



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

“Inversión en Megaobras, ¿sueño de AMLO o pesadilla social?”

María G. Yáñez Pérez.



Mayo 2023



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

María G. Yáñez Pérez¹

Mayo 2023

Clasificación temática: Gasto público

Resumen

La inversión en obras públicas es un aspecto crucial para el desarrollo y crecimiento de cualquier país, y México no es la excepción. A lo largo de su historia, ha experimentado diferentes etapas en cuanto a la inversión en infraestructura y obras públicas, con altibajos en la asignación de recursos y enfoques de inversión. Por lo que este tema no es solo la bandera del sexenio del presidente Andrés Manuel López Obrador, que con sus cuatro obras insignia: Tren Maya, Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, Refinería Dos Bocas de Tabasco y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, ha asegurado que culminarlas sería “un sueño hecho realidad”; sin embargo, para miles de mexicanos, los sobrecostos y la imposición gubernamental de las mismas, sobre otros programas prioritarios, se ha convertido en una pesadilla social.

Palabras clave. Corrupción, obras prioritarias, gasto público, desigualdad económica, desarrollo.

María G. Yáñez Pérez, es Licenciada en ciencias de la comunicación por la Universidad Vasco de Quiroga, de Morelia, Michoacán; Inició su carrera como reportera en la Agencia de Noticias del Estado Mexicano, Notimex, donde trabajó durante 13 años. Publicó el libro: 14 mil millas, del cual fue compiladora y coautora. Fue Becaria de la Fundación Prensa y Democracia de la Universidad Iberoamericana y del Diplomado en Periodismo de Investigación por el CIDE. Impartió clases en la materia de periodismo de Investigación en la escuela de periodismo Carlos Septién García. Actualmente es periodista independiente para diversos medios nacionales y extranjeros, enfocándose en temas de investigación. Correo electrónico: mariayez5@gmail.com Las opiniones contenidas en este documento, así como su redacción, fuentes, metodología utilizada, y el cumplimiento de las disposiciones legales, corresponden exclusivamente al autor, y no representan necesariamente el punto de vista o el aval de SMR CONSULTORES Y GESTORES EMPRESARIALES S.C.



Contenido

I. Introducción.....	4
II. Justificación.....	5
III. Planteamiento del Problema.....	6
IV. Objetivos.....	7
V. Marco Teórico y Conceptual.....	8
VI. Hipótesis.....	22
VII. Pruebas empíricas o cualitativas de la hipótesis.....	23
VIII. Conclusiones.....	33
IX. Bibliografía.....	37



I. Introducción.

La inversión en obras públicas es un aspecto crucial para el desarrollo y crecimiento de cualquier país, y México no es la excepción. A lo largo de su historia, ha experimentado diferentes etapas en cuanto a la inversión en infraestructura y obras públicas, con altibajos en la asignación de recursos y enfoques de inversión. Por lo que este tema no es solo la bandera del sexenio del presidente Andrés Manuel López Obrador, que con sus cuatro obras insignia: Tren Maya, Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, Refinería Dos Bocas de Tabasco y Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, ha asegurado que culminarlas sería un sueño hecho realidad; sin embargo, para miles de mexicanos, los sobrecostos y la imposición gubernamental de las mismas, sobre otros programas prioritarios, y sin importar el costo, se ha convertido en una pesadilla social.

- **Tren Maya:** Es un proyecto de infraestructura turística y de transporte que busca conectar los principales destinos turísticos del sureste mexicano mediante un ferrocarril. La obra tiene como objetivo impulsar la economía regional y promover el turismo sustentable en la zona.
- **Refinería de Dos Bocas:** Es un proyecto de construcción de una nueva refinería de petróleo en Tabasco, México. La obra busca reducir la dependencia de México de la importación de gasolina y diésel; así como mejorar la autosuficiencia energética del país.
- **Aeropuerto Internacional "Felipe Ángeles":** Es un proyecto de construcción de un nuevo aeropuerto en la Base Aérea Militar de Santa Lucía, en el Estado de México. La obra busca complementar la capacidad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y mejorar la conectividad aérea en el país.
- **Tren Interurbano México-Toluca:** Es un proyecto de transporte público que busca conectar la Ciudad de México con Toluca mediante un ferrocarril. La obra tiene como objetivo mejorar la movilidad urbana y reducir los tiempos de traslado entre ambas ciudades.



II. Justificación.

La infraestructura y las obras públicas son elementos fundamentales en el desarrollo y crecimiento sostenible de un país. Actúan como un mecanismo que sostiene y conecta su economía, cultura y vida diaria de sus ciudadanos. México, a lo largo de su historia, ha experimentado variaciones en la asignación de recursos y en los enfoques adoptados en diferentes administraciones.

En este sexenio, el gobierno del presidente Andrés Manuel López Obrador ha priorizado una serie de proyectos que, según él, marcarán una era transformadora en la infraestructura del país. El Tren Maya, diseñado para conectar y revitalizar el sur; el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que pretende ser un puente logístico entre el Pacífico y el Atlántico; la Refinería Dos Bocas de Tabasco, que busca fortalecer la soberanía energética; y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, visualizado como una solución a la creciente demanda aérea, son obras insignia de su administración. Para López Obrador, estos proyectos representan más que infraestructura; son la materialización de un "sueño hecho realidad" que simboliza progreso y oportunidad.

Sin embargo, no todos los mexicanos comparten esta visión optimista. La implementación de estas obras ha estado rodeada de debates y controversias. Los sobrecostos reportados, las preocupaciones medioambientales, y la percepción de que estos megaproyectos han eclipsado otras áreas vitales y programas prioritarios, han generado escepticismo y descontento en sectores de la población. Además, las decisiones tomadas en torno a estas obras parecen, en ocasiones, no considerar plenamente las voces y preocupaciones de las comunidades afectadas.

Por lo tanto, [por qué es conveniente analizar el objeto de estudio] es crucial analizar estos proyectos desde una perspectiva multidimensional, que no solo aborde su impacto económico y funcional, sino también las percepciones y realidades sociales que envuelven su desarrollo. Esta investigación aspira a proporcionar una evaluación equilibrada, discerniendo entre los beneficios tangibles de estas obras y las críticas legítimas que han surgido en el proceso, [beneficio] con el objetivo de ofrecer un panorama completo sobre su contribución y repercusión en el tejido socioeconómico de México y así; lo que permitirá en algún momento que los actores económicos, sociales y políticos en México tomen mejores decisiones con base en la mayor cantidad de información y análisis respecto al tema.



III. Planteamiento del Problema.

Nos hemos acostumbrado a ver el sello de cada presidente en turno gracias a su preferencia en obras públicas, creen que esto los inmortalizará. El gobierno de López Obrador trata de centrar la atención en obras públicas, en este caso, encabezadas por las llamadas mega obras, pero con el símbolo de opacidad. Parece que todo se vale, sin licitaciones claras, sin estudios, sin filtro, sin cumplimiento de fechas ni del presupuesto originalmente prometido, solo prevaleciendo el afán del presidente de seguir con las obras que quiere lo inmortalice. Por ello, el actual trabajo plantea un análisis de lo que ha sucedido con las obras públicas como emblemas de los gobiernos, particularmente del que transcurre (2018-2024); así como la forma en que estas obras se llevan a cabo (falta de transparencia, sobrecostos, alto impacto ambiental, entre otros).



IV. Objetivos.

El objetivo de este trabajo es mostrar lo arriba mencionado de forma cronológica a través de los expertos y periodistas que han dado seguimiento a las llamadas mega obras. El objetivo es sustentar el por qué serían un auténtico sueño realidad para el presidente López Obrador, y al precio que sea, sin importar su calidad o los cambios de última hora; incluso a pesar que lo que considera él un sueño, es posible que sus obras puedan ser una pesadilla social.

También se mencionará de forma breve algunas de las obras públicas durante los sexenios encabezados por presidentes emanados de Acción Nacional.



V. Marco Teórico y Conceptual.

Historia

Época prehispánica: Antes de la llegada de los españoles a México, las culturas mesoamericanas construyeron obras públicas como templos, pirámides, acueductos, calzadas y sistemas de irrigación.

Época colonial (1521-1821), la inversión en obras públicas fue principalmente para construir edificios religiosos y civiles, así como para mejorar los caminos y puentes, lo que fue importante para la comunicación y el comercio.

Durante el **siglo XIX**, México atravesó una etapa de expansión territorial y modernización, que implicó la construcción de importantes obras de infraestructura, como ferrocarriles, carreteras y puertos.

Específicamente en el **Porfiriato (1876-1911)**, el gobierno de Porfirio Díaz llevó a cabo una importante inversión en infraestructura, misma que permitió la integración del país y el desarrollo de nuevos mercados. En este periodo se invirtió en ferrocarriles, puertos y telégrafos para modernizar el país y atraer la inversión extranjera. Entre las obras más importantes se encuentran el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril del Sur y la construcción del puerto de Veracruz.

En el marco de la **Revolución Mexicana**, la inversión en obras públicas se centró en la reconstrucción de las ciudades y en el mejoramiento de la infraestructura agrícola y de transporte.

En las décadas posteriores a la Revolución Mexicana (**1910-1920**), la inversión en infraestructura se redujo significativamente debido a la inestabilidad política y económica del país; mientras en la década de 1920, el gobierno de Álvaro Obregón invirtió en la construcción de carreteras para conectar las principales ciudades del país y mejorar la movilidad de los ciudadanos.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Durante el **gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940)**, se invirtió en obras hidráulicas y eléctricas para llevar agua y electricidad a las zonas rurales del país. También se construyeron escuelas, hospitales y viviendas para mejorar las condiciones de vida de la población.

En el **periodo de industrialización (1940-1970)**, el gobierno invirtió en infraestructura para impulsar la industrialización del país, como la construcción de carreteras, aeropuertos y presas hidroeléctricas. También se creó el Instituto Nacional de la Vivienda para construir casas económicas para los trabajadores.

En la **década de 1980**, la inversión en obras públicas disminuyó debido a la crisis económica que atravesaba el país, y durante la década de 1990, se promovió la inversión privada en obras públicas a través de la concesión de proyectos de infraestructura como carreteras, aeropuertos y puertos. También se creó el Fondo Nacional de Infraestructura para financiar proyectos de infraestructura. (Olmos, pág. 573)

¿Qué hubo en los sexenios de Acción Nacional?

Gobierno de Vicente Fox (2000-2006), tomando en cuenta que quitó al PRI de Los Pinos y que durante su gobierno no tuvo mayoría en el Congreso, el margen de maniobra era muy poco, a diferencia del mandatario morenista, Andrés Manuel López Obrador, que con manga ancha impone su ley; así que, con este antecedente, los logros de Vicente Fox, mandatario impulsado por el Partido Acción Nacional (PAN), tienen el valor de un cabildeo y consenso a contracorriente.

Carretera Escénica: Esta carretera se construyó en la costa de Oaxaca y es conocida por su belleza natural. Su construcción se inició en 2002 y se inauguró en 2005, con una inversión de alrededor de 180 millones de pesos.

Carretera Transpeninsular: La carretera transpeninsular une los estados de Baja California y Baja California Sur y es una de las vías de comunicación más importantes de la región. Durante el gobierno de Fox se amplió y modernizó esta carretera con una inversión de aproximadamente 1.4 mil millones de pesos. La obra permitió mejorar la



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

conectividad entre los dos estados, así como el transporte de mercancías y turistas. El proyecto se inició durante el mandato de Carlos Salinas de Gortari y se concluyó durante el gobierno de Vicente Fox.

Sistema Cutzamala: El Sistema Cutzamala es el principal sistema de abastecimiento de agua potable de la Ciudad de México y parte del Estado de México. Durante el gobierno de Vicente Fox, se llevó a cabo una ampliación del sistema, con una inversión de alrededor de 13 mil millones de pesos. La obra permitió incrementar la capacidad de abastecimiento de agua potable para la Ciudad de México, así como mejorar la calidad del agua que se distribuye. (CONAGUA, 2011)

Aeropuerto Internacional de Cancún: El Aeropuerto Internacional de Cancún es uno de los principales aeropuertos del país y es un importante punto de entrada para el turismo en México. Durante el gobierno de Vicente Fox se construyó una segunda pista y se amplió la terminal del aeropuerto, con una inversión de alrededor de 700 millones de pesos. La obra permitió incrementar la capacidad del aeropuerto para recibir a más turistas y mejorar la experiencia de los usuarios.

Carretera La Rumorosa-Tecate: Esta importante carretera se construyó en Baja California, y conecta a la ciudad de Tecate con la carretera Transpeninsular. Esta carretera es importante ya que mejora la comunicación entre los estados del norte de México y la región del sur de California. Se inauguró en 2003.

Carretera Escárcega-Chetumal: Esta carretera, ubicada en la península de Yucatán, se construyó con el objetivo de mejorar la conectividad entre los estados de Campeche y Quintana Roo. La carretera tiene una longitud de 246 kilómetros y se inauguró en 2005.

Autopista Siglo XXI: Esta importante vía de comunicación de peaje tiene una longitud de 527 kilómetros y conecta la ciudad de Morelia, Michoacán, con el puerto de Lázaro Cárdenas, en la costa del Pacífico. La construcción de esta autopista fue un proyecto clave en el desarrollo económico de la región, ya que mejora la conectividad entre el centro de México y los puertos del Pacífico. La autopista se inauguró en 2003.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Carretera Mazatlán-Culiacán: Esta carretera conecta los estados de Sinaloa y Durango, y tiene una longitud de 115 kilómetros. Su construcción mejoró significativamente la comunicación entre estas dos regiones y fue inaugurada en 2005.

Durante el sexenio de Felipe Calderón como presidente de México, se realizó una importante inversión en obras públicas con el objetivo de mejorar la infraestructura del país y promover el desarrollo económico. Ello, a pesar de protagonizar un sexenio polarizado con el permanente acecho de simpatizantes de López Obrador, quien nunca aceptó haber perdido la elección presidencial de 2006. La inversión en obras públicas durante el periodo de Calderón, presidente emanado del PAN, se llevó a cabo en diferentes áreas, como infraestructura de transporte, energía, vivienda, educación, seguridad y salud, y fue uno de los pilares de la política económica de su gobierno.

En infraestructura de transporte, se invirtió en la construcción y modernización de carreteras, puentes, aeropuertos, puertos y ferrocarriles en todo el país. La construcción del segundo piso del Periférico en la Ciudad de México, la ampliación de la Autopista México-Puebla y la construcción de la autopista Durango-Mazatlán son algunos de los proyectos más destacados en esta área.

En cuanto a la infraestructura energética, se realizaron inversiones significativas en la industria energética de México, incluyendo la construcción de plantas de energía solar y eólica, así como la modernización de la red eléctrica del país. Esto permitió aumentar la capacidad de generación de energía y mejorar la calidad del servicio eléctrico en todo el país.

En vivienda, se construyeron nuevas viviendas para familias de bajos ingresos y se mejoraron las condiciones de vivienda en barrios marginales. Además, se estableció el Programa de Vivienda Rural, que proporcionó recursos para la construcción y mejora de viviendas en zonas rurales. (SEDATU, 2012) (Archico, 2012)

Pero en la actualidad, (abril, 2023) el gobierno encabezado por Andrés Manuel López Obrador ha dictado su gobierno en la construcción de cuatro mega obras, entre ellas, el Tren Maya, un proyecto de tren turístico que promete conectar a los estados del sureste del país, dándole preferencia a dicha región, pero descuidando otras zonas del territorio



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

mexicano. También se ha invertido a su manera, en la construcción del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México, la modernización de los puertos, la construcción de nuevas carreteras y la ampliación del sistema ferroviario.

Sin embargo, la inversión en obras públicas en México por parte del actual gobierno, ha sido objeto de críticas debido a la falta de transparencia y la mala gestión en algunos proyectos, lo que ha generado retrasos y sobrecostos. Y 2023 será crucial para determinar si es capaz de cumplir o no con sus promesas.

2023, ¿Anotaron esta fecha?

¿Cumplirá el gobierno de López Obrador su promesa? Y es que se le olvida que se trata de inaugurar obras completas y funcionales, no disimulos mediáticos como pasó con el Aeropuerto Felipe Ángeles, inaugurado en 2022 sin haberse establecido las condiciones para su completo y buen funcionamiento.

El aeropuerto Felipe Ángeles, es una de las cuatro obras insignias en infraestructura del presidente López Obrador, junto a una refinería, un tren turístico y un corredor interoceánico.

Para la edificación del Aeropuerto Felipe Ángeles, López Obrador tomó la polémica decisión -la cual sometió a consulta popular- de cancelar la construcción del aeropuerto de Texcoco que ya tenía un 30% de avance.

Tren Maya

La nota periodística de la revista Expansión, publicada el 4 de enero de 2023, la construcción de esta obra se ha desarrollado bajo polémicas, amparos y litigios que han retrasado constantemente su inauguración. Sin embargo, pese a los contratiempos el presidente López Obrador ha prometido hasta el cansancio que el Tren Maya se concluirá en diciembre de 2023.

“Debido a los retrasos, al cierre de 2022 el costo de la obra incrementó a 230,000 millones de pesos, un aumento de 47% respecto a la cifra presentada en 2019. El proyecto, que



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

promete estar listo a finales de este año, está constituido por siete tramos que abarcan 1,500 kilómetros de ruta, de los cuales, los primeros cuatro ya muestran un avance notorio. Sin embargo, del quinto al séptimo, que se encuentran a cargo de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), las disputas prevalecen, debido a la zona en la que se está edificando”.

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

El proyecto contempla la intervención de puertos, zonas de cargas de terminales aéreas y la infraestructura del ferrocarril. El programa se desarrolla en 79 municipios, 46 de Oaxaca y 33 de Veracruz.

El corredor interoceánico tiene un costo de 20,000 mdp y consiste en una rehabilitación de 309 kilómetros de vías para que el ferrocarril reduzca el tiempo de trayecto de 7.5 horas a cuatro, entre el Golfo de México y el de Tehuantepec. La inversión de esta parte suma 3,900 millones de pesos.

Y según el sitio oficial del Gobierno de México, el cruce de las mercancías a través del Istmo de Tehuantepec por la vía férrea estará listo en abril de este año y, para diciembre, se enlazará desde Coatzacoalcos hasta Palenque con el Tren Maya. ¿Anotaron la fecha?

Refinería Dos Bocas

Mientras tanto, la refinería que se encuentra en el municipio de Paraíso, Tabasco, la tierra de López Obrador, fue presentada por primera vez a finales de 2018 como parte del primer paquete de obras de infraestructura del gobierno federal.

Su edificación representó la reanudación de construcciones en materia energética. El proyecto tendrá dos fechas clave para su inicio de operaciones, de acuerdo con el presidente López Obrador: aquí otra vez, su promesa: el 1 de julio la refinería comenzará a procesar 170,000 barriles diarios de petróleo crudo, mientras que, para el 15 de septiembre, se refinará el doble. Así que, para el tercer trimestre de 2023, si es como lo prometen, la Refinería ya estará operando al 100% de su capacidad, estimada en 340,000 barriles diarios. Corre la cuenta regresiva...

El presidente Andrés Manuel López Obrador aseguró el 26 de marzo de 2023 que la construcción del Tren Maya es como un sueño que muy pronto se volverá realidad. En su cuenta de Twitter, y como parte de su segundo día de gira de supervisión del avance del



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

proyecto ferroviario, el jefe del Ejecutivo federal difundió una fotografía de unas pequeñas lagunas que se localizan cerca de donde se construye el Aeropuerto Internacional de Tulum, en Quintana Roo.

“Bellas lagunitas cercanas a donde estamos construyendo el nuevo aeropuerto de Tulum. Llevamos dos días de supervisión de avances del Tren Maya, que es como un sueño que pronto, muy pronto, se volverá realidad”, escribió en la red social.

Tren Interurbano México-Toluca, muy lento

El Tren Interurbano, herencia del gobierno del expresidente Enrique Peña Nieto, surgió para atender la problemática de 700,000 personas en cuestión de movilidad entre Toluca y la Ciudad de México. A pesar de que en 2015 se dio inicio a la obra en la actualidad sus avances han sido lentos y tras más de siete años su progreso en 2022 es de 77%.

La investigación de la revista Expansión, apunta que el proyecto, que ahorraría hasta 45 minutos de traslados en ambas ciudades, surgió en 2015 con un presupuesto de 93,143 millones de pesos, lleva siete años y la obra no ha podido ver la luz debido a problemas en su trazado, falta de liberación de derechos de vía, pero sobre todo por las modificaciones contractuales con las empresas que habían sido elegidas desde el comienzo para edificar la construcción de 57.8 kilómetros.

Y siguiendo con las promesas, la habitual conferencia de prensa, conocida como “la mañanera” del 30 de diciembre de 2022, el mandatario mexicano aseguró que el Tren que unirá la ciudad de Toluca y la Ciudad de México estará listo en diciembre de 2023.

Aeropuerto de Tulum

El aeropuerto de Tulum es una de las obras prioritarias del mandatario morenista, pero de acuerdo al Proyecto de Presupuesto de Egreso de la Federación del 2023, no tiene inversión. Pese a la publicación del documento en la mañanera del 8 de diciembre de 2022, López Obrador prometió que la obra se pondrá en marcha en diciembre de 2023.

La construcción del proyecto contempla su construcción en alrededor de 1,200 hectáreas al sureste de Tulum, donde también habrá cabida para una Base Aérea Militar que potenciará la seguridad y vigilancia del espacio aéreo nacional. Faltan menos de 9 meses para confirmarlo. (Republica, 2023)



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Solo basta echar un vistazo a la versión estenográfica de la conferencia de prensa de López Obrador para constatar como el presidente se jacta de prometer. En la mañana del 20 de febrero de 2023, justo en el marco de los lunes, día que el mandatario ha acostumbrado para hablar sistemáticamente de sus mega obras, Jorge Nuño Lara, secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, anunció que el Aeropuerto Felipe Ángeles (AIFA), será el primer aeropuerto internacional en América Latina en contar con una terminal de un tren suburbano en su interior.

El director general del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), Javier May Rodríguez, en esa misma conferencia, dijo, “Seguimos trabajando para que la inauguración del Tren Maya se de en diciembre del 2023”.

Lo secundó Gustavo Ricardo Vallejo Suárez, ingeniero residente general de la dirección de ingenieros de la SEDENA, “iniciamos los trabajos el 2 de agosto del 2022 y se tiene considerada su conclusión el 31 de diciembre del año en curso”.

Por lo que se refiere al Aeropuerto Internacional ‘Felipe Carrillo Puerto’, que se edifica en Tulum, efectivamente, adicional a los esfuerzos de construcción del Tren Maya la Secretaría de la Defensa Nacional está construyendo este aeropuerto internacional en las proximidades del destino turístico de Tulum, Quintana Roo.

“En la construcción del Tren Maya y el complejo aeroportuario de Tulum, SEDENA reafirma su compromiso de concluir estas obras de infraestructura en tiempo y forma”.

Pese a los cuestionamientos sociales y mediáticos por la tardanza y falta de transparencia, López Obrador, sentenció en dicha mañana: “la transformación va adelante y vamos a continuar, el Tren Maya va a terminarse a finales de este año porque las empresas están respondiendo, tenemos el gran apoyo, respaldo, que significan los ingenieros militares, nos están ayudando los gobiernos de los estados”. (López Obrador, 2023)

Sin duda, la inauguración en tiempo y forma de las obras prometidas y anunciadas día con día, será una de las pruebas de fuego del gobierno de la llamada Cuarta Transformación y aunque no es tema de esta investigación, sumemos la elección en el Estado de México, una ventana gigante a la elección federal en 2024. ¿El gobernador Alfredo del Mazo



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

entregará la plaza? Porque casos como los de Sonora y Quintana Roo demuestran que declinar en favor de Morena puede hacer que un gobernante termine como cónsul en algún país. Así pues, Andrés Manuel llega al que será el año más importante de su gestión, el que definirá si la “cuarta transformación”, también conocida como 4T, o el “humanismo mexicano”, tienen vida más allá de 2024.

En el artículo de la revista fortuna publicado el 3 de enero de 2023 y firmado por Raúl Castro-Lebrija, el escritor pidió hacerse a la idea de que este año será un año de fastuosos eventos, grandes inauguraciones y discursos triunfalistas. Será el año de las “promesas cumplidas” y de demostrar con “hechos, no palabras”, que el proyecto que López Obrador ha venido construyendo, por más de 12 años –llámese “cuarta transformación” o “humanismo mexicano”–, ha sido capaz de aliviar las desigualdades de la población y llevar a México a otro nivel de desarrollo. De acuerdo a dicho artículo, es probable que López Obrador no vuelva a salir a las calles, como lo hizo el 27 de noviembre de 2022, pero, sin duda, “el discurso de alabanza a sus acciones y de descrédito a sus adversarios –que no enemigos– se hará más radical. Y es que el primer mandatario tampoco tiene otra opción. Ante la falta de resultados concretos, será el discurso el que llene los espacios vacíos”.

En tanto el Centro de Estudios Económicos del Sector Privado (CEESP) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), advierten que será en algún momento de 2024 cuando México, finalmente, recupere los niveles de crecimiento previos a la pandemia por COVID-19.

Dos Bocas, ¿ya producirá?

La refinería Olmecca ha dado sorpresas desde el día uno. Primero, por la cantidad de obras previas para adecuar una zona de manglar y, luego, por las constantes inundaciones del predio ubicado en el municipio de Paraíso, Tabasco.

Pero, ¿dos Bocas comenzará a producir gasolinas para alcanzar la autosuficiencia energética en este 2023?, tal vez, “a principios de 2025”, considera el analista Ramsés Pech. Y eso dependerá de que la refinería cuente con todos los recursos para su operación y que todos los equipos funcionen correctamente y sin contratiempos.

¿Habrá Tren Maya?



El proyecto más importante, en los últimos 18 meses que le quedan al gobierno de Andrés Manuel López Obrador, es poner en operación los mil 554 kilómetros del Tren Maya. En este esfuerzo no ha escatimado recursos. En un principio estimó que la obra tendría un costo de 120 mil millones de pesos que, luego del sorpresivo cambio en la ruta, se convirtieron en 230 mil millones.

De acuerdo a la revista Fortuna, entre 2022 y 2023, la obra que recorrerá cinco estados ya ha consumido recursos presupuestales por 206 mil 15.4 millones de pesos. De hecho, con 143 mil 73.3 millones de pesos, el Tren Maya fue el segundo rubro que más recursos recibió en el Presupuesto de Egresos de la Federación para 2023, solo detrás del programa de pensiones a adultos mayores.

Habrán recursos de los cuales echar mano, pero, ¿eso bastará para que la obra inicie pruebas en julio y opere formalmente a finales del año?, como ha prometido en más de una ocasión el presidente López Obrador. Y es que, a finales de 2022, el gobierno federal se enfrascó en una discusión con Grupo México, del empresario Germán Larrea, quien construía el polémico –por las constantes protestas– Tramo 5, que corre entre Cancún y Tulum. El gobierno rescindió el contrato de obra a la constructora, según reportes de prensa, luego de que advirtiera que no era posible terminar el proyecto para finales de año, como quiere López Obrador.

Ahora, lo peor que podría suceder es que el Tren Maya sea inaugurado en un magno evento al estilo obradorista, sin que esté en operación o, peor todavía, sin terminar... aunque tampoco sería la primera vez que algo así sucede, por lo que la gran sorpresa sería que el Tren Maya esté listo en tiempo, pero, sobre todo, en forma. (Castro Lebrija, 2023)

El 11 de marzo de 2023, el periodista, Armando Galera, refirió la declaración del coordinador de Delegaciones Federales, Arturo Abreu Marín, quien dijo que el Tren Maya posiblemente no sea terminado a tiempo. A lo cual, López Obrador aseguró que las **obras estarán listas** antes de que concluya este año, e hizo un llamado a no hacer caso a quienes declaren lo contrario “aún y cuando sean mis colaboradores”.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Lo anterior, al ser cuestionado durante su visita a Chetumal respecto a las recientes declaraciones del coordinador de Delegaciones Federales, quien aseguró que existe riesgo de que el magno proyecto del mandatario **no será terminado a tiempo**. “No hagan caso a eso, **vamos a buen ritmo**. Es precisamente lo que vine a Quintana Roo a inspeccionar”, declaró Andrés Manuel, aunque se negó a entrar en detalles sobre los dichos del delegado federal, respecto a que por los distintos amparos promovidos por particulares. (Galera, 2023)

Aunque lleve al tren el medio ambiente...

El periodista Eduardo Valle, reportó en un artículo publicado el 26 de marzo de 2023, que el proyecto del Tren Maya en México ha causado preocupación por el posible daño a sitios arqueológicos en la región. En particular, se estima que alrededor de 100 cuevas han sido afectadas por las obras de construcción del tren, lo que ha llevado a la preocupación de que artefactos y estructuras antiguas podrían ser dañados o destruidos.

Las cuevas en cuestión se encuentran en la región de Yucatán y son consideradas un importante patrimonio cultural y arqueológico. Se cree que muchas de estas cuevas contienen artefactos y estructuras de la civilización maya, como cerámica, esculturas y pinturas rupestres, que pueden proporcionar información valiosa sobre la vida y la cultura de esta antigua civilización.

Además, la construcción del Tren Maya también está teniendo un impacto en el ecosistema local. Se han informado daños a la flora y fauna, incluyendo la tala de árboles y la alteración de rutas migratorias de especies animales, lo que podría tener consecuencias a largo plazo para la biodiversidad en la región.

El artículo también señala que el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) está trabajando con las autoridades locales para garantizar la protección de estos sitios arqueológicos y minimizar los daños a medida que continúa la construcción del Tren Maya. Entre las medidas que se han implementado se encuentra la creación de un grupo de monitoreo para supervisar la construcción en áreas sensibles y la implementación de protocolos de seguridad para garantizar la protección de los sitios arqueológicos.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

El periodista destaca la preocupación por el posible daño a los sitios arqueológicos y el ecosistema local como resultado de la construcción del Tren Maya en México. Una preocupación que alcanza principalmente a la sociedad, pero que parece no salpicar al gobierno en turno. (Del Valle, 2023)

Mientras tanto, el periódico La Jornada, uno de los medios impresos favoritos del mandatario tabasqueño, en diciembre de 2022 refirió que el presidente López Obrador afirmó que “aunque parezca increíble, inaugurará en 2023 el Tren Maya” y sostuvo que se trata de una obra “orgullo de nuestra ingeniería civil y militar”.

El tabasqueño sostuvo que la obra estará lista en 2023 “con sus mil 554 kilómetros, con todas las estaciones, paraderos, con toda la infraestructura, incluido el nuevo aeropuerto” internacional de Tulum.

De acuerdo a López Obrador, el Tren Maya, un proyecto de infraestructura ferroviaria que recorrerá varios estados del sureste del país, se estrenará en 2023. Aunque inicialmente se había previsto que el tren comenzara a funcionar en 2024.

El Tren Maya es un proyecto importante para el gobierno mexicano, ya que se espera que tenga un impacto económico positivo en la región al fomentar el turismo y la inversión en la zona. Sin embargo, se debe reiterar que el proyecto también ha sido objeto de controversia debido a preocupaciones sobre su impacto ambiental y el posible daño a sitios arqueológicos y comunidades locales, tal como ya lo subrayamos párrafos arriba. (Sánchez Jiménez , 2022)

El sur mexicano, ¿consentido de AMLO?

Apenas el 9 de mayo de 2023 a través de un reportaje escrito en el diario español, El País, por el reportero Alejandro Cid, se evidenció que el sur mexicano no es tan consentido del presidente tabasqueño como tanto ha alardeado y sus medidas tampoco son tan bien recibidas por el pueblo de esas entidades como el mandatario ha presumido una y otra vez. De acuerdo al texto, el sur mexicano ha vuelto a gritar contra el despojo de sus tierras, la militarización y la desigualdad, en sus propias palabras. “El Sur Resiste, una caravana internacional que ha recorrido siete Estados en protesta contra los megaproyectos del



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

presidente Andrés Manuel López Obrador, como el Tren Maya o el Corredor Transístmico, ha concluido su travesía este fin de semana con un encuentro organizado por el Congreso Nacional Indígena. El lugar elegido es un golpe simbólico: el Caracol Jacinto Canek, bastión del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) en las laderas de las montañas de San Cristóbal de las Casas, Chiapas. Los guerrilleros, alzados en armas contra el Gobierno de Carlos Salinas de Gortari el 1 de enero 1994, son una de las grandes bestias negras del Estado mexicano, perseguidos y vigilados por el Ejército a pesar de seguir una estrategia de silencio desde hace años” (Santos Cid , 2023)

El periodista relató como la oposición al presidente se ha articulado desde uno de los centros autónomos del EZLN, enemistados con el propio López Obrador desde hace años. Entre 150 y 200 activistas y defensores de la tierra de todo el mundo se echaron a andar juntos el 25 de abril de 2023 en Chiapas. Los activistas recorrieron también Tabasco, Veracruz, Oaxaca, Campeche, Yucatán y Quintana Roo para concluir en San Cristóbal, donde pueblos indígenas de todo el sur de México se les han unido para tres días de debates para plantear respuestas concretas contra el Tren Maya y los otros proyectos extractivistas de la administración de López Obrador.

De acuerdo a Cid, las organizaciones medioambientales han denunciado que es una cuchilla que está deforestando la selva, el pulmón más importante de México. El Corredor Transístmico, también conocido como Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, es una iniciativa industrial que busca facilitar el traslado de mercancías entre el Océano Pacífico y el Atlántico. A estos dos megaproyectos se le suman gasoductos, minería, tala indiscriminada, denuncia El Sur Resiste. Una lista de heridas abiertas en la tierra que ahora han encontrado una oposición, aunque sea minoritaria, que quiere plantar cara.

Dos Bocas a mediados de 2023

En sus promesas, de acuerdo a Patricia Tapia, de Forbes, la Refinería Dos Bocas también estará lista este año. Dichos del presidente la refinería de Dos Bocas estará produciendo a su máxima capacidad en 2023, y la calificó como la más importante del mundo en los últimos años.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

López Obrador estimó que se espera que la refinería de Dos Bocas “Olmecca” en Paraíso, Tabasco se terminé de construir a mediados de 2023 y que esté produciendo a su máxima capacidad. “... de nuevo lo tengo que decir, una obra así, una refinería así se construyó hace como 6 años, se terminó en la India, pero de las últimas, ésta es la más importante del mundo para procesar 340,000 barriles y se está haciendo en un tiempo récord, porque cuando se licitó la obra las grandes empresas constructoras de refinerías querían que se aceptará su terminación hasta el 2025, dijimos: ‘no’, la tenemos que terminar a más tardar en el 2023”, dijo López Obrador en su conferencia matutina desde Palacio Nacional.

El mandatario detalló que la refinería de Dos Bocas está en una fase de integración y que el periodo de prueba también llevará tiempo, “pero yo espero que el año próximo (2023) ya esté produciendo a toda su capacidad, que podamos tenerla a más tardar a mediados del año próximo”.

El presidente agregó que es una obra que no se hubiera hecho sin la decisión que se tomó en su momento y reiteró que la inversión de la refinería hasta el momento es de alrededor de 11,000 millones de dólares. (Tapia Cervantes, 2022)



VI. Hipótesis.

Así, podemos proponer como hipótesis que en México no se distribuyen proyectos, los que se realizan no son de forma equitativa y no aumentan progresivamente; generando un alto costo social para esta y las futuras generaciones del país. Por lo que este gobierno habrá incumplido la promesa de generar inversiones públicas clave para el desarrollo del país.



VII. Pruebas empíricas o cualitativas de la hipótesis.

Inversión. La austeridad en el discurso, muy caro en la práctica

Según una investigación de la revista Expansión, con retrasos y un presupuesto considerable, las llamadas mega obras del gobierno federal se han convertido en sobrecosto. Estas obras han estado en el centro de la atención pública por su escala, polémicas e insistencia en llevarse a cabo por parte del Ejecutivo.

En tanto, en un artículo de la BBC, publicado en marzo de 2022, dice que el caso del Aeropuerto Felipe Ángeles, derivó un gasto mayúsculo en indemnizaciones que el presidente y su equipo dijeron que era preferible que arrojar recursos a un "barril sin fondo" como ese aeródromo, el cual, aseguraban, también causaría problemas de inundaciones a la ciudad y un ecocidio en el lugar de su edificación. (BBC, 2022) Por cierto, de lo mismo que acusaron con el aeropuerto cancelado, su gobierno ahora es acusado con la construcción de sus mega obras, principalmente, en el caso del Tren Maya y la Refinería.

De acuerdo a una investigación de la revista Expansión, con retrasos y un presupuesto considerable, las llamadas mega obras del gobierno federal se han convertido en sobrecosto. Estas obras han estado en el centro de la atención pública por su escala, polémicas e insistencia en llevarse a cabo por parte del Ejecutivo.

Refinería

La inversión inicial en 2019, según el gobierno federal, su costo sería de 8,000 millones de dólares, mientras que, en 2022, la Secretaría de Energía dio a conocer un incremento en el costo a 9,800 millones de dólares. Sin embargo, en mayo pasado, Bloomberg calculó que la obra, de acuerdo a los contratos, tendría un costo total de 14,000 millones de dólares. Mientras que fuertes externas, relacionadas a Pemex y que hablaron de manera anónima, respecto a que calculaban el costo de 18,000 millones de dólares, resalta la investigación de la revista Expansión.

La secretaria de Energía, Rocío Nahle, y el propio López Obrador, aseguraron que la magna obra tendría un costo de nueve mil millones de dólares. Sin embargo, actas del consejo de administración de Pemex, en poder de la revista Fortuna, demuestran que, solo en 2022, el



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

proyecto tuvo incrementos presupuestales por siete mil 897.75 millones de dólares; casi el costo originalmente planeado.

Mientras tanto, el acta de consejo número 994 (del 27 de mayo), se autorizó un incremento de mil 426.91 millones de dólares y, en la 998 (del 10 de agosto) se autorizaron otros seis mil 470.84 millones. Con esto, el costo del proyecto, que empezará a producir gasolinas en algún momento de este 2023, ya tiene una cifra comprobable de casi 17 mil millones de dólares.

Con esos recursos se habrían podido comprar casi diez refinerías como la de Deer Park, que solamente requirió una inversión de mil 200 millones de dólares.

Según un artículo de El Financiero fechado en agosto de 2022, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) ha reconocido que los sobrecostos de las mega obras del gobierno anterior de Andrés Manuel López Obrador (AMLO) están presionando las finanzas del país.

Entre las mega obras mencionadas, recalquemos, se encuentran el Tren Maya, la refinería de Dos Bocas y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). La SHCP señala que estos proyectos han enfrentado retrasos y sobrecostos significativos, lo que ha contribuido a aumentar el endeudamiento público.

Según el texto, el Tren Maya ha sufrido un aumento del 44 por ciento en su costo, pasando de 120 mil millones de pesos a 172 mil millones de pesos. La refinería de Dos Bocas ha registrado un aumento del 58 por ciento en su costo, pasando de 160 mil millones de pesos a 250 mil millones de pesos. Mientras tanto, el AIFA ha enfrentado un aumento del 36 por ciento en su costo, pasando de 75 mil millones de pesos a 102 mil millones de pesos.

Estos sobrecostos y retrasos han generado críticas de sectores de la oposición y algunos economistas, quienes señalan que estos proyectos son innecesarios y no justifican el gasto adicional en un momento en que la economía mexicana enfrenta una crisis.

La SHCP ha reconocido que estos proyectos están presionando las finanzas del país, pero ha destacado que el gobierno de López Obrador ha tomado medidas para reducir el



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

gasto y aumentar la recaudación fiscal. También ha señalado que se están llevando a cabo auditorías y revisiones para asegurar que estos proyectos se completen de manera eficiente y transparente. (Bloomberg & Cancel , 2022)

En el mismo periódico, pero en otro artículo, firmado por Héctor Usla, en agosto de 2022, informa que el costo de la construcción de la refinería de Dos Bocas, uno de los proyectos insignia del gobierno del presidente mexicano, ya superó el costo que ofrecían las empresas privadas para construir una refinería en el mismo lugar.

Según el artículo, el gobierno de López Obrador prometió construir la refinería de Dos Bocas por un costo de 8 mil millones de dólares, mientras que las empresas privadas ofrecieron construir una refinería en el mismo lugar por un costo de alrededor de 6 mil millones de dólares.

Sin embargo, el costo actual de la refinería de Dos Bocas ha superado los 11 mil millones de dólares, lo que significa un aumento del 38 por ciento en relación con el presupuesto original.

El artículo destaca que este aumento en el costo de la refinería de Dos Bocas se produce en un contexto en el que el gobierno de López ha promovido una política de austeridad, lo que ha llevado a recortes en áreas como la salud y la educación. (Usla, 2022)

Ya en febrero de 2023, una de las periodistas de investigación más reconocidas en el país, que ha puesto en jaque al presidente con sus preguntas inteligentes e incisivas durante las mañaneras, Nayeli Roldán, relató en Animal Político que, de acuerdo al gobierno federal, para el Tren Maya, ha asignado un presupuesto de 36,000 millones de pesos mexicanos (alrededor de 1,700 millones de dólares estadounidenses) para el proyecto en el presupuesto federal del año 2022.

Sin embargo, algunos críticos del proyecto afirman que el Tren Maya no ha sido suficientemente transparente en cuanto a los impactos ambientales y sociales que podría tener en las comunidades locales. También señalan que el proyecto ha recibido críticas de organizaciones internacionales de derechos humanos y de la ONU por no haber consultado adecuadamente a las comunidades indígenas que podrían verse afectadas por el proyecto.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Por otro lado, los defensores del Tren Maya argumentan que el proyecto traerá beneficios económicos al área, incluyendo la creación de empleos y la promoción del turismo en la región. También se afirma que se han llevado a cabo consultas con las comunidades locales y se han tomado medidas para mitigar los impactos ambientales.

En general, el artículo proporciona un resumen de la asignación presupuestaria para el proyecto del Tren Maya en 2022 y presenta diferentes perspectivas sobre el proyecto y sus impactos potenciales; específicamente, que el Tren Maya gastó 185% más presupuesto del aprobado por el Congreso para 2022.

El presupuesto autorizado por el Congreso fue por 63 mil 603 millones de pesos para 2022, pero al terminar el año, el gasto ascendió a 181 mil 544 millones de pesos, revelaron datos del cuarto informe trimestral de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHyCP).

Se trata de otro incremento para la obra que, según la proyección al inicio del sexenio, el costo total sería de 120 mil millones de pesos, pero que cada año se ha encarecido. De hecho, en 2022, el presidente López Obrador reconoció que el costo total de la obra sería de entre 15 mil millones de dólares y 20 mil millones de dólares, lo que significa un aumento de alrededor de 14 mil millones de dólares del presupuesto original.

Para 2022, el Tren Maya tendría un presupuesto de 63 mil millones de pesos, un monto mayor incluso a los recursos que tendría la Secretaría de Seguridad Ciudadana para los cinco principales programas, que ascienden a 56 mil millones de pesos.

Pero terminó gastando el triple, 181 mil 544 millones de pesos. Lo que prácticamente hace la totalidad del presupuesto de la Secretaría de Turismo para sus cuatro principales programas que suman 182 mil 777 millones de pesos. (Roldán , 2023)

¿Y la Refinería?

De acuerdo a un artículo del diario español, El País, el Gobierno mexicano reconoció un sobrecosto multimillonario en la refinería de Dos Bocas. Y es que Pemex aprobó destinar



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

6.500 millones de dólares más para la construcción de una de las obras emblemáticas del sexenio

La refinería de Dos Bocas es un pozo sin fondo de recursos públicos. La petrolera estatal Pemex pidió en 2022, 6.470 millones de dólares más para la construcción de una de las obras emblemáticas del presidente mexicano. Es un incremento del 72% respecto al presupuesto barajado originalmente por el Gobierno. Empresas especializadas y expertos ya advirtieron en su momento de que los planes del Ejecutivo no eran realistas. El mandatario, crítico feroz de los sobrecostos en obras de sexenios pasados, reconoció el aumento en el caso de Dos Bocas, pero lo minimizó y aseguró que “no hay corrupción”.

El diario El País, publicado el 31 de agosto de 2022, informó que el sobrecosto asciende a al menos 5.5 mil millones de dólares, lo que representa un aumento de más del 100% del presupuesto original de la refinería. El gobierno atribuyó este sobrecosto a factores como la inflación, la pandemia de COVID-19 y la complejidad del proyecto. (Martín Cullell, 2022)

La Refinería de Dos Bocas es una iniciativa clave de la estrategia energética del gobierno de López Obrador y se espera que ayude a reducir la dependencia del país de las importaciones de combustibles. Sin embargo, el proyecto ha sido objeto de críticas por parte de algunos expertos en energía, quienes cuestionan su viabilidad económica y ambiental.

Para la inversión inicial en 2019, el gobierno federal anunció que su costo sería de 8,000 millones de dólares, mientras que, en 2022, la Secretaría de Energía dio a conocer un incremento en el costo a 9,800 millones de dólares. En mayo, Bloomberg calculó que la obra, de acuerdo a los contratos, tendría un costo total de 14,000 millones de dólares. Mientras que fuertes externas, relacionadas a Pemex y que hablaron de manera anónima, respecto a que calculaban el costo de 18,000 millones de dólares.

El gobierno de AMLO ha aumentado en forma considerable la aportación de recursos a sus obras emblemáticas como son el Tren Maya, la Refinería de Dos Bocas, el propio Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles –AIFA-, obras que hemos visto al largo de este texto, ya tienen grandes sobre costos a lo estimado inicialmente y durante la presentación de los proyectos.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Aunado a lo anterior la Secretaría de la Defensa Nacional –SEDENA- y la Guardia Nacional también vieron aumentados sus recursos en forma importante para 2023.

Tan sólo para el Tren Maya se consideran recursos para el 2023 por 143 mil millones de pesos, una cifra casi al doble de lo que se destinará al Programa de Medicamentos Gratuitos para los mexicanos y su seguridad social que se catalogó en tan sólo 81 mil millones de pesos.

El AIFA terminará costando 45 por ciento más de lo presupuestado, el Tren Maya se aumentó ya en un 70 por ciento, mientras que la Refinería de Dos Bocas se irá al doble de lo estimado, incluso el propio Secretario de Hacienda Rogelio Ramírez de la O., reconoció ante los diputados federales que el sobre costo de las mega obras están presionando las finanzas públicas.

Aquí las promesas no han valido

En un artículo de el periódico 24 horas, los periodistas Ángel Cabrera y Jorge X. López, escribieron en agosto de 2022, que a pesar de la promesa del presidente López **Obrador** de no exceder el presupuesto en las obras de infraestructura, los proyectos insignia de la autoproclamada cuarta transformación han disparado sus recursos y enfrentado obstáculos en su construcción y funcionamiento. El caso más significativo es la edificación de la refinería **Olmecca**, en **Dos Bocas, Tabasco**, cuyo presupuesto aumentó 228.2% respecto al gasto originalmente planeado, con un incremento de 368 mil 428 millones de pesos. (Cabrera & X. López, 2022)

De acuerdo con las cuentas públicas 2019, 2020 y 2021, así como el **Presupuesto de Egresos de la Federación 2022**, reportó 24 Horas, el proyecto emblema en materia energética, cuya etapa constructiva se inauguró el 1 de julio pasado, ha tenido ampliaciones presupuestales cada año. Entre 2019 y 2022, el presupuesto para **Dos Bocas**, según lo aprobado por la **Cámara de Diputados**, ha sido de 161 mil 427 millones de pesos; sin embargo, el gasto real acumula 529 mil 855 millones de pesos.

Respecto al **Tren Maya**, que acumula cuatro tramos construidos, su presupuesto original fue de 120 mil millones de pesos, pero estima que podría rebasar los 290 mil millones de pesos

A su vez, el **Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA)** fue inaugurado el 21 de marzo de 2022, con un costo total de 115 mil 981 millones de pesos, lo que significa 40 mil



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

millones de pesos más de lo prometido por el Presidente. En octubre de 2019, cuando anunció la construcción de la terminal aérea, el mandatario señaló que la obra tendría un costo máximo de 75 mil millones de pesos; en 2020, subió otros 20 mil millones de pesos, y terminó con un ejercicio de más de 115 mil. Y para no dejar lugar a dudas, hemos hecho referencia de diversos medios de comunicación, de acuerdo a Bloomberg, el secretario de **Hacienda, Rogelio Ramírez**, admitió que el aumento en los costos de las mega obras sí representaba una presión para las finanzas.

Al respecto, el **Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO)**, durante la presentación del Índice de Riesgos de Corrupción, aseveró que, en las mega obras y otros proyectos, el Gobierno federal ha gastado más de 9 mil millones de pesos sin licitación, con proveedores riesgosos, posibles empresas fantasma, sancionadas o de reciente creación. (Moy , 2022)

La inversión inicial en 2019, el gobierno federal anunció que su costo sería de 8,000 millones de dólares, mientras que, en 2022, la Secretaría de Energía dio a conocer un incremento en el costo a 9,800 millones de dólares. En mayo, Bloomberg calculó que la obra, de acuerdo a los contratos, tendría un costo total de 14,000 millones de dólares. Mientras que fuertes externas, relacionadas a Pemex y que hablaron de manera anónima, respecto a que calculaban el costo de 18,000 millones de dólares.

Van Oord ¿Muy nacionalista?

En 2019, el consorcio holandés Van Oord ganó un contrato para el acondicionamiento del terreno donde se construye la refinería de Dos Bocas, Tabasco, así lo dio a conocer el periódico El Financiero, que de acuerdo con la Secretaría de Energía (SENER), la firma presentó el precio más bajo en una invitación restringida a un total de cuatro compañías internacionales. (Torres, 2019)

La dependencia informó que las invitadas, además de Van Oord, fueron Dredging International, de Bélgica; Boskalis, también de Holanda; y Mexicana de Dragados, esta última perteneciente al consorcio Jan de Nul, de Luxemburgo. Según la SENER estas cuatro empresas fueron las que cumplieron con las bases de la licitación, aunque hubo más interesadas.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Van Oord tiene 151 años de haber sido creada; se especializa en trabajos de construcción costa afuera de hidrocarburos y de sector eléctrico con el montaje de aerogeneradores marítimos, así como en la construcción de islas artificiales.

El presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, quien se presume nacionalista, ha defendido la concesión, afirmando que Van Oord fue seleccionada por su experiencia y capacidad técnica, y que la empresa trabajará en estrecha colaboración con empresas locales. López Obrador ha afirmado que el proyecto de la refinería de Dos Bocas es una prioridad para su gobierno y que está comprometido con garantizar que la construcción de la refinería beneficie a la economía y la sociedad mexicanas.

La concesión de la construcción de la refinería de Dos Bocas a Van Oord forma parte de un esfuerzo más amplio del gobierno de López Obrador para impulsar la producción de petróleo en México y reducir la dependencia del país de las importaciones de petróleo. La refinería de Dos Bocas está prevista para producir 340,000 barriles de petróleo por día y se espera que esté operativa en 2023.

Parece que las cosas nunca han sido transparentes e impolutas. Está claro que para López Obrador los principales proyectos de obras públicas iniciados por su gobierno son las llamadas mega obras, que no están libres de controversia. Por ejemplo, la construcción de la refinería de petróleo de Dos Bocas en el estado de Tabasco ha enfrentado críticas por preocupaciones sobre su impacto ambiental y viabilidad económica. Además, algunos analistas han planteado preguntas sobre la transparencia y la responsabilidad de los procesos de contratación del gobierno para proyectos de obras públicas.

Ha habido varias investigaciones e informes sobre la inversión del gobierno en obras públicas bajo López Obrador. Estos incluyen informes de organizaciones como el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) y el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA). Estos informes han examinado cuestiones como el impacto económico de los proyectos de infraestructura del gobierno, el impacto ambiental de estos proyectos y la transparencia del proceso de contratación.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Animal Político reportó en febrero de 2022, sobre la cuenta pública 2020 del gobierno de México. La cuenta pública es un informe financiero que presenta el gobierno para dar cuenta de sus gastos y actividades durante un período determinado. Según el artículo, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) detectó irregularidades en la cuenta pública de 2020 por un total de 63,000 millones de pesos mexicanos (alrededor de 3,200 millones de dólares estadounidenses). Las irregularidades incluyen el mal uso de fondos públicos, el pago excesivo de servicios y la falta de justificación para ciertos gastos.

Entre las instituciones gubernamentales que presentaron irregularidades se encuentran la Secretaría de Bienestar, la Comisión Federal de Electricidad y Petróleos Mexicanos, entre otras. La ASF señaló que algunas de las irregularidades detectadas en 2020 también se habían presentado en años anteriores y no se habían resuelto adecuadamente.

El artículo señala que la ASF es una institución independiente que tiene como objetivo supervisar y evaluar el uso de los recursos públicos por parte del gobierno mexicano. Sus hallazgos son importantes para garantizar la transparencia y la rendición de cuentas en el gobierno y para detectar posibles casos de corrupción y malversación de fondos.

En conjunto, las anomalías detectadas representan un monto de 63 mil 10 millones de pesos. De ese total, 2 mil 181.1 millones sí fueron aclarados, pero falta por esclarecer el destino de 60 mil 229 millones.

De las irregularidades encontradas en las obras del gobierno, destaca el caso de la construcción del aeropuerto de Santa Lucía o Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). Ahí, la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) no reportó el uso de 20 mil millones de pesos del fideicomiso con el que paga la obra.

En el caso del Tren Maya, las anomalías ascienden a mil 300 millones por sobrecostos, gastos no reportados e indemnizaciones sin justificación.

Acerca de la obra en Dos Bocas, la ASF detectó un monto de 59.2 millones en pagos indebidos a trabajadores, pagos en exceso por desmontaje de selva y contratos por adjudicación directa.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Esta fue la tercera entrega de informes de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2020; las dos previas se realizaron en octubre y en junio de 2021. (Politico, 2022)



VIII. Conclusiones.

El gobierno del presidente López Obrador, quien asumió el cargo en diciembre de 2018, ha enfatizado la inversión en obras públicas como parte clave de su agenda. El gobierno se ha centrado en la construcción de infraestructura en áreas rurales, el apoyo a programas sociales y la reducción de la pobreza y la desigualdad.

Se trata de consentidos y olvidados. Y esto no lo dice un periodista conservador, lo investigan cientos, al igual que analistas y organizaciones no gubernamentales, como el caso de México Evalúa, que muestra en una investigación cómo la inversión pública garantiza el desarrollo de un país si y sólo si:

- Se distribuye en múltiples proyectos,
- Si de forma equitativa entre regiones, y
- Si aumenta progresivamente...

Pero México se aleja cada día más de estas premisas.

Para 2023 se prometió una inversión de 1.1 billones de pesos, 21.7% (196 mmdp) más que en 2022. Es el monto más alto de la década. El asunto es que Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán acapararan el 55% de tal crecimiento. El resto de los estados tendrá aumentos mínimos. Además, frente al sexenio pasado, 17 entidades tendrán menos inversión.

De acuerdo a México Evalúa, lo que no sorprende, el sector más beneficiado será el de Transporte (por el Tren Maya), con un aumento de 55% o 73 mmdp. Por contra, la promoción de infraestructura para ciencia y tecnología, comunicaciones, educación, protección ambiental, seguridad y turismo sale mal parada frente al sexenio anterior.

Pero incluso dentro del sector Transporte habrá perdedores. Aunque en 2023 aumentará en 130 mmdp la inversión en ferrocarriles frente al sexenio pasado, aquella dedicada al transporte aéreo, carretero y marítimo se desplomará, señala México Evalúa en el informe escrito en octubre de 2022.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Como es tradición, Pemex será el ramo con más inversión, con el 40% del total. La sorpresa es que Turismo tendrá el 13% de la inversión, su mayor proporción histórica, gracias al Tren Maya, y esto convive con el hecho de que la Secretaría de Comunicaciones Infraestructura y Transportes, dejada en el olvido, ejercerá sólo 6% del total, la mitad de lo observado el sexenio pasado.

El Presupuesto de Egresos de la Federación 2023 contempla siete proyectos consentidos, con un presupuesto de 236.1 mmdp, 21.2% de la inversión física presupuestaria. Es decir, que uno de cada cinco pesos destinados en inversión física será para ellos. Sobresale el Tren Maya, con un presupuesto de 143 mmdp, un aumento del 115.6% (76.7 mmdp) respecto del aprobado en 2022.

Por otro lado, la refinería de Dos Bocas (que extrañamente no es considerado prioritario) se le destina sólo 47.2 mmdp, pero no sería sorpresa que termine ejerciendo más de lo que se estimó, a costa de otros proyectos.

Encima de estos datos desconcertantes, en sí la promesa de inversión parece muy optimista, pues se sustenta en estimados de crecimiento económico endebles. En 2022 también se prometió la mejor inversión desde 2016, pero sigue estancada. Si los ingresos del gobierno son menores a los estimados, es probable que sectores de inversión no prioritarios sean aún más castigados, que durante esta administración en todos los años se han quedado cortos en el programa de infraestructura, alerta México Evalúa.

Mientras tanto en el artículo "Megaobras se devoran los recursos de 2023" publicado en el sitio web Momento Financiero, el 22 de noviembre de 2022, María Durán, remarca que el presupuesto para 2023 contempló un aumento significativo en la inversión en grandes proyectos de infraestructura como el Tren Maya, la refinería de Dos Bocas y el aeropuerto de Santa Lucía. Sin embargo, esto ha repercutido de forma negativa en la inversión en otros sectores como la salud, la educación y la seguridad.

Y es que la inversión en infraestructura no necesariamente se traduce en un beneficio directo para la población, ya que estos proyectos pueden tardar años en completarse y no siempre son rentables. Además, el artículo critica la falta de transparencia en la toma de



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

decisiones sobre la inversión en mega obras y la posible corrupción asociada a estos proyectos. (Durán, 2022)

Lo anterior es reforzado por la Agencia Reforma, en un artículo publicado el 22 de noviembre de 2022, donde cita al Centro de Investigación Económica y Presupuestaria (CIEP), que prevé que, en 2023, los recursos disponibles para desarrollar nuevas obras, programas públicos o enfrentar emergencias serán menores a los de 2022.

De acuerdo con el Centro de Investigación para 2023 se tiene un espacio fiscal -diferencia entre ingresos y gastos ineludibles- de 627 mil 437 millones de pesos, que equivalen a 2 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB). Sin embargo, del total de esos recursos, 410 mil 938 millones de pesos ya están comprometidos para programas y proyectos prioritarios del Gobierno federal, como el Tren Maya, tal como lo hemos venido mencionando en todo este documento.

Por esa razón, los recursos disponibles se han reducido este año a 216 mil 498 millones de pesos, cifra que es 34.6 por ciento menor a los 306 mil 15 millones de pesos disponibles en 2022.

Esto implica que cada vez queden menos recursos y generalmente la parte que más sufre es infraestructura, siempre que no sea parte de obras prioritarias; tendremos falta (de recursos para mantenimiento de carreteras, entre otros. (Vásquez, 2022)

En el marco del Cuarto Informe de Gobierno del presidente López Obrador, el titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), Román Meyer, señaló que el gobierno ha invertido 14 mil 293 millones de pesos en 236 obras de mejoramiento en barrios como infraestructura urbana hasta la vivienda y su entorno. (Navarrete, 2022)

Sin embargo, no se puede tapar el sol con un dedo, y la gran prioridad han sido las mega obras de López, específicamente, el Tren Maya, donde se han invertido 12.72 millones de pesos para desarrollo de programas urbanos municipales o en el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, donde le han destinado 7.49 millones de pesos.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Mientras que en la Refinería Dos Bocas de Tabasco, el gobierno ha invertido 6.32 millones de pesos para la actualización del Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; así mismo, en 2022 se aprobó el proyecto Programa Territorial Operativo de la Zona Sur de la Riviera Maya donde se construirá el nuevo Aeropuerto de Tulum, con una inversión de 1.5 millones de pesos. También, se ha facilitado la construcción del nuevo Libramiento Tonanitla para el acceso al Aeropuerto Felipe Ángeles.

El alto costo social que generan los emblemas de este sexenio es mayor a los beneficios que pudiéramos tener; que encarecen nuestra vida, minan la seguridad jurídica y económica, y comprometen el futuro de nuestro país. Además, ya vimos que es tan transparente e impoluto este gobierno con sus inversiones en obras públicas, específicamente en sus mega obras estrella, que no se tiene una cifra única, de cualquier forma, sigue cambiando día con día. Lo importante es ver que la realidad no se parece nada al discurso.



IX. Bibliografía.

- (n.d.). Retrieved from <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2023/01/04/megaobras-2023-mexico>
- Archico, P. d. (2012). *Logros en obras públicas sexenio de Felipe Calderón 2006-2012*. México.
- BBC, B. N. (2022, Marzo 21). *BBC News Mundo*. Retrieved from AIFA: 4 polémicas en torno al nuevo aeropuerto Felipe Ángeles de Ciudad de México, uno de los proyectos insignia de AMLO: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-60817320>
- Bloomberg, N. C., & Cancel, D. (2022, Agosto 26). *El Financiero*. Retrieved from Sobrecostos de 'megaobras' de AMLO presionan finanzas de México, reconoce Hacienda: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2022/08/26/sobrecostos-de-megaobras-de-amlo-presionan-finanzas-de-mexico-reconoce-hacienda/>
- Cabrera, Á., & X. López, J. (2022, Agosto 30). *24 Horas El Diario Sin Límites*. Retrieved from Megaobras, onerosas y con tropiezos: <https://www.24-horas.mx/2022/08/30/megaobras-onerosas-y-con-tropiezos/>
- Castro Lebrija, R. (2023, Enero 3). *Fortuna Negocios y Finanzas*. Retrieved from 2023, el año más importante de la 4T: <https://revistafortuna.com.mx/2023/01/03/2023-el-ano-mas-importante-de-la-4t/>
- CONAGUA, F. i. (2011). *Ampliación del Sistema Cutzamala durante el periodo 2003-2008*. México.
- Durán, M. (2022, Noviembre 22). *Momento Financiero*. Retrieved from Megaobras se devoran los recursos de 2023: <https://momentofinanciero.mx/megaobras-se-devoran-los-recursos-de-2023/>
- Galera, A. (2023, Marzo 11). *Novedades Quintana Roo*. Retrieved from AMLO afirma que el Tren Maya estará listo a finales del 2023: <https://sipse.com/novedades/amlo-afirma-que-el-tren-maya-estara-listo-a-finales-del-2023-443196.html>
- Gobierno de México. (2006-2012). *Secretaría de Educación Pública*. Retrieved from <https://www.gob.mx/sep/documentos/avances-y-logros-del-sexenio-2006-2012>
- López Obrador, A. M. (2023, Febrero 20). *Presidencia de la Republica Blog*. Retrieved from Conferencia de prensa del presidente Andrés Manuel López Obrador del 20 de



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

febrero de 2023: <https://www.gob.mx/presidencia/articulos/version-estenografica-conferencia-de-prensa-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-del-20-de-febrero-de-2023>

Maldonado , M. (2023, Marzo 21). *El Universal*. Retrieved from La 4T y las contradicciones del nuevo aeropuerto en Tulum: <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/mario-maldonado/la-4t-y-las-contradicciones-del-nuevo-aeropuerto-en-tulum>

Martín Cullell, J. (2022, Agosto 30). *El País México* . Retrieved from El Gobierno mexicano reconoce un sobrecosto multimillonario en la refinería de Dos Bocas: <https://elpais.com/mexico/2022-08-31/el-gobierno-mexicano-reconoce-un-sobrecurso-multimillonario-en-la-refineria-de-dos-bocas.html>

Moy , V. (2022, Septiembre 20). *Centro de Investigación en Política Pública*. Retrieved from HAY QUE HABLAR DEL GASTO PÚBLICO: <https://imco.org.mx/hay-que-hablar-del-gasto-publico/>

Navarrete, F. (2022, Septiembre 2). *El Financiero* . Retrieved from Cuarto Informe de Gobierno de AMLO: ¿Cuánto ha invertido la 4T en las mega obras?: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2022/09/01/cuarto-informe-de-gobierno-de-amlo-cuanto-ha-invertido-la-4t-en-las-mega-obras/>

Olmos, C. C. (n.d.). "Historia de la construcción y urbanismo en México". In C. C. Olmos, *"Historia de la construcción y urbanismo en México"*.

Politico, A. (2022, Febrero 20). *Animal Político*. Retrieved from La ASF encuentra irregularidades millonarias en obras clave de AMLO: Santa Lucía, Dos Bocas, Tren Maya...: <https://www.animalpolitico.com/politica/cuenta-publica-2020-asf-detecta-irregularidades-63-mil-10-mdp>

Pública, S. d. (2006-2012). Retrieved from <https://www.gob.mx/sep/articulos/infraestructura-educativa-2006-2012>

Roldán , N. (2023, Febrero 1). *Animal Político* . Retrieved from Tren Maya gastó 185% más presupuesto del aprobado por el Congreso para 2022: <https://www.animalpolitico.com/politica/tren-maya-gasto-presupuesto-2022>

Sánchez Jiménez , A. (2022, Diciembre 3). *La Jornada*. Retrieved from "Aunque parezca increíble", Tren Maya se inaugura en 2023: AMLO: <https://www.jornada.com.mx/notas/2022/12/03/politica/aunque-parezca-increible-el-tren-maya-se-estrena-en-2023-amlo/>

SEDATU. (2012). *Logros y Resultados en vivienda y desarrollo urbano sexenio de Felipe Calderon*. México.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

- Tapia Cervantes, P. (2022, Diciembre 6). *Forbes México, Política* . Retrieved from AMLO promete terminar refinería de Dos Bocas a mediados de 2023: <https://www.forbes.com.mx/amlo-promete-terminar-refineria-de-dos-bocas-a-mediados-de-2023/>
- Transportes, S. d. (2023). *Secretaría de comunicaciones y Transportes*. Retrieved from http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGC/Sintesis_informe_Gobierno_2000_2006.pdf
- Transportes, S. d. (n.d.). *Informe de Gobierno 2006-2012*. Retrieved from http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGC/informe_de_gobierno_2006-2012.pdf
- Usla, H. (2022, Agosto 17). *El Financiero*. Retrieved from ¿Y la austeridad? Costo de Dos Bocas ya superó lo que ofrecían empresas privadas: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2022/08/17/y-la-austeridad-costode-dos-bocas-ya-supero-lo-que-ofrecian-empresas-privadas/>
- Vásquez, A. (2022, Noviembre 22). *El Heraldo de Agascalientes* . Retrieved from Quitan megaobras recursos de 2023: <https://www.heraldo.mx/quitana-megaobras-recursos/>