sobre el lecho que ya existía, ahí se está trabajando, la selva está a los lados. Aquí tenemos un ancho de vía de 40 metros, es donde se están levantando las vías existentes.



Tramo 3

Calkiní - Izamal

Características Generales

CONTRATO

Longitud tramo: 158 km

Inicio: 24 junio 2020

Avance Proyecto Ejecutivo:

44.27%

CONSORCIO:

Construcciones Urjales

Grupo INOI

MUNICIPIOS:

1) Hálachó

2) Maxcanó

3) Koozemá

4) Chochitá

5) Imán

6) Mérida

7) Kanastón

8) Tipik'ool

9) Tixkokob

10) Cacalchén

11) Bokobá



Avances de obra

TRAMO 2

- Construcción de 3 plantas de concreto en Campeche, Calkiní y Felipe Carrillo Puerto
- Trabajos de terracerías, cortes y terraplenes
- Producción acustualia de durmientes: 61,867
- Rehabilitación de estaciones antiguas
- Estudios hidrográficos
- Estudios de geotecnia, geología y geofísica
- Desmontaje del vía antigua

LÁMINA 11

Aquí sí hay una zona en Mérida, al sur de Mérida, que es un libramiento. El tren tradicionalmente entraba a la ciudad, entraba el tren a Mérida todavía hasta hace seis meses, y era un gran inconveniente para la ciudad, era muy incómodo, porque circulaba a 20 km por hora. Iba estorbando, y era un solo tren, una sola vía. Ahora las cosas serán distintas. Ahora circulará a 60 km por hora por un libramiento en la parte sur.



LÁMINA 12

En la parte sur de Mérida hay una zona que es reserva, la reserva de Cuxtal. Se hizo un acuerdo con la gente del municipio, es una reserva de carácter municipal. Ya aportamos mil hectáreas, más un programa de conservación durante los próximos cuatro años, para ayudar al mantenimiento de la reserva. Esto es una compensación, aunque no tiramos árboles, porque pasamos por donde estaba el derecho de vía de las líneas eléctricas. No afectamos la reserva de Cuxtal, pero sí estamos aportando elementos de mitigación.

LÁMINA 13
Este es el próximo tramo, es muy conocido, va sobre la carretera que va de Izamal hasta Cancún, es el Tramo 4. Aquí van a poder ver cómo se está arreglando todo esto.

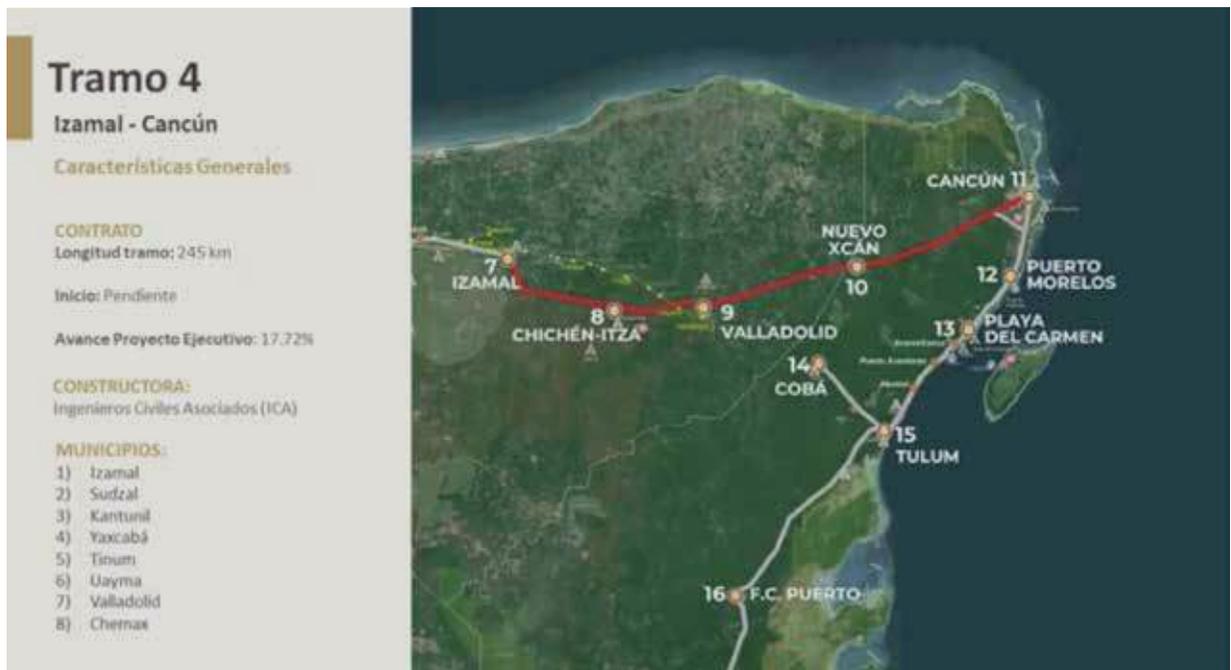


LÁMINA 14
Aquí se han hecho todo tipo de cosas, empezando por muchos estudios de geofísica. Hay que recordar que el gran peligro que se tiene en esta fracción es el subsuelo, las grutas subterráneas. Para tranquilidad de la gente, es como cuando uno construye en el valle de México: es una zona sísmica y uno está obligado a incorporar los parámetros de sismicidad para diseñar. De igual manera, cuando se hace una construcción de cierto impacto en la zona de Yucatán, es indispensable tener todos los registros geológicos y los estudios geofísicos, y los cálculos específicos de mecánica de suelos para saber cómo sustentar y que no sufra daño la infraestructura.





LÁMINA 15

Esa es importante. Arriba podemos ver como es actualmente la carretera, es este el prototipo de carretera que va de Cancún a Mérida, y también se puede ver cómo tenemos el derecho de vía. Abajo está la propuesta de adecuación. El cuerpo sur de la carretera va a estar dedicado al ferrocarril y en el cuerpo norte se amplía la carretera, se hace una modificación para reponer los cuatro carriles. Con esto logramos estar siempre dentro del derecho de vía, y que la afectación al entorno sea mínima, vamos a respetar la vegetación que existe. Yo recuerdo que cuando se hizo esta carretera el camellón, que ahorita tiene árboles, estaba completamente vacío, tenía pura piedra. Obviamente se da con el tiempo, pero ahorita vamos a respetar la mayoría de árboles y arbustos.

TRAMO 5

LICITACIONES
TRAMOS 5N Y 5S
 Convocatorias: Octubre 2020
 Fallos: Diciembre 2020

ALCANCES

- Obra carretera (6 y 4 carriles)
- Obra ferroviaria (doble vía)
- Electrificación
- Viaductos

Tramo 5 Norte:
 47.38 km
 Cancún Aeropuerto - Playa del Carmen Norte

Tramo 5 Sur:
 59.91 km
 Viaducto Playa del Carmen - Libramiento Tulum

TRAMO	LONGITUD	MONTO ESTIMADO
Tramo 5 Norte	47.38 km	\$14,485 MDP
Tramo 5 Sur	59.91 km	\$18,384 MDP

(*) Electrificación pendiente de Ingeniería Básica

LÁMINA 16

Este es el Tramo 5 y la obra carretera que vamos a generar. No sé si han escuchado hablar de Black Rock, que había hecho una propuesta no solicitada ¿Qué es una propuesta no solicitada? Es una propuesta que hizo desde el año 2017 para ese Tramo 5, que incluía el mejoramiento de la carretera. Lo que hicimos nosotros fue pedirle a Black Rock que considerara ampliar los espacios para meter el tren en medio de la carretera. Se creó la ingeniería básica, se desarrolló una muy buena propuesta técnica. Sin embargo, la propuesta económica no fue aceptada. ¿Por qué no fue aceptada? Porque estaba muy por arriba de los parámetros que nos pedía la Presidencia. En consecuencia, de no llegar al arreglo económico que se planteaba, se decidió hacerla por vía indirecta. Eso significa que se le va a pagar a Black Rock su trabajo, pero su propuesta económica no fue aceptada, para no tener un compromiso. ¿Cuál es el objetivo? Esto también vale para el resto: los costos financieros están muy

altos y lo que no quería el presidente es dejar una deuda, dejar una deuda de largo plazo con tasas superiores que se vuelven impagables. Otra cosa hubiera sido si la tasa hubiera estado por abajo del 6.6 por ciento. Se trató de hacer algo, se contactó a la banca de desarrollo, se pudo bajar un poco el costo, pero finalmente no se logró y se optó por declarar el concurso desierto. Ahora vamos a tener esa obra dividida en dos: el Tramo 5 Norte y el Tramo 5 Sur. Son obras pesadas. De antemano les pido una gran disculpa porque vamos a estar trabajando dos años y medio, y obviamente van a estar recordándonos el 10 de mayo todo ese tiempo, porque va a estar muy intenso el tráfico. Si bien vamos a tratar de tener vías alternas, ya que es una obra importante, va a haber mucho movimiento y maquinaria, pero igual va a ser algo importante y muy bueno para todos. Estamos calculando una inversión en el Tramo Norte de 14 mil millones de pesos y en el Tramo Sur de 18 mil millones, más lo que van a ser las estaciones.



LÁMINA 17

Esas son imágenes de lo mismo, el tren en medio. Esas estructuras que ven como domos están debajo de los puentes, para que nadie tire objetos al tren, y vaya a 160 km, 170 km por hora, va a ser muy rápida la circulación si no tiene obstáculos. Pero también quiero enfatizar esto, porque hay mucha gente legítimamente preocupada que me pregunta, ¿en Sian Ka'an qué van a hacer? ¿Por dónde van a pasar? Vamos a pasar por el centro de la actual carretera, no hay forma de que impactemos más allá. Igualmente en la parte sur de Carrillo Puerto, hacia Chetumal, vamos pegados a la carretera, hay unos desvíos pero son mínimos, son más bien ajustes de curvas. Hay muchos más desvíos en el Tramo 1, aquí prácticamente seguimos el trazo de la carretera.



LÁMINA 18

En el aspecto ambiental, ¿qué estamos haciendo? Restituir en lo posible, con pasos para los animales, que haya pasos de fauna. Inclusive son interesantes los pasos peatonales, no van a ser así, como en la imagen. No sé si recuerdan, en la Ciudad de México unos jóvenes, el grupo de Fernando Ortiz Monasterio, que hicieron una propuesta en Periférico Sur, era una propuesta de hacer muros verdes. Queremos, yo creo, lo más cercano a la imagen inferior derecha, muros que acepten publicidad, pero con lo que ofrece la región, para estar en posibilidades de darle mantenimiento a esos muros verdes. Decidimos que hubiera rentabilidad y esos muchachos, que han hecho este gran y exitoso trabajo en la Ciudad de México, en el Periférico Sur, nos van también a ayudar. Esperemos que el modelo funcione, hay opciones de una imagen distinta de carretera.



LÁMINA 19

Vamos a explicar un poco qué va a pasar en torno al aeropuerto. Este es un modelo esquemático, que inclusive ya lo estamos ahorita revisando y puliendo. Este subproyecto se llama Cancún Logística, porque lo que nosotros queremos es consolidar una zona logística en torno a las instalaciones del aeropuerto. Para nosotros es muy importante vincular al tren con el frente de los aeropuertos y de los puertos. Hay muchos factores económicos que se pueden aprovechar. Por ejemplo, necesitamos una central de distribución de combustibles. Como ustedes saben, hoy día todos los combustibles llegan por camión a las gasolineras y a los aeropuertos de Quintana Roo. Queremos que lleguen por tren, lo que significa plantear un nuevo modelo. Así es con muchos insumos, que van en un rango del 15 y del 30 por ciento en los costos de flete, lo cual se va a reflejar en las economías locales. Y en el transporte del crucero es también muy importante este ahorro. Vamos a tener dos tipos de terminales cercanas al aeropuerto, propiamente la de pasajeros, que está pegada al aeropuerto, y esta terminal logística, que tendrá propósitos diferentes. Estamos hablando con el gobernador de un corredor industrial porque ya Cancún, con su maduración, requiere de diversificación en su economía. Estamos ya como muchos centros turísticos, como lo tiene Miami, como lo tiene Los Ángeles o Nueva Orleans, con sus atractivos, pero no ven lo que hay atrás de Nueva Orleans o de Miami, una zona industrial muy adecuada a sus demandas, fábricas de aire acondicionado, de muebles, y hasta de vías en el caso de Nueva Orleans.

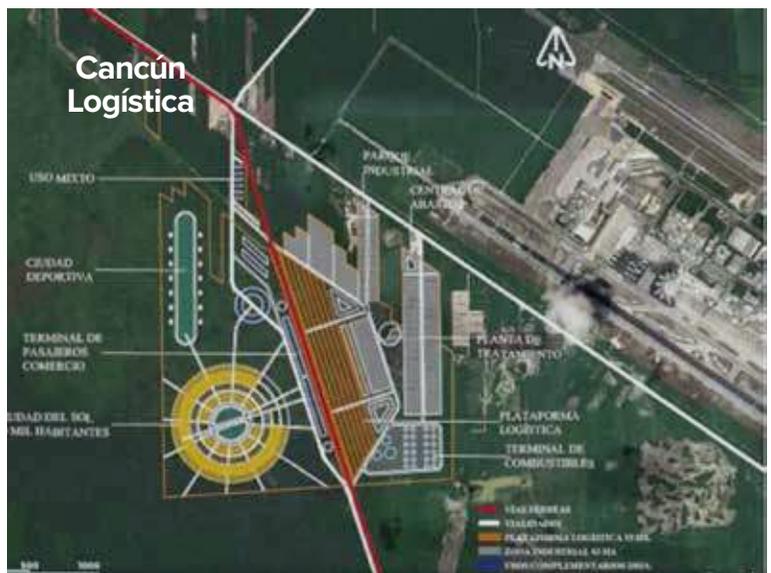




LÁMINA 20
 Estos son los terrenos de Alan Becker, que viene promoviendo este tipo de proyectos. Seguramente esto se irá modificando, ya hay varios pendientes que se han mejorado. Es muy importante, inclusive como zona habitacional. Estamos tratando de consolidar la creación, si se puede, de un circuito de Fórmula Uno o de Fórmula Nascar. Se está tratando de conjuntar un área importante de reserva territorial para lograr estas cosas.



LÁMINA 21
 Esto es Nuevo Xcan, se puede decir la frontera de Quintana Roo y Yucatán. De ahí derivan la carretera que va a Holbox, y la que va hacia Playa del Carmen y Cobá. Es el aspecto de la terminal.

LÁMINA 22
 Este será el tema de la estación de Puerto Morelos. Nos dimos una vuelta allá y llegamos a un acuerdo con los propietarios de los terrenos donde se va a instalar la terminal.



LÁMINA 23
 Playa del Carmen. Esta estación va a estar sobre el viaducto elevado de ocho kilómetros. Aquí lo que hicimos es irnos en paralelo a la carretera del sur, y en la imagen se nota el aprovechamiento del bajo puente de lo que es Playa del Carmen. La intención es aprovecharlo.



LÁMINA 24
Esta es la imagen de Felipe Carrillo Puerto.



LÁMINA 25

Y finalmente tenemos la imagen de Tulum, y está en proceso otra, la de Chetumal. No hemos podido llegar a la propuesta, porque se está integrando a un parque industrial. Es muy importante pensar en la integración, y ojalá se logre, estamos en el propósito de lograrlo. La estación está pegada al aeropuerto, en unos

terrenos que aportó Carlos Joaquín, quien ha apoyado mucho este tipo de gestiones. Yo creo que podemos lograr una zona industrial importante en el sur del estado. Ahí van a estar también los talleres. Son dos lugares, tanto en Escárcega como en Chetumal. Dos talleres que generan muchos empleos y requieren muchos insumos. Esto a grandes rasgos es lo que estamos haciendo. Evidentemente ya hay mucho trabajo de campo, y hay mucho trabajo con comunidades. Estoy aquí a sus órdenes para cualquier información sobre el Tren Maya. Te agradezco mucho, Fernando, y estamos atentos a sus preguntas.

Fernando Martí: Una presentación muy vistosa, desde luego, que ha provocado en mi teléfono un verdadero alud de preguntas de todo tipo. Voy a dar paso a la sesión de preguntas y respuestas, tratando de resumir algunas. La primera, Ricardo Alvarado, quien fuera director local de Fonatur, pregunta: ¿cómo se llevará a cabo la supervisión técnica de la obra civil, del equipamiento, los trenes, el señalamiento o equipo de monitoreo? Luego, ¿cómo la supervisión arquitectónica de las edificaciones, como estaciones y casetas? Y por último, ¿cómo la supervisión financiera presupuestal?

Rogelio Jiménez Pons: Yo dividiría este tema en dos áreas distintas. Primero, lo que es propiamente infraestructura ferroviaria. Desgraciadamente, en México se dejó de invertir en este rubro, tenemos un rezago en el tema de casi 50 años. Eso nos ha hecho muy dependientes tecnológicamente de las empresas extranjeras. Por eso tuvimos que recurrir a un sinnúmero de empresas que nos están ayudando, tanto en la planeación como en aspectos de operación. A través de dos empresas, una española y la otra mexicana, se efectuó la supervisión técnica en el área de ingeniería básica. Todo se ha hecho a través de licitaciones y firmamos un contrato por cada tramo,

lo que yo diría son volúmenes importantes de supervisión. En muchos casos las licitaciones las han ganado empresas extranjeras, sobre todo españolas, lo cual facilita la comunicación por el uso del idioma español. A su vez, nosotros hemos hecho una supervisión sobre la supervisión. Hay una cosa que es importante: dada la complejidad de la industria ferroviaria, es fundamental tener en este caso un exceso, una sobre-supervisión. Hay factores importantes, como los seguros, que nos obligan a generar muchas condiciones de supervisión adicional. Por ejemplo, si vamos a cambiar la licitación de compra de rieles, que ya salió la del primer tramo, el ganador de la supervisión va a tener la obligación de acudir a los lugares de fabricación, tanto de los rieles como del material rodante, a supervisar cómo se construye. Es muy redundante en ese sentido, pero la calidad debe estar por delante de todo. Eso es lógico. Estamos hablando de un objeto que se va a mover a 160 km por hora, estamos llevando a familias, no debe haber margen de error, no hay que relajarse en ningún sentido. Así tenemos, uno, supervisiones externas con empresas contratadas; dos, supervisiones internas que realiza Fonatur; y además, siempre exigimos respetar las normas internacionales. Ahí básicamente participan empresas suizas, que efectúan una supervisión detallada, se me-



ten a fondo y revisan todos los procesos de fabricación. Eso en cuanto al riesgo. En cuanto a la parte arquitectónica, aquí sí ya estamos hablando de empresas de supervisión tradicionales. En México hay mucha experiencia en ese rubro, de seguro participarán muchas empresas locales, dependiendo del tamaño de las estaciones. Hay algunas que son muy grandes, como la de Mérida, como va a ser la de Cancún, como la del aeropuerto, que va a ser bastante grande. Aquí la supervisión es de obra civil, las empresas mexicanas tienen una capacidad probada, incluso exportan esa experiencia. ¿Cuál era la tercera? La financiera, ¿verdad? Hay empresas que han estado viendo las partes financieras, dependiendo del caso. El plan general, el costo-beneficio, lo está viendo Pricewaterhouse, y ya lo que son planes de negocio de las estaciones y los derivados de estos, los distintos polos de desarrollo que vamos a generar, lo está viendo Deloitte, y posiblemente se incorporen también Softtek, y más tarde otras empresas, porque eso va a ir tomando forma poco a poco. Nosotros terminaremos el tren, pero algunos desarrollos se van a seguir construyendo más allá de los tiempos indicados.

Fernando Martí: Hay una pregunta que se repite en muchas variantes. Uno, ¿por qué se retiró el fondo de inversión Black Rock de la licitación del Tramo 7 Chetumal-Escárcega? Y dos, ¿por qué no avanzó la propuesta de Black Rock para el tramo Cancún-Tulum?

Rogelio Jiménez Pons: Vamos a ver, porque sí hay una confusión al respecto. Black Rock hizo una propuesta no solicitada en el año 2017, que originalmente sólo era para la ampliación, en un carril, de la carretera que va de Cancún a Tulum. Solamente eso, nada que ver con Chetumal. Ese proyecto nosotros lo platicamos con la gente de Black Rock, les propusimos combinar los proyectos, porque ese tipo de infraestructura es complementaria a lo que nosotros necesitamos para lo del tren, que es arreglar pasos de retorno. Estar en medio de la carretera implica que ya no puede haber retornos a ese nivel. Entonces aprovechamos eso, que ya había un proyecto de carretera. Metimos la nueva solicitud de Black Rock, apoyamos lo que estaban haciendo e inició el proceso de licitación. Desgraciadamente, como dije hace rato, la propuesta técnica estuvo muy buena, pero no así la financiera. ¿Por qué? Por el crédito, por el costo-beneficio, era demasiado costosa. No tiene nada que ver con el área del sur, de Chetumal. Creo que ahí es donde se ha generado la confusión. Dicen, es que no les interesó y se salieron. No es cierto. Ellos participaron con grandes esperanzas, como cualquiera que mete un dineral a las licitaciones. Iba todo muy bien, pero finalmente la decisión que se tomó fue que no convenía a los intereses del Estado por el costo financiero. Desgraciadamente, ya se desechó esta

propuesta. Y al declarar desierta la licitación, qué hicimos. Hay que apuntar que ya se nos venía el tiempo encima. Decidimos volver a licitar lo mismo, pero incorporando la parte ferroviaria, porque en la licitación original sólo se dejaba libre el camellón, digamos, donde sólo iban obras complementarias, como drenaje. Entonces se incorpora la obra ferroviaria. ¿Por qué se retiró Black Rock? Porque no ganaron. Se desechó su propuesta, desgraciadamente, pese a que se hizo un gran esfuerzo de trabajo. Obviamente, les tenemos que pagar por las propuestas solicitadas, estamos obligados a pagarles por el trabajo que hicieron, alrededor de unos 40 millones, porque sí invirtieron tiempo y dinero, pero no ganaron.



EL COSTO FINANCIERO DE LA PROPUESTA DE BLACK ROCK ERA INACEPTABLE.

Fernando Martí: El Presidente de la República afirmó que el tramo Cancún-Tulum estaría asignado en el mes de junio, pero estamos en el mes de octubre y eso no ha sucedido. ¿Cuáles son las expectativas de licitación del tramo Cancún-Tulum?

Rogelio Jiménez Pons: Primero, ¿por qué se tardó? Los retrasos vinieron por la recepción de las propuestas no solicitadas. Son muy complejas y difíciles de analizar. De hecho, en la licitación pasó una cosa que a nosotros no nos gustó. En los demás concursos, por ejemplo, en el Tramo 1, entraron 14 consorcios. En el Tramo 2, 15 consorcios. En el tramo 3, 16 consorcios. Cuando se hizo la licitación del Tramo 5, ¿por qué no tuvimos tan copiosa participación? También quiero decir que cada consorcio estaba integrado por unas cuatro empresas, era una cantidad importante de empresas. En el caso del Tramo 5 solamente se inscribió Black Rock, que prácticamente tenía todos los datos. ¿Por qué sólo Black Rock? Porque se sabía que era el promotor de la propuesta no solicitada, y eso le daba muchos puntos de ventaja. Eso inhibió mucho a la competencia. Desgraciadamente, sólo hubo una propuesta. Ahora estamos algo atrasados, por eso estamos juntando los conceptos, para facilitar las nuevas propuestas. Estamos juntando la parte ferroviaria en los tramos norte y sur para ganarle tiempo. Nosotros esperamos que en el mes de enero esté resuelto, pues las licitaciones prácticamente ya están saliendo.

Fernando Martí: Tengo una pregunta del presidente de la Asociación de Agencias de Viajes de Cancún, Sergio González Rubiera, que dice, ¿cuál es el presupuesto actualizado de todo el proyecto del Tren Maya? Y de ese presupuesto, ¿qué porcentaje representan los recursos provenientes del Derecho de No

Residente, que antes se destinaban al Consejo de Promoción Turística?

Rogelio Jiménez Pons: Ahorita estamos considerando unos 45 mil millones, más aparte la electrificación. Estamos haciendo unos ajustes de todo lo que va a significar el aumento, que se estima entre 7 mil y 15 mil millones. Ha habido cambios importantes en el aumento del alcance de la obra. Como les decía en un principio, solamente se había considerado hacer un solo tramo de vía doble, que era Cancún-Tulum. Cuando ya se integra Mérida-Cancún, los datos nos obligan a hacer un tramo doble, por la frecuencia. Cuando se incorporan los datos de Chetumal, también resulta que tiene que ser doble. Para que más o menos tengan una idea, dentro de 5 o 6 años, tal vez un poco más, en 7 u 8 años, estamos esperando la salida de un tren de Cancún cada 10 minutos, ya sea rumbo a Mérida, o rumbo a Chetumal. En cuanto a la pregunta de los recursos de promoción, los recursos no entran a Fonatur, entran directamente a Hacienda, y Hacienda distribuye los recursos para la inversión.

Fernando Martí: Tengo una pregunta de David Zárate. Un proyecto como el Tren Maya es una mega infraestructura que generará impactos a nivel regional. ¿Cómo asegurará Fonatur el proyecto de conservación del capital ambiental, del capital humano, cultural e histórico, y el desarrollo sostenible en su zona de influencia?

Rogelio Jiménez Pons: Es bien importante esa pregunta para ustedes, que han vivido en lo que es la Riviera Maya unos 30 años. Si bien Cancún se planificó, y se hizo muy bien, el éxito desbordado de Cancún también dio origen al crecimiento de otros desarrollos en una forma anárquica. Hoy en día tenemos verdaderas joyas en Tulum o en Playa del Carmen, que son playas paradisíacas a la orilla del mar. Sin embargo, todo el desorden anterior, lo que ha sido un proceso de especulación, de corrupción, de desarrollo fuera de las normas ambientales, inclusive de normas de infraestructura, causaron que hoy en día una de las joyas, que es Tulum, pues mucho de esta ciudad no tiene drenaje. Apenas hay ahí servicio de agua potable. A partir de que ha habido un desarrollo espontáneo, mercados con un gran nivel de especulación, y sobre todo en este marco de improvisación, no hay normas ambientales aplicables, ni normas sociales. Cada vez los trabajadores, por el fenómeno del valor del suelo, se ven más alejados de sus lugares de trabajo. Y ese es el común denominador de muchos centros turísticos, no solamente en México, sino en el mundo. Por eso, lo que está haciendo Fonatur es en realidad un proceso de ordenamiento territorial. Estamos en proceso de conseguir grandes cantidades

de territorio, algunos ya se están adquiriendo, otros se están asociando, para generar lo que es fundamental: el ordenamiento territorial. ¿Por qué nos puede ayudar un tren, y no una carretera? Porque en una carretera cualquiera se puede bajar; en un tren, no. Un tren plusvaliza sólo la estación y lo que está alrededor. Muchas ciudades europeas han reordenado su territorio a partir de sus centros históricos. Si bien hay un impacto al construir la estación, también hay un reordenamiento social, para tener un orden. Eso para mí es fundamental. Por ejemplo, nosotros consolidamos las negociaciones necesarias para desarrollar integralmente destinos como puede ser Tulum, o como puede ser Bacalar. Podemos garantizar que Fonatur, y el Gobier-



**ACAPULCO AHORITA ESTÁ
TOTALMENTE CAÍDO POR
UN PROBLEMA SOCIAL.**

no federal en su conjunto, a través de más de 40 agentes, genere programas de desarrollo integral, pero la parte fundamental es el ordenamiento territorial. Eso también tiene consecuencias muy importantes para la cuestión ambiental. ¿Cómo podemos garantizar que no haya jaguares atropellados en la carretera? Pues tenemos que restituir la conectividad con amplios pasos de fauna. Para darles un ejemplo, en el caso particular de la joya de la corona en términos ambientales, Calakmul, el plan que tenemos con la nueva secretaria del Medio Ambiente es que Calakmul tiene ahorita 730 mil hectáreas, y queremos que al terminar esta administración podamos duplicar el área. ¿Qué significa? Una serie de programas importantes para que el área de la reserva termine en millón y medio de hectáreas. Eso es posible precisamente por los procesos de reordenamiento territorial que podemos ir generando. Por eso les repito: Fonatur llega con una coordinación de agencias federales para generar programas de protección ambiental, de cuestiones culturales —estamos codo con codo con Antropología e Historia—, y estamos haciendo cosas muy importantes, como empezar un programa en Palenque, otro en Chichén, arreglarlas y buscar ya una serie de programas integrales. Y esto tiene que ser con dos cosas: un gran compromiso ambiental y un gran compromiso social. No podemos generar tanta diferenciación social sin consecuencias. Es el caso de Acapulco. Acapulco benefició al país, un lugar que era como la Riviera francesa en la década de los 60s y 70s, ahorita está completamente caído por un problema social. Cancún tiene muchos efectos que tenemos que empezar a combatir con alternativas de desarrollo para las familias. Entonces, ¿qué hacer? Hay que trabajar para que los centros turísticos se equilibren, tengan alternativas, tengamos una mejor planeación territorial y muchos otros proyectos que inciden en



la parte ambiental y en la calidad de vida. En el caso del tren, buscando esas metas, hay tres agencias que nos apoyan. Uno, ONU Habitat, que está revisando todos los programas de desarrollo urbano, incluyendo la gente que está invadiendo las zonas de derechos de vía, para que se reubiquen con las mejores prácticas humanas, con mucha consideración. Por alguna necesidad que tuvo esa gente se metió a las vías hace mucho tiempo, hay que reconocerles sus derechos y colocarlas como Dios manda, en un lugar decente. Otra agencia es la UNESCO, que es fundamental en la identificación y resguardo del patrimonio natural y cultural. Y finalmente, para efectos administrativos, y sobre todo de transparencia, tenemos a la UNOPS, que es la agencia de servicio de las Naciones Unidas, para velar que todas las licitaciones se lleven correctamente, que se hagan con piso parejo, que se hagan con una gran transparencia y que no haya preferencias, y erradicar todo acto de corrupción. Todo eso es algo que se tiene que ver de una forma holística y tiene que tener esa múltiple vigilancia. Evitaremos cometer los errores del pasado —evidentemente vamos a cometer errores, somos humanos—, pero no vamos a cometer los que ya se sabe nos lastiman, errores de falta de responsabilidad social y ambiental.

Fernando Martí: El empresario Francisco Córdoba pregunta: el Tren Maya es un proyecto muy grande y ambicioso, pero tiene el riesgo de verse como una realización sexenal. ¿Qué debemos hacer para que el proyecto trascienda esta administración?



**TENEMOS QUE GANAR
LEGITIMIDAD ECHANDO A
ANDAR EL TREN EN 2023.**

Rogelio Jiménez Pons: El presidente Andrés Manuel siempre ha dicho que la política es tiempo. Por eso estamos en una carretera. Tenemos que terminar a como dé lugar a finales del 23, para que a principios del 24 ya empecemos con la operación. Tenemos que echar a andar esto pero, sobre todo, debemos involucrar en estaciones de negocios, de una forma sana, a la sociedad. Nosotros dejamos un instrumento operativo, que incluye legítimos intereses donde se participa en la comercialización o el desarrollo, que generan confianza. Eso le va a dar el suficiente impulso, y sobre todo resistencia, a cualquier cambio de régimen. Evidentemente no hay mejor cosa para un proyecto de gobierno que el que tenga legitimidad con las gentes. Eso nos lo debemos de ganar echando a andar el tren, que la gente vea las ventajas del tren, las vivan, y todavía en esta administración, el último año, podemos demostrarlo. Para nosotros es clave, tenemos que lograrlo. Lograr que los detractores se convenzan de las virtudes del tren, y sobre todo, de un programa con un desarrollo integral,

esa visión holística que nos permite tomar en cuenta a todos, de alguna forma involucrar a la sociedad, a los grupos, a los gobiernos locales, a los gobiernos estatales. ¿Para qué? Para que todos en cierto sentido tengan un beneficio real, y en consecuencia, se conviertan en la línea de defensa de este proyecto.

Fernando Martí: Ya casi estamos sobre la hora de transmisión, pero tengo tantas preguntas que no quiero detener la sesión. Voy a hacer tres más. La primera es una pregunta múltiple que se repite muchas veces sobre el tramo Cancún-Tulum, y se refiere a las molestias y los efectos que va a tener esa obra, tanto en el tráfico de pasajeros como en los flujos turísticos, porque todas esas estaciones futuristas, y el complejo del aeropuerto, y los puentes a desnivel, se supone que van a estar listos en tres años, con un estropicio mayor. ¿Qué nos puede comentar al respecto?

Rogelio Jiménez Pons: Estamos trabajando en vías alternativas para minimizar las molestias. Tenemos la alternativa de irnos, como ustedes saben, paralelos a la carretera para agarrar las líneas de alta tensión, para tratar de aprovechar hasta donde sea posible —no todo va a ser posible—, y desviar por ese tramo una parte importante del tránsito. Obviamente no van a tener características ideales, tendrían que ser terracerías, que tienen el inconveniente del polvo y tendrán que ser constantemente mantenidas. Sí va a haber molestias, va a haber muchas estructuras grandes —las llamadas ballenas—, hay una cantidad importante de pasos a desnivel, en fin, muchas obras y esto no deja de ser molesto. Por otro lado, esperamos que esto tenga comprensión. El chiste es que a mediados del 23 tengamos ya una vía terminada, que aumentó un carril, y una serie de elementos de muy buena calidad, más el tren, que va a ser eléctrico hasta Mérida y hasta Chetumal. Pedimos comprensión a la gente. Indudablemente vamos a molestar. Trataremos de mitigar, pero también veremos que nos ayuden los presidentes municipales por donde pase el tren. Han mostrado bastante interés y cooperación, y yo creo que lograremos mitigar lo más posible.

Fernando Martí: La siguiente pregunta es de Jorge Luis Téllez: ¿considera que le falta una estrategia de comunicación para explicar las bondades que puede generar la operación del Tren Maya? Y yo le preguntaría, ¿dónde se pueden consultar estos datos? ¿Tienen alguna página web o algún sitio en donde la gente interesada pueda consultar los detalles del proyecto?

Rogelio Jiménez Pons: Es muy importante entender cómo esta nueva administración ha venido manejando los medios de comunicación. Hay plena conciencia de que la comunicación es indispensable para un proyecto como este. Lo que pasa es que aquí en México, en este momento político en particular que estamos

pasando, hay un cambio de régimen que es fundamental, donde muchas prácticas en el ámbito de la comunicación están siendo modificadas. Me refiero a presupuestos, a concesiones, etcétera. Pero tiene razón Jorge Luis, lo reconozco, nuestra comunicación ha sido bastante mala, porque hemos carecido de la frecuencia. Aunque sí hemos dado información, no ha sido oportuna o no ha llegado a todos los sectores interesados. Sí, tenemos una página donde hay documentos, es www.trenmaya.gob.mx, ahí podrán encontrar mucha información. Es una página que se ha venido construyendo durante meses, pero evidentemente no la hemos sabido transmitir, la prueba es que me están preguntando por ella. Queremos a partir del año que entra ir generando un flujo de información, y sobre todo, remontar muchos prejuicios en el ámbito ambiental, en los grupos universitarios, en las comunidades afectadas. Creo que si consultan la página van a encontrar muchas respuestas, tal vez no todas, pero sí la mayoría.

Fernando Martí: La última pregunta: ¿qué fue lo que no se previó en Cancún, que sí se debe prever en el Tren Maya? También tengo un comentario del pionero Daniel Ortiz que dice, cuando Fonatur llegó a hacer Cancún, no le preguntó a nadie porque no había nadie. Cincuenta años después, Fonatur vuelve a llegar a Cancún con el proyecto del Tren Maya y otra vez no le pregunta a nadie, aunque en esta zona ya viven más de un millón de habitantes. ¿No debería haberles consultado su opinión?

Rogelio Jiménez Pons: Yo creo que se equivoca quien hace esa afirmación. Acuérdense que el proyecto de hacer el Tren Maya aparece desde la campaña de 2006 de Andrés Manuel López Obrador. Está en un plan de gobierno que se planteó hace muchísimo tiempo. También se hizo una encuesta al principio de esta administración. Antes de tomar posesión yo vi esa encuesta y se incluyó en el Plan de Desarrollo. O sea, sí hay antecedentes de aviso del proyecto. Ustedes saben que cuando hay una propuesta de gobierno, una de las cosas fundamentales que hace el que aspira a ser presidente, es presentar un plan de gobierno, lo que va a hacer en sus seis años de administración. Siempre se planteó el Tren Maya, de hecho está entre los objetivos del plan. Obviamente, la descripción de cómo sería no fue tan amplia, pero sí ya estaba avisado. De hecho se hizo la encuesta, que creo fue en agosto o septiembre del 2018, para avalar el proyecto. En fin. Pero una cosa muy importante, ahorita que lo preguntan, ¿qué es lo que se debió hacer y no se hizo? Nosotros pertenecemos a una corriente de la arquitectura y de la planeación urbana que siempre toma en cuenta lo social. Un problema que le faltó a Cancún planear, sin cuestionar por eso su éxito —es el principal captador de divisas del país, la marca más conocida de México en el mundo, en fin, una serie de atributos importantes—, pero sí hay que reconocer que le faltó una visión de integración de

los grupos más vulnerables. Todo el crecimiento hacia la zona del ejido Bonfil, hacia las regiones, pues no fue planificada. Ahí hay una omisión importante. Hay problemas sociales que se reflejan cuando no ha habido planeación, y es fundamental incorporar a esos grupos. Hace un momento les ponía el ejemplo de Acapulco. Acapulco se hundió por los problemas sociales y la inseguridad. Eso hay que tomarlo en cuenta. Lo que sí hay que hacer ahora es mayor responsabilidad social y mayor responsabilidad ambiental. Esas cosas obviamente no estaban de moda entonces, era otra visión, más enfocada al desarrollo. Pero sí, es evidente que hoy son factores que se deben incluir en la agenda. Seguramente habrá otros, que el tiempo y la madurez de la sociedad nos irán indicando que hacen falta. Por ejemplo, el Tren Maya va a tener tres ductos de fibra óptica a lo largo de los mil 500 km, y el Tren Maya también va a tener la línea con energía solar, con energías alternativas. Vamos a meter algunas granjas solares en la zona, espero que el año que entra ya estemos trabajando. Quería comentar estos dos asuntos, porque ya se me fue la última pregunta, y me parece importante que lo sepan. Les agradezco mucho por esta oportunidad.



**A CANCÚN LE FALTÓ UNA
VISIÓN DE INTEGRACIÓN DE
LOS GRUPOS VULNERABLES.**

Fernando Martí: Los agradecidos somos nosotros. Con esto, vamos a dar por concluida la penúltima conferencia de nuestro ciclo. Solamente nos queda una la próxima semana, el martes 27 a las 19 horas, en donde estará al micrófono el gobernador del Estado, CP Carlos Joaquín González, que hablará no sobre el futuro de Cancún, sino sobre el Cancún del futuro. Arquitecto Jiménez Pons, muy agradecido porque haya aceptado la convocatoria. ¿Quiere usted hacer algún comentario final?

Rogelio Jiménez Pons: Una disculpa por no haber estado allá en Cancún, como hubiera sido mi deseo. Agradecerles a todos su inquietud. El equipo está convencido que debemos responder a sus dudas, estar abiertos a sus cuestionamientos, que debemos incorporar otras ideas. Seguramente habrá preguntas que no podremos responder. El plan no es perfecto, se viene moviendo, es un plan dinámico, pero cuenten con que nuestro propósito es hacer bien las cosas, hacerlas transparentes —eso es algo en lo que nos tenemos que esforzar—, erradicar todo acto de corrupción, erradicar cualquier cosa que moleste a la sociedad en el manejo de los recursos, y sobre todo, el compromiso de que las partes ambientales y sociales las vamos a cuidar al máximo. Esperamos lograrlo. Sean críticos con nosotros, nosotros estamos para aguantar las críticas y responder a todas sus inquietudes. Muchas gracias.