

EL TREN DE LAS ÉLITES

Empresas beneficiadas
y proyectos energéticos en el sureste mexicano



Informe de investigación

Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación
e Investigación (PODER)
Licencia de Producción de Pares.
Atribución-Compartir Igual-No Capitalista.

AUTORES: Isabel Clavijo y Daniel Castrejón

DIRECTORA DE INVESTIGACIÓN: María Julieta Lamberti

DISEÑO EDITORIAL E ILUSTRACIÓN: Adrián L. Sánchez Martínez

EDICIÓN: Elena Arengo

Ciudad de México, noviembre de 2020

EL TREN MAYA Y LOS PROYECTOS DE ENERGÍA EN EL SURESTE MEXICANO

Siglas	4
I. Introducción	6
II. El proyecto del Tren Maya	9
III. Empresas beneficiadas con el proyecto	15
IV. El tren y la agenda del sector energético en el sureste mexicano	24
V. El Tren Maya y la defensa de los derechos humanos	35
1. Aspectos ambientales	34
2. Consulta Indígena	35
VI. Conclusiones	39
VII. Bibliografía	42

ÍNDICE DE GRÁFICOS, TABLAS Y MAPA

Gráfica 1: Distribución presupuesto Fonatur 2020	11
Gráfica 2: Distribución presupuesto para turismo 2021	12
Gráfica 3: Contrataciones del Tren Maya	13
Mapa: Recorrido del Tren Maya	17
Tabla 1. Principales empresas beneficiadas	22
Tabla 2: Proyectos de energía en Tabasco	27
Tabla 3: Proyectos de energía en Quintana Roo	28
Tabla 4: Proyectos de energía en Chiapas	28
Tabla 5: Proyectos de energía en Campeche	29
Tabla 6: Proyectos de energía en Yucatán	30

SIGLAS

APF	Administración Pública Federal
API	Administración Portuaria Integral
APP	Asociaciones Público-Privadas
CCMSS	Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible
CEMDA	Centro Mexicano de Derecho Ambiental
CENACE	Centro Nacional de Control de Energía
CIDH	Comisión Interamericana de Derechos Humanos
CNDH	Comisión Nacional de los Derechos Humanos
CONAGUA	Comisión Nacional del Agua
CRE	Comisión Reguladora de Energía
FIT	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec
FONATUR	Fondo Nacional de Fomento al Turismo
GN	Guardia Nacional
IMSS	Instituto Mexicano del Seguro Social
INAH	Instituto Nacional de Antropología e Historia
INPI	Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas

NAICM	Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
OACNUDH	Oficina Regional de la Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos
ONU-HABITAT	El programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos
PEMEX	Petróleos Mexicanos
PODER	Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SE	Secretaría de Economía
SEDENA	Secretaría de la Defensa Nacional
SEGOB	Secretaría de Gobernación
SEMAR	Secretaría de Marina
SEMARNAT	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
SNT	Sistema Nacional de Transparencia
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
UAM	Universidad Autónoma Metropolitana
UNAM	Universidad Nacional Autónoma de México
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (por sus siglas en Inglés)
UNOPS	Oficina de Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (por sus siglas en inglés)

I. INTRODUCCIÓN

El presidente Andrés Manuel López Obrador ha hecho público, en reiteradas ocasiones, su rechazo al modelo neoliberal que ha permitido desde los años ochenta el despojo y entrega de la tierra y el territorio a manos de empresas privadas, la explotación de los recursos naturales y la violación de los derechos humanos. El resultado ha sido favorecer a los intereses de grandes empresas, ignorando la libre determinación de las comunidades y pueblos indígenas.

Sin embargo, incluso antes de asumir su encargo, esta administración anunció el proyecto del Tren Maya como una de las principales obras de transporte y comunicación con la que el gobierno federal, de acuerdo con la información oficial, busca "incrementar la derrama económica del turismo en la península de Yucatán".¹ Con ese argumento, la implementación del proyecto que correspondería a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) fue asignado directamente a Fonatur.

Una de las primeras acciones de esa entidad fue el cambio de razón social de su filial Fonatur Operadora Portuaria S.A. de C.V. a Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. Posteriormente, se debía formalizar la asignación por parte de la SCT a Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. para que ésta última tuviera la posibilidad de construir, operar y explotar la vía de comunicación Tren Maya. Esa asignación se formalizó unos días antes de iniciar las obras para su construcción, el 21 de abril de 2020.² No obstante, Fonatur ya había lanzado una serie de licitaciones y entregado contratos de manera directa a varias empresas para la elaboración de los análisis financiero, legal y técnico del proyecto.

A esto se suman una serie de elementos que han generado incertidumbre sobre sus impactos reales, tales como la negativa para dar a conocer el proyecto ejecutivo, la falta de manifestación de impacto ambiental previa al inicio de la construcción de la vía férrea, así como un proceso de consulta indígena alejada de los estándares internacionales.³ Es por ello que el Tren Maya ha levantado fuertes cuestionamientos entre los pueblos indígenas, las comunidades, la academia y organizaciones de la sociedad civil, quienes han señalado las afecta-

Las comunidades, la academia y organizaciones de la sociedad civil han señalado las afectaciones que tendría en el medio ambiente, en el patrimonio histórico de la región y en los derechos de los pueblos y comunidades.

¹ Presidencia de la República, "Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024", (Secretaría de Gobernación, el 12 de octubre de 2019), https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019.

² Secretaría de Comunicaciones y Transportes SCT, "Asignación que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en favor de la empresa de participación estatal mayoritaria denominada Fonatur Tren Maya S.A. de C.V., para construir, operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria denominada Tren Maya, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, la cual incluye los permisos para prestar los servicios auxiliares requeridos", (Diario Oficial de la Federación, el 21 de abril de 2020), https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5591971&fecha=21/04/2020.

³ Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos OACNUDH, "ONU-DH: el proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia" (OACNUDH México, el 19 de diciembre de 2019), https://www.hchr.org.mx/index.php?option=com_k2&view=item&id=1359:onu-dh-el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia&Itemid=265.

ciones que tendría en el medio ambiente, en el patrimonio histórico de la región y en los derechos de los pueblos y comunidades.

El objetivo de este informe es analizar el papel que juega este proyecto en la visión económica de la región sureste del país, así como conocer la manera en la que se ha llevado a cabo y cuáles son los actores realmente beneficiados con su construcción. El documento se estructura de la siguiente manera: en una primera parte se establecen los antecedentes y principales características del proyecto, su avance, inversión estimada y costos. El siguiente apartado trata de las empresas beneficiadas durante el proceso de asesoría técnica e ingeniería básica y describe las principales características corporativas de las empresas contratadas, hasta la fecha de publicación de este documento, para las obras de rehabilitación y construcción del ferrocarril durante la primera y segunda fase. Posteriormente, se analiza el proyecto del Tren Maya como una pieza estratégica para el sector energético en la región a partir de una revisión de los principales proyectos que se ubican en los estados donde pasará el Tren Maya. Finalmente, aborda la manera cómo el proyecto representa una serie de riesgos para los derechos humanos, teniendo en cuenta el contexto de emergencia sanitaria actual que impone restricciones a los derechos a la reunión y manifestación de las ideas, la libertad de expresión y a la defensa de la tierra y el territorio.

El pasado 23 de abril, en medio de la emergencia sanitaria a propósito de la pandemia mundial que se vive a causa de la propagación del SARS-COV-2, el Presidente de la República emitió el decreto mediante el cual se establecen las medidas de austeridad que deberán observar las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal (APF).⁴ Este decreto señala qué programas sociales y proyectos gubernamentales no serían afectados por estas medidas y, por tanto, tienen garantizados los recursos necesarios para su operación. Entre estos se encuentra el proyecto del Tren Maya, lo que implica que en este contexto sanitario no ha sufrido suspensiones. Sin embargo, la entidad que ha llevado a cabo todas las contrataciones es el Fonatur, el cual, de acuerdo con las fuentes del Sistema Nacional de Transparencia (SNT) no ejerce funciones prioritarias para este gobierno, por lo que sus plazos para entregar información pública estuvieron suspendidos hasta el 18 de septiembre de 2020.⁵ Lo que ha impedido a las personas acceder a la información referente a este proyecto, sin que el sujeto responsable (Fonatur) lleve a cabo alguna acción proactiva para la publicación de la información.⁶

⁴ Secretaría de Gobernación SEGOB, “Decreto por el que se establecen las medidas de austeridad que deberán observar las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal bajo los criterios que en el mismo se indican” (Diario Oficial de la Federación, el 24 de abril de 2020), https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5592205&fecha=23/04/2020.

⁵ Instituto Nacional de Transparencia Acceso a la Información y Protección de Datos Personales INAI, “Este 18 de septiembre se reanudan los plazos para la atención de solicitudes y recursos de revisión por parte de todos los sujetos obligados de la federación” (INAI, el 18 de septiembre de 2020), <http://inicio.inai.org.mx/Comunicados/Comunicado%20INAI-293-20.pdf>.

⁶ Más información al respecto en <https://twitter.com/PODERlatam/status/1301175559574245378>.

Para la elaboración de este documento se consultó la información presentada por Fonatur, la SHCP, la Presidencia de la República y el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública de la Cámara de Diputados. Se han realizado diversas solicitudes de acceso a la información dirigidas a Semarnat y Fonatur con el fin de acceder a la información ambiental y técnica del proyecto.⁷ Para conocer el contexto actual de las asignaciones de proyectos de energía en la región sureste, se usó la información entregada por la SENER y Semarnat, vía el SNT en el año 2018 y 2019 respectivamente.⁸ Asimismo, se consultó la Manifestación de Impacto Ambiental del proyecto⁹ y los documentos presentados por el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI) y la Oficina de la Alta Comisionada de Naciones Unidas para los Derechos Humanos en México (OACNUDH) en cuanto al protocolo implementado para el proceso de consulta indígena, sus resultados y observaciones presentadas al respecto por las mismas comunidades.

Con esta investigación se busca contribuir al trabajo de las comunidades y pueblos indígenas, organizaciones comunitarias, académicas y de la sociedad civil quienes han manifestado preocupaciones y observaciones legítimas frente al proyecto con miras a defender el derecho que los pueblos tienen a decidir sobre sus tierras y territorios.

⁷ Solicitud con N° de folio: 0001600140820 realizada a Semarnat para conocer el documento que pretendía lograr la exención de la MIA del proyecto Tren Maya. Solicitud con N° de folio: 2116000021420 realizada a Fonatur para conocer todos los anexos que forman parte de la MIA sobre el proyecto Tren Maya. Solicitud con N° de folio: 2116000019720 realizada a Fonatur para conocer los estudios realizados por PriceWaterHouseCoopers S.C. respecto al Tren Maya. Solicitud con N° de folio: 2116000019820 realizada a Fonatur para conocer los estudios realizados por Davies and Gleave México S,A de C.V. respecto del Tren Maya.

⁸ Información solicitada en Julio de 2018 a la Secretaría de Energía N° de folio 0001800054018. Información solicitada a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en diciembre de 2019. N.º de folio 0001600521119.

⁹ Fonatur Infraestructura, "Manifestación de Impacto Ambiental - Proyecto Tren Maya Fase 1. N° de proyecto 04CA2020V0009", (Fonatur, junio de 2020), <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/camp/estudios/2020/04CA2020V0009.pdf>.

II. EL PROYECTO DEL TREN MAYA

El interés turístico y económico en esta región se ha expresado a través de diversos proyectos. En los años setenta se integró la Organización Mundo Maya compuesta por las respectivas autoridades en turismo de México, Belice, Guatemala, Honduras y El Salvador con miras a crear un proyecto regional orientado a ofrecer servicios enfocados al desarrollo turístico con base en los atractivos culturales de la zona.¹⁰ Actualmente dicha alianza se mantiene con el Programa Mundo Maya y tiene el fin de “impulsar la región a través de estrategias y acciones orientadas al desarrollo de nuevos productos y a la consolidación de la oferta existente en el marco del desarrollo turístico sustentable, con la participación de los sectores público y privado”.¹¹

Por su parte, en cuanto a infraestructura ferroviaria esta no es la primera vez que se plantea un proyecto con características similares. En el año 2010 la gobernación de Yucatán propuso la construcción de un tren rápido entre Yucatán y Campeche para la ruta de Valladolid a la zona arqueológica de Chichén Itzá.¹² En este proyecto también estuvo interesado el Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR).

Posteriormente, el entonces Presidente Enrique Peña Nieto (2012-2018) incluyó como proyecto de su gobierno la construcción del Tren Transpeninsular que estaría conectado con el auto transporte y transporte marítimo para movilizar productos de Petróleos Mexicanos (Pemex) y materiales de construcción en la ruta de Mérida a Punta Venado, Quintana Roo.¹³ Sin embargo, no tuvo continuidad debido a un recorte presupuestal.

Actualmente, el Tren Maya ha sido descrito como un proyecto de comunicación y transporte que comprende una red ferroviaria que atravesará los estados de Campeche, Tabasco, Yucatán, Quintana Roo y Chiapas. Desde su presentación, ha sido constantemente modificado por las autoridades encargadas de su ejecución. En un inicio se dio a conocer que sería financiado mediante un esquema de Aso-

¹⁰ Organización Mundo Maya, “Organización Mundo Maya. Encuentro con la Naturaleza, el Hombre y el Tiempo.” (Secretaría Ejecutiva de la Organización Mundo Maya, octubre de 1996), <https://cedocvirtual.sectur.gob.mx/janium/Documentos/004212Pri0000.pdf>.

¹¹ Secretaría de Turismo. SECTUR, “Programa Mundo Maya”, el 21 de octubre de 2014, <http://www.sectur.gob.mx/programas/programas-regionales/programa-mundo-maya/>.

¹² Yasmín Rodríguez El Universal, “Yucatán finca desarrollo en tren transpeninsular”, El Universal, el 14 de agosto de 2010, <https://archivo.eluniversal.com.mx/estados/77375.html>.

¹³ Excelsior, “Enrique Peña Nieto anuncia tren transpeninsular.”, el 21 de diciembre de 2012, Excelsior edición, sec. Nacional, <https://www.excelsior.com.mx/2012/12/22/nacional/876028#view-3>.

ciaciones Público-Privadas (APP), donde el Gobierno Federal aportaría el 10% de su costo total y el otro 90% provendría de capital privado. Sin embargo, esa situación se modificó y finalmente el 16 de diciembre de 2019 en conferencia matutina de la Presidencia de la República se anunció que el gobierno disponía de la totalidad de los recursos requeridos para su financiamiento -aproximadamente 120 mil millones de pesos- los cuales provendrían de los recursos para promoción del turismo y se asignarían anualmente a través del presupuesto de egresos de la federación.¹⁴

De acuerdo con algunos documentos que forman parte del estudio de ingeniería básica se estableció que la distancia aproximada total de la vía será de 1,460 km. Del total de la vía férrea estimada, el tramo que va de Palenque a Valladolid (Chiapas-Mayab) cuenta ya con una vía y representa casi el 50%; ésta se encuentra concesionada al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) y será sometida a obras de rehabilitación. Se tiene previsto que el tren viaje a una velocidad máxima de 160 km/h para los vagones de servicio para pasajeros y de 100 km/h para los vagones de transporte de mercancías,¹⁵ los cuales, de acuerdo con la información más reciente, utilizarán un sistema diesel-eléctrico, y no exclusivamente eléctrico, lo que genera mayor preocupación sobre los efectos negativos que tendrá sobre el medio ambiente.¹⁶

Además, junto con el total de la vía férrea se incluirá la construcción de 19 estaciones y 12 paraderos distribuidos a lo largo de los 7 tramos en los que está dividida la obra y en los que se pretende implantar lo que se ha denominado 'polos de desarrollo', los cuales son definidos, de acuerdo con los documentos del proyecto, como aquellos territorios "del área de influencia directa de las estaciones del Tren Maya donde se propiciará el ordenamiento urbano [...] con usos del suelo mixtos con espacios públicos, áreas verdes, movilidad sostenible, equipamiento, servicios e infraestructura".¹⁷

Para junio de 2020 se estimó que la inversión total para construcción, equipamiento, mantenimiento y operación del proyecto era de 139,100 millones de pesos.¹⁸ No obstante, meses atrás Fonatur

¹⁴ "Conferencia Matutina del Presidente Andrés Manuel López Obrador", Conferencia Matutina (Palacio Nacional, el 16 de diciembre de 2019), <https://www.youtube.com/watch?v=0rHANuXM4M>.

¹⁵ Senermex, Key Capital, Daniferrotools, Geotest, Fonatur, "Ingeniería Básica Tren Maya", Términos de Referencia, Tramo 1 (Palenque – Escarcega), TMIB-T1-CMS-RQ-000-0001, p. 8.

¹⁶ Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Fonatur, "El Tren Maya, un proyecto transparente", <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/el-tren-maya-un-proyecto-transparente>.

¹⁷ Secretaría de Turismo SECTUR y Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Fonatur, "Proyecto Tren Maya", <https://www.trenmaya.gob.mx/>.

¹⁸ Secretaría de Hacienda y Crédito Público SHCP y Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos BANOBRAS, "Contratos para el diseño, construcción, equipamiento, mantenimiento y operación del Tren Maya. Sector: transporte" (Proyectos México, el 30 de junio de 2020), https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/tren-maya/.

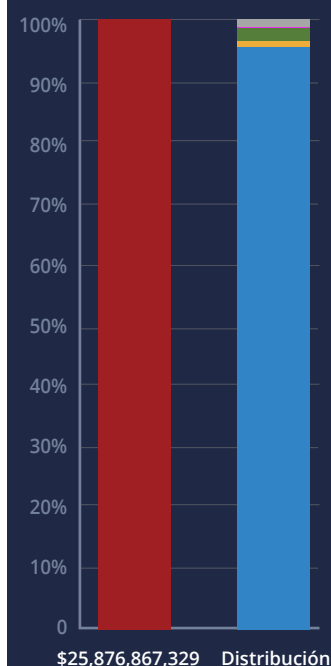
había indicado en una solicitud de acuerdo para la excepción de licitación pública respecto a la contratación de la Oficina de Gestión de Proyectos que “el presupuesto para los 7 tramos completos está en \$145,625,850,000.00”.¹⁹ Ambas cifras superan los 120 mil millones que se estimaron en un inicio y podría aumentar a medida que avance el proyecto.

El presupuesto de gasto definido para SECTUR durante el año fiscal 2020 fue de \$5,034,491,516.²⁰ Por su parte, el presupuesto que le fue asignado a Fonatur este mismo año fue en un principio de 2,500 millones de pesos. Sin embargo, por disposición de la SHCP, ese recurso fue reasignado al programa y proyecto de inversión (PPP) 2021W3NOOOI, proyecto Tren Maya, por lo que se incrementó en más de 20 mil millones de pesos para quedar en 25,800 millones de pesos.²¹ Del total del monto reasignado, la mayoría se ha destinado al proyecto del Tren Maya, en más del 90%, tal como se muestra en la gráfica 1.

Gráfica 1

DISTRIBUCIÓN PRESUPUESTO FONATUR 2020

- Presupuesto FONATUR 2020
- Obras de Tren Maya
- Mantenimiento de infraestructura
- Mantenimiento rutinario
- Mantenimiento de infraestructura Tren Maya
- Estudios de preinversión



Elaboración propia con datos del Fonatur

¹⁹ Fonatur, “Solicitud de acuerdo para la excepción de licitación pública” (Fonatur, el 13 de abril de 2020), <https://compranet.hacienda.gob.mx/esop/guest/go/opportunity/detail?opportunityId=1836843>.

²⁰ Presidencia de la República, “Presupuesto de egresos de la federación para el ejercicio fiscal 2020” (Diario Oficial de la Federación, el 11 de diciembre de 2019), http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/PEF_2020_111219.pdf.

²¹ Fonatur, “Informe de autoevaluación. Enero-Junio 2020” (Fonatur, 2020), <http://inai.fonatur.gob.mx/Art70/FrXXIX/2020/0.%20Primer%20Informe%20Autoevaluaci%C3%B3n%202020%20FONATUR%20versi%C3%B3n%20finalOCR.pdf>.

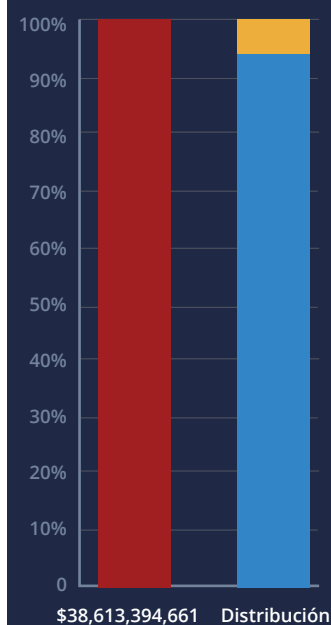
Para el 2021, el presupuesto total destinado a turismo será de \$38,613,394,661²². De ese monto, según los criterios generales para ejercer el gasto fiscal, su mayor parte, 36,288 millones de pesos serán destinados específicamente al Tren Maya, es decir el 93,98% del presupuesto total del sector,²³ tal como se muestra en la gráfica 2.

A su vez, Fonatur ha firmado varios convenios de colaboración con instituciones educativas y organismos internacionales entre los que se encuentran: Unesco, Secretaría de Cultura, INAH, UNAM, UAM, ONU-Habitat²⁴ y con la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS).²⁵ Para estos dos últimos, mediante la firma de un convenio, se destinaron \$5.5 millones de dólares²⁶ y \$1.6 millones de dólares²⁷ respectivamente. Éste último tiene la finalidad de brindar asesoría y asistencia técnica en gestión de proyectos y transparencia, así como validación y certificación sobre las contrataciones.

Gráfica 2

DISTRIBUCIÓN PRESUPUESTO PARA TURISMO 2021

- Presupuesto destinado al Sector Turismo para 2021
- Porcentaje destinado a otras actividades de SECTUR
- Porcentaje destinado al Tren Maya



Elaboración propia con base en el proyecto del PEF

²² Presidencia de la República, "Presupuesto de egresos de la federación para el ejercicio fiscal, 2021" (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, septiembre de 2020), https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF2021/paquete/egresos/Proyecto_Decreto.pdf.

²³ Secretaría de Hacienda y Crédito Público SHCP, "Criterios generales de política económica para la iniciativa de ley de ingresos y el proyecto de presupuesto de egresos de la federación correspondientes al ejercicio fiscal 2021" (Gobierno de México, septiembre de 2020), https://www.finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas_Publicas/docs/paquete_economico/cgpe/cgpe_2021.pdf.

²⁴ ONU-Habitat, "Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la región Sureste de México. Corredor Regional Tren Maya", ONU HABITAT por un mejor futuro urbano, 2020, <https://onuhabitat.org.mx/index.php/tren-maya>.

²⁵ Fonatur, "FONATUR y UNOPS firman convenio en beneficio del Tren Maya", el 14 de mayo de 2019, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-y-unops-firman-convenio-en-beneficio-del-tren-maya?idiom=es>.

²⁶ Acuerdo de Contribución entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, a través del Fondo Nacional de Fomento al Turismo y el Programa de Naciones Unidas para los asentamientos humanos, para ejecutar el proyecto denominado "Desarrollo integral territorial y urbano de la región sureste de México-Corredor regional Tren Maya", disponible en la Plataforma Nacional de Transparencia.

²⁷ Acuerdo específico de asistencia técnica entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos a través del Fondo Nacional de Fomento al Turismo y la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos, para la ejecución de la Fase 1 del Proyecto denominado "Tren Maya", disponible en la Plataforma Nacional de Transparencia.

Al respecto, tomando como universo 82 contrataciones que están directamente relacionados con el proyecto del Tren Maya, y que en su totalidad suman \$66,502,965,858.36, pudimos observar que tan sólo el 9.75% de esos contratos fueron otorgados a través de licitaciones públicas, mientras que el 90.25% restante de esos contratos fueron otorgados a través de invitación, adjudicación directa o mediante contratos entre entes públicos e incluyen, entre otros, la fase de asesoría, ingeniería básica y licitación de los primeros cuatro tramos. En la siguiente gráfica podemos observar la proporción de las contrataciones directamente vinculadas con el proyecto.

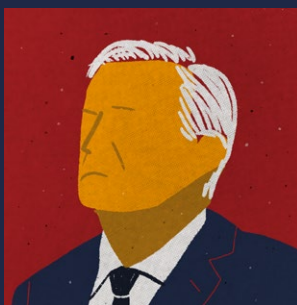
Adicionalmente, la Secretaría de Gobernación (SEGOB) adjudicó de manera directa 68 contratos para la difusión del proyecto Tren Maya en televisión, radio, medios impresos, medios digitales y medios complementarios, por un monto de un poco más de 105 millones de pesos.^{28 29} Tal como puede observarse, los procesos de licitación representan una minoría dentro del total de contratos que se han otorgado, a pesar de ser uno de los argumentos que Fonatur ha reiterado como parte de las buenas prácticas del proyecto.

A continuación se presenta el avance del proyecto con algunos sucesos relevantes desde el 2018 a la fecha:



²⁸ Secretaría de Hacienda y Crédito Público SHCP, "CompraNet", CompraNet, 2020, <https://compranet.hacienda.gob.mx/esop/guest/go/opportunity/detail?opportunityId=1776632>.

²⁹ Estos 68 contratos no están contemplados en el presupuesto de Fonatur, por lo que no fueron incluidos en la gráfica de las contrataciones.



AMLO anuncia el proyecto como parte de su plan económico.

Fonatur Operadora Portuaria S.A. de C.V. cambia su razón social por Fonatur Tren Maya S.A. de C.V.

Se otorgan los primeros contratos por adjudicación directa para asesoría técnica y para ingeniería básica.



Se realiza la consulta indígena.

Se publica licitación para las obras de la primera fase. Se anuncia al consorcio ganador para la construcción del tramo 1, LAMAT TRAMO 1, y del tramo 2 por las empresas Operadora CICSA y FCC Construcción.

2018

DICIEMBRE

2019 MARZO

NOV.-DIC.

2020
FEB.- ABR.

MAYO

Fonatur declaró desierto el proceso de contratación para el tramo 5. Se publica un incremento en el presupuesto destinado al Tren Maya, proyecto prioritario del Gobierno de México.

Semarnat convoca a la Reunión Pública de Información para la evaluación de impacto ambiental.

SEPT.

AGOSTO

JULIO

JUNIO

OCTUBRE

Fonatur anuncia que se reubicarán cuatro colonias en Campeche por tratarse de viviendas con una colindancia peligrosa con las vías férreas.³⁰



Semarnat inicia el proceso de consulta pública de la evaluación de impacto ambiental.

Construcciones Urales, GAMI Ingeniería e Instalaciones y AZVI obtienen el contrato para la construcción del tramo 3.

27
OCTUBRE

La Semarnat y el Fonatur firmaron un convenio marco para dar seguimiento a estudios de impacto ambiental, cambio de uso de suelo y los que sean necesarios.

Fonatur presenta la manifestación de impacto ambiental para el proyecto. AMLO da el banderazo de inicio de las obras y anuncia la adjudicación directa del tramo 4 a ICA Constructora.

³⁰ La Jornada, "Reubicarán a habitantes de 4 colonias de Campeche por Tren Maya.", el 12 de octubre de 2020, Redacción edición, sec. Estados, <https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/10/12/reubicaran-a-habitantes-de-4-colonias-de-campeche-por-tren-maya-6071.html>.

III. EMPRESAS BENEFICIADAS CON EL PROYECTO

En una primera etapa Fonatur adjudicó contratos de manera directa a distintas empresas para la elaboración de estudios legales, financieros y técnicos. Entre ellos la asignación para operar, construir y explotar la vía del Tren Maya por parte de la SCT, junto con la asesoría legal para la estructuración jurídica del Tren, fueron parte de las actividades encargadas a la firma mexicana Woodhouse Lorente Ludlow S.C., por una cantidad de 44 millones de pesos, de acuerdo con los términos del contrato C-TM-001/2019. Esta firma de abogados pertenece a CMS Legal Services EEIG con sede en Alemania, se especializa en ofrecer servicios legales para proyectos del sector financiero, de infraestructura, salud, medios de comunicación y energía. Su gerente en México es Enrique Lorente Ludlow³¹ y entre las principales dependencias a las que provee se encuentran Fonatur, SCT y el Centro Nacional de Control de Energía (CENACE).³²

Por su parte, a Steer Davies & Gleave México S.A. de C.V. se le otorgó un contrato por \$23,870,000 por su asesoría técnica en el programa maestro, selección del trazo y estimación de la demanda. Sin embargo, tales estudios fueron reservados por Fonatur hasta por cinco años bajo el argumento del interés público y que su divulgación podía comprometer el proyecto por encontrarse en etapa de desarrollo.³³ Mextypsa S.A. de C.V. fue la encargada de brindar la asesoría para la contratación de la ingeniería básica y sobre los estudios medioambientales por un monto de \$59,552,659.52 pesos. Asimismo, la asesoría económico-financiera fue solicitada a PriceWaterHouseCoopers S.C. por 32 millones de pesos. Cabe señalar que estos son algunos de los contratos que fueron adjudicados de manera directa por Fonatur.³⁴

Steer Davies México pertenece a la firma británica Steer Davies & Gleave Ltd. especializada en ofrecer servicios de consultoría para proyectos del sector de transporte, infraestructura y financiero entre otros. Su director ejecutivo es Stephen Hewiitt³⁵ y en México la SHCP es una de las principales dependencias a las que provee.³⁶

"Es la primera vez que se está llevando a cabo la consulta, nos están consultando para que otros hagan el negocio, no son los mayas quienes van a hacer negocio, sino los empresarios dentro del Tren Maya".

Participante en la consulta indígena, Palenque, Chiapas, 29 de noviembre de 2020

³¹ CMS Legal Services EEIG, "CMS Legal Information", CMS Law.Tax, 2020, <https://cms.law/en/mex/footer-configuration/legal-information>.

³² QuiénEsQuién.Wiki, "Empresa: Woodhouse Lorente Ludlow S.C.", QuienEsQuien.Wiki, 2020, <https://www.quienesquien.wiki/empresas/woodhouse-lorente-ludlow-sc#informacion-general>.

³³ Información Pública disponible en la PNT, 12 de febrero de 2020, N° de folio: 2116000004020.

³⁴ SHCP, "CompraNet".

³⁵ Steer Davies & Gleave Ltd, "Steer Group", Steer, 2018, <https://www.steergroup.com/about/our-people>.

³⁶ QuiénEsQuién.Wiki, "Empresa: Steer Davies & Gleave México S.A. de C.V.", QuienEsQuien.Wiki, 2020, <https://www.quienesquien.wiki/empresas/price-waterhouse-coopers-sc-noriega-y-escobedo-ac-steer-davies-&-gleave-mexico-sa-de-cv-grupo-selome-sa-de-cv#informacion-general>.

Mextypsa es filial del grupo español Typsa que ofrece servicios de ingeniería, arquitectura y consultoría;³⁷ su presidente es Pablo Bueno Tomás quien fue vicepresidente de la Federación Europea de Asociaciones Nacionales de Empresas de Ingeniería y presidente de la Federación Internacional de Ingenieros Consultores. Grupo Typsa fue investigado durante el año 2017 por corrupción asociada a la construcción de un complejo de infraestructuras deportivas en Colombia.³⁸

Asimismo, PricewaterhouseCoopers S.C. pertenece a la británica PricewaterhouseCoopers International Limited, dirigida por Bob Moritz. Realiza asesorías económicas y contables enfocándose en auditorías.³⁹ Entre sus principales clientes en México se encuentran la SCT, el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) y Semarnat.⁴⁰

Para la segunda etapa, derivado de los estudios en la primera, Fonatur abrió una licitación para la contratación de la empresa que elaboraría la ingeniería básica, de la cual resultó ganador el consorcio conformado por Key Capital, Senermex, Daniferrotools y Grupo Geotest, cuya propuesta ascendió a casi 299 millones de pesos.

Key Capital S.A.P.I. de C.V. es una firma consultora mexicana dirigida por Enrique Prieto destacada por su asesoría en el sector industrial y de comunicaciones y transportes. Ha participado en la auditoría técnica, operativa y financiera de Ferrocarriles Suburbanos, en los estudios del sistema ferroviario del sureste, proyecto a cargo del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Banobras, la red ferroviaria Aguascalientes-Guadalajara y el Libramiento Ferroviario de Celaya.⁴¹

Senermex Ingeniería y Sistemas S.A. de C.V. pertenece a Sener Ingeniería y Sistemas S.A., grupo empresarial español dirigido por Jorge Sendagorta, enfocado a servicios de ingeniería, construcción, transporte, generación de energía eléctrica, aeroespacial y seguridad y defensa. En México han participado en numerosos proyectos entre ellos, el tren interurbano México-Toluca, la planta de ciclo combinado Cryoinfra y la de cogeneración Cydsa en Coatzacoalcos, Veracruz, la central térmica de ciclo combinado Empalme en Sonora y el gasoducto Los Ramones en Tamaulipas y Nuevo León.⁴²

³⁷ Técnica y Proyectos S.A., "Grupo TYPsa", TYPsa, 2020, <https://www.typsa.com/presentando-el-grupo-typsa/>.

³⁸ Juan Peña, "Colombia investiga a tres empresas españolas por sobornos e irregularidades", El Confidencial, el 15 de mayo de 2017, sec. Empresas, https://www.elconfidencial.com/empresas/2017-05-17/colombia-investiga-empresas-espanolas-sobornos-desfalco_1379311/.

³⁹ PricewaterhouseCoopers International Limited, "PWC. About Us", PwC, 2020, <https://www.pwc.com/gx/en/about.html>.

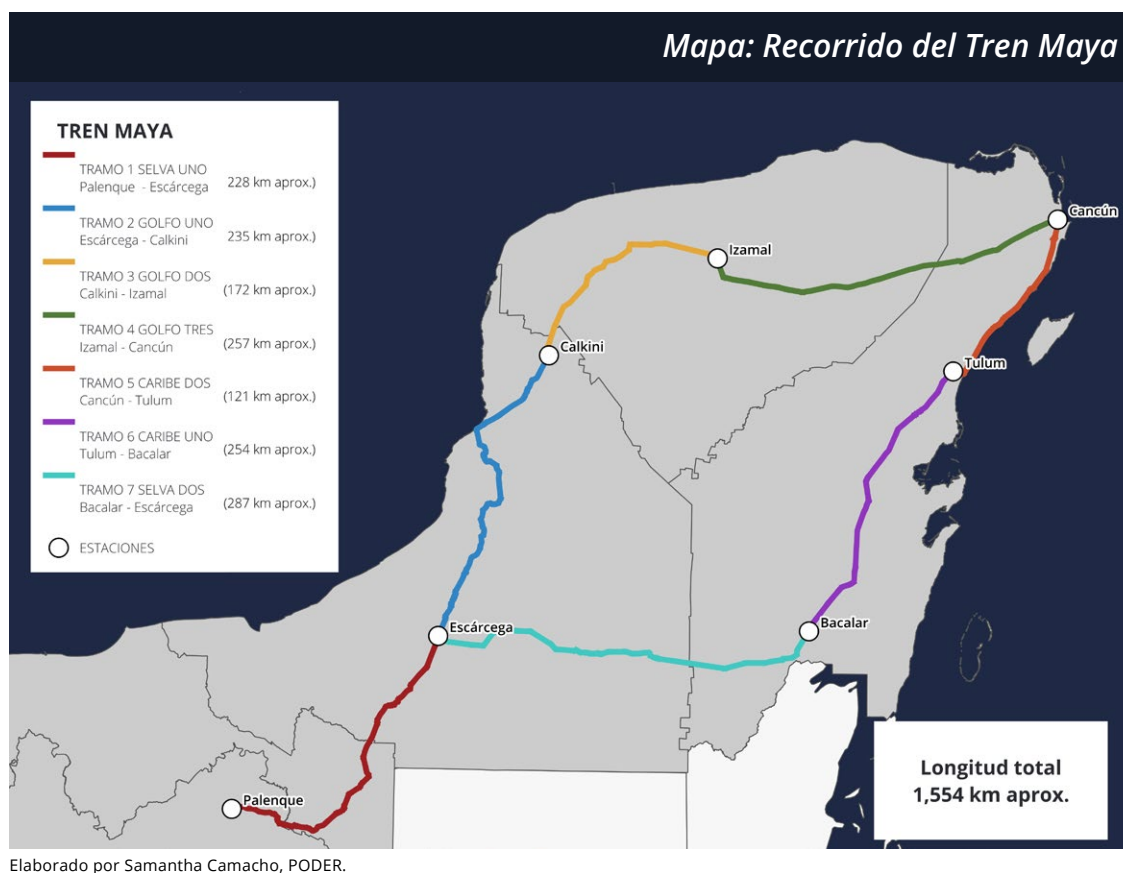
⁴⁰ QuiénEsQuién.Wiki, "Empresa: Pricewaterhousecoopers S.C.", QuiénEsQuién.Wiki, 2020, <https://www.quienesquien.wiki/empresas/pricewaterhousecoopers-sc#informacion-general>.

⁴¹ Key Capital S.A.P.I. de C.V., "Key Capital", Key Capital, 2020, <http://www.keycapital.com.mx/nosotros/>.

⁴² Sener Ingeniería y Sistemas S.A., "Grupo SENER", SENER, 2020, <https://www.group.sener/es/oficinas-e-instalaciones#ancla>.

Por su parte, Daniferrotools S.A. de C.V.⁴³ y Geotécnia y Supervisión Técnica⁴⁴ son dos grupos empresariales mexicanos dedicados al mercado de la construcción e ingeniería. Entre sus principales clientes se encuentran Grupo México, Petroleos Mexicanos (PEMEX), Comsa Corporación, Fonatur, SCT, FIT, FEMSA, Gamesa, Iberdrola, Mota-Engil, ICA, la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) y la Comisión Federal de Electricidad (CFE).

El arranque de la construcción de los tramos que comprenden el proyecto del Tren Maya se dio en medio de las medidas sanitarias que se implementaron para evitar la propagación de la epidemia de la COVID-19. Los procesos de licitación fueron divididos en dos fases, la primera de ellas comenzó en los primeros meses del 2020 y comprende los primeros cuatro tramos de la vía (Selva 1, Golfo 1, Golfo 2, Golfo 3), los cuales forman parte de los cerca de 726 km aproximados que cuentan con vía férrea y que corresponden al tramo administrado por el FIT que va de Palenque a Valladolid.⁴⁵ Durante la segunda etapa, se realizarán las licitaciones para la construcción de los tres tramos restantes, Selva 2 y Caribe 1 y 2, que corresponden a Bacalar-Escárcega, Tulum -Bacalar y Cancún-Tulum, respectivamente.



⁴³ Daniferrotools, S.A. de C.V., "DANIFERROTOOLS. Construcción, Ingeniería Civil, Ferrocarriles", DANIFERROTOOLS, 2020, <http://daniferrotools.mx/nosotros/>.

⁴⁴ Geotecnía y Supervisión Técnica, "Grupo Geotest", Geotest, 2020, <https://geotest.com.mx/>.

⁴⁵ Secretaría de la Función Pública SFP, "Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Mapa", sf, <https://www.ferroistmo.com.mx/wp-content/uploads/2014/10/Mapa.pdf>.

La primera fase inició con la licitación para la rehabilitación de la vía del primer tramo que va de Palenque a Escárcega, con una longitud total de 227 km y de la cual resultó elegido el consorcio conformado por la empresa portuguesa **Mota-Engil S.A.P.I. de C.V.**, cuya filial en México ha desarrollado proyectos de infraestructura como son la construcción de autopistas, sistemas de transporte como el metro de Guadalajara y hospitales, entre otros. Esta licitación la obtuvo en convenio con una de las mayores constructoras asiáticas, **China Communications Construction Company LTD (CCCC)**, del grupo CCCG y el cual ocupa el cuarto lugar en la lista de constructoras con más ventas a nivel global.⁴⁶ La propuesta económica de este consorcio ascendió a \$15,538,133,056.79, en el cual también participa Grupo Cosh S.A. de C.V., Eyasa S. de R.L. de C.V. y Gavil Ingeniería S.A. Cabe recordar que en 2011, la empresa asiática de participación estatal CCCC fue sancionada por el Banco Mundial (BM) por ocho años, contados a partir del 2009 y hasta el 2017, lo que le valió ser excluida de cualquier proyecto de construcción de caminos y puentes financiados por ese organismo internacional, debido a que incurrió en actos fraudulentos durante la primera fase del proyecto nacional de mantenimiento y mejoramiento de caminos en Filipinas.⁴⁷ Los principales accionistas de CCCC son el grupo CCCG con el 45%, China Securities Finance Corp., Asset Management Arm con el 2.9% y BlackRock Inc. con el 1.60%.

Operadora CICSA S.A. de C.V., filial de Grupo Carso de Carlos Slim Hélu, en convenio de asociación con la española **FCC Construcción S.A.**, de la que también es accionista a través de Inversora Carso S.A. de C.V., fueron las elegidas como ganadoras para llevar a cabo la construcción del tramo 2 que va de Escárcega a Calkiní con una longitud de 235 km, por una suma de \$18,553,738,338.84. Esta última empresa se ha visto relacionada con presuntos actos de corrupción ligados al caso Odebrecht, por lo que fue imputada por un juez en Panamá en 2019 y cuyo proceso se mantiene activo.⁴⁸ Actualmente, FCC Construcción S.A. se encuentra inhabilitada por dos años para participar en proyectos y operaciones financiadas por el Banco Mundial, debido a prácticas fraudulentas durante procesos de licitación de obras en Colombia.⁴⁹

⁴⁶ Engineering News-Record ENR, "Top 250 global contractors", 2019, <https://www.enr.com/toplists/2019-Top-250-Global-Contractors-1>.

⁴⁷ World Bank, "World Bank Applies 2009 Debarment to China Communications Construction Company Limited for Fraud in Philippines Roads Project", The World Bank (blog), el 29 de julio de 2011, <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2011/07/29/world-bank-applies-2009-debarment-to-china-communications-construction-company-limited-for-fraud-in-philippines-roads-project>.

⁴⁸ Elena G. Sevillano, "La multinacional española FCC, imputada por corrupción por pagar sobornos en Panamá", El País, 2019, sec. Economía, https://elpais.com/economia/2019/10/30/actualidad/1572438853_383908.html.

⁴⁹ Leticia Hernández, El Financiero, "Banco Mundial inhabilita por dos años a FCC construcción de Slim, por supuestas prácticas fraudulentas.", el 17 de septiembre de 2020, El Financiero edición, sec. Economía, <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/banco-mundial-inhabilita-por-dos-anos-a-fcc-construccion-de-slim-por-supuestas-practicas-fraudulentas>.

En convenio de asociación con Construcciones Urales, S.A. de C.V., del **Grupo de Empresas Azvi, S.L.**, –empresa española dirigida por Manuel Contreras–, la empresa GAMI Ingeniería e Instalaciones S.A. de C.V., filial de Grupo Indi, de Manuel G. Muñozcano, la cual aparece como número 20 en la lista de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, y la cual estuvo encargada de la construcción de algunos segmentos de la obra del segundo piso del periférico en la Ciudad de México (San Jerónimo-Las Flores), obtuvo la construcción del tramo 3, cuya longitud es de 157.2 km, por un monto de 10,192,938,694.58 pesos. Previamente, Grupo Indi había obtenido por adjudicación directa el contrato para la construcción del rompeolas en Salina Cruz, una obra que forma parte del otro proyecto de la 4T: el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.⁵⁰ Actualmente el grupo Azvi no cotiza en bolsa de valores, el 63% de los activos de la empresa se encuentra fuera de España y para el 2018 sus inversiones en México fueron las más altas de su cartera con el 25% del total facturado.⁵¹

En conferencia matutina de la Presidencia de la República, el 18 de mayo de 2020,⁵² se anunció que la empresa que mantiene la concesión de la carretera que va de Izamal a Cancún, **Empresas ICA S.A.B. de C.V.** de Bernardo Quintana Isaac, tendría a su cargo las obras del tramo 4 del Tren Maya con una longitud de 252km. ICA es propietaria de proyectos de petróleo, gas e infraestructura en Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.⁵³ Esta empresa cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores, Bernardo Quintana Isaac posee el 8.38% de las acciones⁵⁴ y entre sus principales inversionistas se encuentran las firmas estadounidenses de inversiones Dimensional Fund Advisors L.P. y Parametric Portfolio Associates LLC. En los últimos años ha pasado por una fuerte crisis financiera que la ha llevado a aceptar capital externo, tal como ocurrió en 2015 con la firma de un convenio de asociación con la administradora de fondos canadiense Caisse de Dépôt et Placement du Québec (“CDPQ”). El convenio establece la formación de un negocio que inicialmente involucra a cuatro concesiones carreteras entre las que se encuentra el Consorcio del Mayab, S.A. de C.V. (“Mayab”), la cual tiene la concesión de la carretera Mayab y por la cual pasaría la vía del Tren Maya.⁵⁵

⁵⁰ Para más información sobre este proyecto consultar: <https://poderlatam.org/project/corredor-del-istmo/>.

⁵¹ Grupo Azvi S.L., “Estado de Información no Financiera. Grupo Azvi” (Grupo Azvi, 2018), http://www.azvi.es/Descargas/einf/EINF_Grupo_Azvi_2018.pdf.

⁵² Andrés Manuel López Obrador, “Conferencia de prensa matutina del Presidente Andrés Manuel López Obrador”, el 18 de mayo de 2020, Versión estenográfica, <https://lopezobrador.org.mx/2020/05/18/version-estenografica-de-la-conferencia-de-prensa-matutina-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-323/>.

⁵³ ICA, “Presencia de ICA en México”, consultado el 25 de mayo de 2020, <https://www.ica.com.mx/>.

⁵⁴ Empresas ICA, S.A.B. de C.V., “Reporte Anual para el año terminado el 31 de diciembre de 2019”, el 31 de diciembre de 2019, https://www.bmv.com.mx/docs-pub/eventemi/eventemi_1030572_1.pdf.

⁵⁵ ICA, S.A.B de C.V., “Reporte Anual. Diciembre de 2016” (Comisión Nacional Bancaria y de Valores, México, 2016), https://www.bmv.com.mx/docs-pub/infoanua/infoanua_766089_2016_1.pdf.

Cabe señalar que esta última, junto con GAMI y CICSA se encontraban participando en la realización de distintas obras de construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM) hasta antes de que el actual gobierno decidiera su cancelación. GAMI con la construcción de los pilotes para la torre de control, el edificio terminal y el centro de transportes, terrestre e intermodal por una cantidad de \$1,328,191,651.⁵⁶ Por su parte ICA, CICSA y FCC se encontraban dentro del consorcio que obtuvo la licitación para la construcción del edificio terminal por más de 84 mil millones de pesos. Dada su delicada situación financiera la cancelación de esos contratos del NAICM significó un fuerte golpe económico para ICA. El gobierno de AMLO le entregó la construcción del tramo 4 sin un proceso de licitación de por medio,⁵⁷ siendo uno de los contratos más costosos del proyecto con un valor de \$25,849,460,178.2.⁵⁸

Actualmente no se ha otorgado contrato para la rehabilitación del tramo 5, Cancún-Tulum. La estadounidense BlackRock presentó una propuesta no solicitada bajo la modalidad de Asociaciones Público-Privada (APP). Sin embargo el 8 de septiembre Fonatur la declaró desierta debido a que la propuesta superaba el costo y se anunció que será el gobierno de México el que construirá ese tramo. Fonatur ha modificado la rehabilitación de este tramo y anunció que se harían dos licitaciones, es decir que dos empresas estarían a cargo de la misma dividiendo la obra en dos tramos; Cancún-Playa del Carmen y Playa del Carmen-Tulum.⁵⁹

Por su parte, los tramos 6 y 7 que van de Tulum a Bacalar y Bacalar a Escárcega son dos tramos en los que no existe una vía previa, por lo que se prevé que su construcción podría tener los mayores impactos ambientales y sociales. En conferencia matutina, el Presidente AMLO anunció que la construcción de estos tramos estaría a cargo de la SEDENA,⁶⁰ una vez que termine de construir el aeropuerto Felipe Ángeles de Santa Lucía.

Al respecto cabe señalar dos cuestiones que se han advertido previamente. La primera de ellas tiene que ver con la participación de la SEDENA en la construcción de la barda perimetral del NAICM, en la cual se mostraron irregularidades debido al encarecimiento de la obra hasta en un 89% y la utilización de empresas fantasma.⁶¹ En

El Gobierno de AMLO le entregó a ICA la construcción del tramo 4 sin un proceso de licitación de por medio, siendo uno de los contratos más costosos del proyecto.

⁵⁶ SHCP, "CompraNet".

⁵⁷ Andrés Manuel López Obrador, "Presidente da banderazo a construcción del tramo Izamal a Cancún del Tren Maya; confía en ICA para concluir obra en tiempo pactado", AMLO (blog), el 1 de junio de 2020, <https://lopezobrador.org.mx/2020/06/01/presidente-da-banderazo-a-construccion-del-tramo-de-izamal-a-cancun-del-tren-maya-confia-en-ica-para-concluir-obra-en-tiempo-pactado/>.

⁵⁸ SHCP, "CompraNet".

⁵⁹ Roberto Valadez, "Fonatur vuelve a modificar licitación para tramo 5 del Tren Maya", Milenio, el 12 de octubre de 2020, Milenio edición, <https://www.milenio.com/negocios/tren-maya-fonatur-vuelve-modificar-licitacion-tramo-5>.

⁶⁰ Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción CMIC, "SEDENA construirá dos tramos del Tren Maya, adelanta AMLO", el 19 de marzo de 2020, <https://www.cmic.org/sedena-construira-dos-tramos-del-tren-maya-adelanta-amlo/>.

⁶¹ Sebastián Barragán, "Sedena encareció 89% barda de Nuevo Aeropuerto y utilizó empresas fantasma", Aristegui Noticias, el 25 de marzo de 2018, <https://aristeginoticias.com/2503/mexico/sedena-encarecio-89-barda-de-nuevo-aeropuerto-y-utilizo-empresas-fantasma/>.

segundo lugar, la presencia de la SEDENA en ambos proyectos, aunado a la intención de permitir la participación de la Secretaría de Marina (SEMAR) en las Administraciones Portuarias Integrales (API's), esto levanta la alerta porque se trata de indicios claros de la militarización que está teniendo lugar en el país y su vinculación directa con la implementación de megaproyectos.

Esto tiene dos consideraciones: por una parte que las utilidades generadas queden en las arcas de esta Secretaría y por otro, las connotaciones que derivan del hecho de que sea un cuerpo de seguridad el que administre uno de los tramos que podrían generar mayor rechazo por parte de la población debido a las afectaciones ambientales, sociales e incluso al patrimonio histórico y cultural como en el caso de Calakmul, lo cual ha sido advertido por algunas organizaciones comunitarias y de la sociedad civil por su potencial impacto negativo en el ejercicio de los derechos humanos.⁶²

En la siguiente tabla se enlistan las principales empresas beneficiarias del proyecto, en cuanto a asesoría técnica, ingeniería básica y construcción.

⁶² Mathieu Touliere, Proceso, "Organizaciones y colectivos publican su rechazo a la construcción del Tren Maya", Proceso, el 21 de mayo de 2020, <https://www.proceso.com.mx/631054/organizaciones-y-colectivos-publican-su-rechazo-a-la-construccion-del-tren-maya>.

Tabla 1. Principales empresas beneficiadas

EMPRESA	PAÍS	ACTIVIDAD	MONTO EN MXN
Asesoría Técnica			
Woodhouse Lorente Ludlow SC		Asesoría Legal para la estructura- ción jurídica del Tren Maya	44,000,000.00
PriceWaterHouseCoopers		Asesoría económico-financiera para la estructuración del Tren Maya	32,000,000.00
Steer Davies & Gleave México		Asesoría técnica en el programa maestro, preselección de trazo y estimación de demanda del Tren Maya	23,870,000.00
Mextypsa (Filial mexicana de TYP SA)		Asesoría Técnica del Tren Maya para la estructuración del Proyecto Integral, la contratación de la ingeniería básica y la supervisión técnica	59,552,659.52
Ingeniería Básica			
Senermex/Daniferro- tools/ Key Capital/Geo- test	 	Elaboración de la ingeniería básica	298,987,654.32
Construcción			
Mota-Engil/CCCC	 	Tramo 1 Palenque – Escárcega (227 km.)	13,394,942,290.34
CICSA/FCC	 	Tramo 2 Escárcega – Calkiní (245 km.)	18,553,738,338.84
Grupo Azvi/Grupo Indi	 	Tramo 3 Calkiní – Izamal (157.2 km.)	10,192,938,694.58
ICA Constructura S.A. de C.V.		Tramo 4 Izamal – Cancún (223 km.)	25,849,460,178.20
Gobierno de México*		Tramo 5 Cancún – Tulum (129 km.)	ND
SEDENA		Tramo 6 Tulum – Bacalar (251 km.)	ND
SEDENA		Tramo 7 Bacalar – Escárcega (252 km.)	ND

Elaboración propia con información de SHCP

* Tras anunciarse desechada la propuesta de BlackRock, se anunció que este tramo lo construiría el gobierno federal. Sin embargo, existe un proyecto de convocatoria para un nuevo proceso de licitación pública.

El 'período neoliberal' en México significó, entre otras cosas, la entrega de empresas estatales a manos particulares que favorecieron el enriquecimiento de un grupo empresarial que ha tenido fuerte influencia en la agenda pública y que permitió la profundización de la captura corporativa del Estado, un fenómeno que se produce cuando una élite económica puede influir en las decisiones en materia de política pública para beneficio privado, por encima del bienestar común. La manera en que ha sido diseñado el Tren Maya indica que dicho patrón se mantiene, los principales beneficiarios continúan siendo unas élites empresariales activas en diversos sectores de la economía mexicana y participantes de otros grandes proyectos impulsados por el gobierno. Hasta el momento dichos grupos empresariales han sido los principales favorecidos con la distribución de presupuesto público destinado a este proyecto.

IV. EL TREN Y LA AGENDA DEL SECTOR ENERGÉTICO EN EL SURESTE MEXICANO

El tren ha sido justificado por la autoridad encargada de su ejecución no sólo como un proyecto de infraestructura sino también como un proyecto integral de ordenamiento territorial.⁶³ Esto implicaría la reconstrucción de la región sureste del país y replantearía el manejo político administrativo en esos territorios.

No obstante, hasta el momento su avance y divulgación se ha centrado en la ingeniería y procedimientos para la construcción de los tramos, por lo tanto la posibilidad de conocer en qué consistiría tal reconstrucción territorial es limitada. El gobierno no ha publicado información que permita comprender cómo se van a disponer componentes del ordenamiento tales como; abastecimiento alimentario basado o no en actividades agropecuarias locales, acceso a derechos como vivienda, educación, infraestructura básica (redes de agua, luz y drenaje), salud, educación, programas de protección y de recuperación ambiental y cómo las comunidades que viven en esos territorios estarían tomando decisiones al respecto.

En la Manifestación de Impacto Ambiental del tren, Fonatur mencionó que existe un esquema de planeación territorial que forma parte de este proyecto y que la privatización de los terrenos ejidales es considerada parte del reordenamiento.⁶⁴ Sin embargo, tal información no ha sido descrita o ampliada a detalle por parte de las autoridades. El 9 de octubre de 2020, ejidatarios de Campeche denunciaron que firmaron sin conocimiento lo que resultó ser una indemnización por la ocupación previa a la expropiación de sus predios, al creer que el documento en cuestión se trataba del pago de derechos de vía que estaba pendiente para sus ejidos. Fonatur habría designado a Barrientos y Asociados S.A de C.V.⁶⁵, empresa dedicada a la "liberación de derechos de vía" para obtener tales firmas.⁶⁶

Con la información disponible hasta el momento, se estima que el 70% de los ingresos totales del proyecto provendrán del transporte de carga, y de éste, alrededor del 26% corresponderá a combustibles y el 11% a productos de la industria de la construcción.⁶⁷ No se ha

Con la información disponible hasta el momento, se estima que el 70% de los ingresos totales del proyecto provendrán del transporte de carga, y de éste, alrededor del 26% corresponderá a combustibles y el 11% a productos de la industria de la construcción.

⁶³ Fonatur, "El Tren Maya", sf, <http://www.trenmaya.gob.mx/>.

⁶⁴ Fonatur Infraestructura, "Manifestación de Impacto Ambiental - Proyecto Tren Maya Fase 1. N° de proyecto 04CA2020V0009".

⁶⁵ Barrientos y Asociados S.A de C.V., "BYA. Barrientos y Asociados S.A de C.V.", BYA Mexico, s/f, <https://byamexico.mx/bya-empresa.php>.

⁶⁶ Andrea Vega, "Ejidatarios denuncian engaño de despacho contratado por Fonatur para firmar preexpropiación por Tren Maya", Animal Político, el 9 de octubre de 2020, Animal Político edición, <https://www.animalpolitico.com/2020/10/ejidatarios-denuncian-engano-despacho-fonatur-terrenos-tren-maya/>.

⁶⁷ Cámara de Diputados de H. Congreso de la Unión y Comisión Asuntos Frontera Sur, "Ficha Técnica del Tren Maya. Aspectos legislativos, ambientales, económicos y socio-culturales", septiembre de 2019, p. 13, file:///tmp/mozilla_isa0/Ficha%20Te%CC%81cnica%20Tren%20Maya.pdf.

publicado qué tipo de combustibles transportará el tren, sus destinos y origen, por ejemplo cuáles son las empresas que pagarán por el servicio, si quedará en México o corresponde a rutas de comercio internacional y para qué será usado ese combustible. Sin embargo, Fonatur ha explicado que la "primera ruta de traslado de combustible se concretará en 2023" y que la "intención es que todos los combustibles se lleven por el Tren Maya y lleguen a centros de carga".⁶⁸ Para la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo, CONCANACO, el Tren Maya y los ductos de gas en la Península de Yucatán son proyectos complementarios.⁶⁹

El tren apunta a conectarse con el resto de la red ferroviaria del país y, eventualmente, con el Corredor Transístmico, la primera etapa de ese proyecto será la construcción de un tren eléctrico que conectaría con la línea del Tren Maya con destino a la ciudad de Valladolid en Yucatán.⁷⁰

El sur y sureste del país forman parte de un plan estratégico para la integración técnica de la red de ductos de gas en todo México.⁷¹ Esta región presenta la mayor demanda de gas natural a nivel nacional, la cual va destinada, principalmente, para el sector eléctrico, industrial y petrolero.⁷² Uno de los principales proyectos de este sexenio para esta región es el gasoducto Interconexión Mayakan destinado a la generación y transporte de gas a través de 90 kilómetros de ductos que ampliarán el Sistema Nacional de Gasoductos.⁷³

Entre el año 2015 y 2019 la Secretaría de Energía (SENER) y la Semarnat reportaron 6 gasoductos en el sureste mexicano, cinco en Yucatán (uno compartido con Campeche) y uno en Quintana Roo.⁷⁴ Forman parte de un total de 75 proyectos de generación de energía en Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Entre los que hay parques eólicos, fotovoltaicos, centrales hidroeléctricas, plantas de agrocombustibles de aceite de palma africana y contratos de explotación terrestre

⁶⁸ Evelyn Cervantes, Reforma, "Transportará Tren Maya también combustible", el 10 de junio de 2019, Reforma edición, https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?__rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/transportara-tren-maya-tambien-combustible/ar1696993?referer=-7d616165662f3a3a6262623b727a7a7279703b767a783a--.

⁶⁹ Yucatán Ahora, "Tren Maya y ducto de gas, complemento para el desarrollo de Yucatán", el 28 de enero de 2020, Yucatán Ahora edición, <https://yucatanahora.mx/tren-maya-y-ducto-de-gas-complemento-para-el-desarrollo-de-yucatan/>.

⁷⁰ Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública CESOP, "El proyecto del tren transístmico" (Cámara de Diputados LXIV Legislatura, julio de 2019), https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewighve6gvXpAhXPHc0KHazCCUQFjADegQIAxAB&url=http%3A%2F%2Fwww5.diputados.gob.mx%2Findex.php%2Fesl%2Fcontent%2Fdownload%2F154346%2F771192%2Ffile%2F-CESOP-IL-72-14-TrenTrans%25C3%25ADstmico-180719.pdf&usg=AOvVaw3BNkComK7bj1GXc7MSO_pO.

⁷¹ Secretaría de Energía SENER, "Prospectiva de Gas Natural y Gas L.P. 2014-2028", 2014, https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/62944/Gas_natural_y_Gas_L.P._2014-2028.pdf.

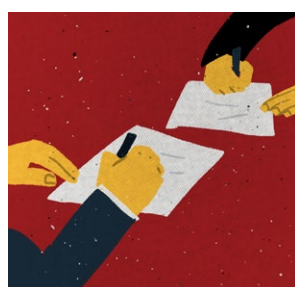
⁷² SENER.

⁷³ Centro Nacional de Control del Gas Natural CENAGAS, "Cenagas presenta 7 acciones para atender las demandas de gas natural en el sur-sureste del país", el 28 de agosto de 2019, <https://www.gob.mx/cenagas/prensa/cenagas-presenta-7-acciones-para-atender-las-demandas-de-gas-natural-en-el-sur-sureste-del-pais>.

⁷⁴ Información solicitada en julio de 2018 a la Secretaría de Energía N° de folio 0001800054018. Información solicitada a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en diciembre de 2019. N° de folio 0001600521119.

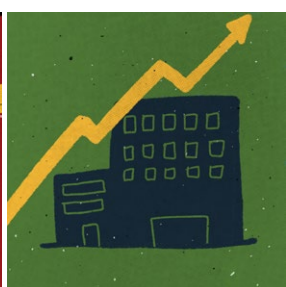
y marítima de hidrocarburos.⁷⁵ Hasta la fecha de publicación de este informe, las autoridades no han entregado información sobre la ubicación exacta de cada uno de los proyectos, sus coordenadas geográficas continúan formando parte de la investigación a futuro.

A la fecha no todos los proyectos han sido autorizados por Semarnat como el caso del parque fotovoltaico Oxcum en Yucatán, el parque solar San Felipe en Quintana Roo y la hidroeléctrica Santo Domingo en Chiapas. Asimismo, algunos se encuentran suspendidos debido a que la empresa promotora desistió del proyecto, es el caso del parque solar Uyama, en Yucatán.⁷⁶ Estos proyectos se siguen considerando para esta investigación mientras que SENER y Semarnat sigan reportando la vigencia de los mismos. Es importante mencionar que un proyecto puede solicitar autorización ambiental en repetidas ocasiones y retomar su asignación si la empresa promotora lo solicita. Algunas empresas promotoras o subsidiarias de los proyectos no cuentan con información disponible que permita identificar a sus propietarias o empresas matrices. Es probable que en algunos casos correspondan a razones sociales creadas por grandes grupos empresariales. Esta es la razón por la que continuamos exigiendo transparencia a las empresas que continúan utilizando vehículos corporativos complejos para evadir y eludir sus responsabilidades.



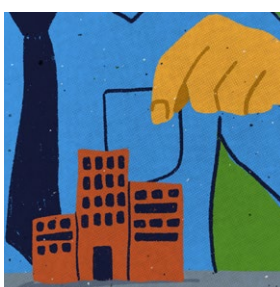
SUBSIDIARIA

Empresa controlada por una casa o empresa matriz, a la que se delega la coordinación de alguna obra, servicio o actividad. Estas empresas pueden tener cierta autonomía, pero siguen siendo propiedad de la dueña principal.



EMPRESA MATRIZ⁷⁷

Se refiere a aquella empresa que posee más de la mitad de las acciones y/o controla a otras denominadas subsidiarias o filiales.



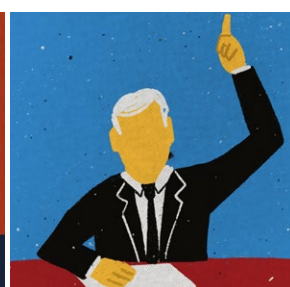
ACCIONISTAS

Persona física o jurídica propietaria de una empresa que puede tomar decisiones sobre la misma.



INVERSIONISTAS

Son quienes aportan capital a una empresa con el objetivo de obtener ganancias a partir del mismo.



BENEFICIARIO REAL⁷⁸

Aquella persona que tiene al menos 5% de voto sobre una empresa, la capacidad de remover cargos directivos, controlar e influenciar la toma de decisiones estructurales y poseer al menos el 5% de sus acciones totales, es decir el 5% de la propiedad de la empresa.

⁷⁵ Al contrastar la información entregada por las dos secretarías, se identificó que no para todos los proyectos existe coincidencia, es decir que Sener reporta más proyectos que Semarnat, esto se debe a que esta última reporta sólo aquellos que han presentado MIA. Sin embargo, para esta investigación se enlistan todos los proyectos reportados de manera que puedan ser rastreados aunque no hayan ingresado MIA. En la base de datos entregada por SENER se identificaron datos de ubicación imprecisa para algunos proyectos, en los que se reportó su ubicación no por estado sino en la categoría de "golfo de México" y no se tiene certeza si estos corresponden en su totalidad a aguas someras. Por lo tanto es posible que el total de proyectos pueda ser mayor.

⁷⁶ Solicitud de acceso a la información realizada a Semarnat, el 19 de diciembre de 2019. N° de folio: 0001600521119.

⁷⁷ Para mayor información consultar El mapa de poder. Una herramienta comunitaria para saber quiénes están detrás de un proyecto minero. Disponible en: https://poderlatam.org/wp-content/uploads/2020/09/Mapa-de-poder_cuadernillo_FIN.pdf.

⁷⁸ Para mayor información consultar Beneficiarios Reales. Disponible en: <https://poderlatam.org/project/beneficiarios-reales/>.




A continuación se presentan los proyectos de energía por entidad y su ubicación por municipio.

Tabla 2: Proyectos de energía en Tabasco

	Proyecto	Subsidiarias	Empresa matriz	País de origen	Estado	Municipio
Hidrocarburos	Exploración y Explotación	Murphy Sur S de R.L. de C.V.	Murphy Oil Corporation		Tabasco	Paraíso
	Exploración y Explotación	Statoil E&P México S.A de C.V.	Equinor ASA		Tabasco	Paraíso
	Refinería	Paradigma Hemsnr	Información no disponible	Información no disponible	Tabasco	Centro
	Exploración y Extracción en Agua. Área contractual 1.	Eni México S de R.L de C.V.	Eni S.p.A.		Tabasco	Cárdenas, Paraíso, Centla
	Hokchi. Exploración y Extracción de hidrocarburos en agua. Área contractual 2	Hokchi Energy, S.A de C.V.	BP p.l.c. (BP Group)		Tabasco	Paraíso
	Exploración y Explotación de hidrocarburos en agua Área contractual 7	Talos Energy Offshore México 7, S. de R.L. de C.V.	Talos Energy Inc.		Tabasco	Dos Bocas
	Exploración y Extracción en agua. Área contractual 7.	Talos Energy Offshore México 7, S. de R.L. de C.V.	Talos Energy Inc.		Tabasco	Dos Bocas y Ciudad del Carmen
	Exploración y Explotación Área contractual 13	Mayacaste Oil & Gas S.A.P.I. de C.V.	Grupo Diarqco S. A. de C. V.		Tabasco	Comalcalco
	Exploración y Explotación Área contractual 4	Calicanto Oil & Gas, S.A.P.I. de C.V.	Grupo Diarqco S. A. de C. V.		Tabasco	Huimanguillo
	Exploración y Explotación. Área contractual 9	Perseus Fortuna Nacional S.A de C.V.	Perseus, S.A. de C.V.		Tabasco	Macuspana
	Exploración y Explotación. Área contractual 23	Perseus Tajón S.A de C.V.	Perseus, S.A. de C.V.		Tabasco	Paraíso
	Exploración y Explotación. Área contractual 2	Hokchi Energy, S.A de C.V.	BP p.l.c. (BP Group)		Tabasco	Paraíso
	Energía eléctrica para el centro de proceso litoral A	Pemex exploración y producción	Pemex		Tabasco	Centro
	Planta de cogeneración de ciclo combinado	ACC 4T, S.A de C.V.	Abengoa		Tabasco	Centro

Fuente: Elaboración propia con datos de SENER 2018 y Semarnat, 2019

Tabla 3: Proyectos de energía en Quintana Roo

	Proyecto	Subsidiarias	Empresa matriz	País de origen	Estado	Municipio
Hidrocarburos y electricidad	Gasoducto Cancún	Gas Natural del Noreste S.A de C.V.	Grupo Simsa		Quintana Roo	Benito Juárez
	Proyecto fotovoltaico Polyuc	Eje Verde Fotovoltáico Sustentable, S.A de C.V.	Información no disponible	Información no disponible	Quintana Roo	Felipe Carrillo Puerto
	Proyecto fotovoltaico Lázaro Cárdenas	Rivera Maya Fotovoltai-ca, S.A de C.V.	Global Energy Services Siemens S.A. GES		Quintana Roo	Bacalar
	Parque solar San Felipe	Enera Energy de Mexico S de R.L. de C.V.	Enera Power Group		Quintana Roo	Bacalar
	Parque solar Andrés	Energía del sureste el Ramonal, S de R.L. de C.V.	Información no disponible	Información no disponible	Quintana Roo	Bacalar







Fuente: Elaboración propia con datos de SENER 2018 y Semarnat, 2019

Tabla 4: Proyectos de energía en Chiapas

	Proyecto	Subsidiarias	Empresa matriz	País de origen	Estado	Municipio
Electricidad	Electricidad-Agrocombustibles de aceite de palma africana	Agroindustrial Uumbal S.A.P.I. de C.V.	Grupo UUM-BAL-Ecom Agroindustrial Corporation Limited		Chiapas	Palenque
	Hidroeléctrica Río Santo Domingo	Generación Enersi S.A de C.V.	Enel SpA		Chiapas	Maravilla Tenejapa
	Hidroeléctrica Río Frio y Río Blanco	Hidroelectrica de Río Frio S.A de C.V.	Información no disponible	Información no disponible	Chiapas	San Lucas
Hidrocarburos	Exploración y Explotación	Secadero Petróleo y Gas S.A de C.V.	Grupo R		Chiapas	Pichucalco, Juárez
	Exploración y Explotación. Área contractual 11	Renaissance Oil Corp S.A de C.V.	Renaissance Oil Corp.		Chiapas	Sunuapa, Pichucalco
	Exploración y Explotación. Área contractual 25	Renaissance Oil Corp S.A de C.V.	Renaissance Oil Corp.		Chiapas	Juárez
	Exploración y Explotación. Área contractual 15	Renaissance Oil Corp S.A de C.V.	Renaissance Oil Corp.		Chiapas	Juárez
	Exploración y Explotación. Área contractual 6	Diavaz Offshore S.A.P.I. de C.V.	Grupo Diavaz		Chiapas	Ostuacán

Fuente: Elaboración propia con datos de SENER 2018 y Semarnat, 2019

Tabla 5: Proyectos de energía en Campeche






	Proyecto	Subsidiarias	Empresa matriz	País de origen	Estado	Municipio
Electricidad	Generación de energía para la plataforma de producción ABKATUN-A2	Petróleos Mexicanos	PEMEX		Campeche	Aguas someras área de Abkatun
	Parque eólico Pich	Desarrollo Pich S.A.P.I. de C.V.	Envision Energy USA Limited		Campeche	Campeche
	Proyecto eólica del Golfo 2 EDG2	Eólica Del Golfo 2 S.A de C.V.	Envision Energy USA Limited		Campeche	Champotón
	Proyecto eólico POCCOC	Sunedison México Services	SunEdison, Inc.		Campeche	Hecelchakan y Calkiní
	Central de generación de electricidad de ciclo combinado	Impulsora Azucarera del Trópico S.A de C.V.	Grupo Azucarero del Trópico		Campeche	Champotón
	Central fotovoltaica Santa Lucía 198 MW	Recursos Solares PV de México V, S.A de C.V.	Energía Aljaval		Campeche	Carmen
	Parque fotovoltaico Iscali Solar	Iscali Solar S.A de C.V.	Cox Energy Solar S.A		Campeche	Carmen
	Proyecto fotovoltaico La Pimienta	La Pimienta Solar SRL de C.V.	Atlas Renewable Energy		Campeche	Carmen
	Proyecto fotovoltaico La Esperanza	Tequila solar PV V, S.A de C.V.	Energía Aljaval		Campeche	Carmen

Fuente: Elaboración propia con datos de SENER 2018 y Semarnat, 2019

Tabla 6: Proyectos de energía en Yucatán

	Proyecto	Subsidiarias	Empresa matriz	País de origen	Estado	Municipio
Electricidad	Proyecto eólico y fotovoltaico Cansahcab	BHCE Yucatán 1, S.A.P.I de C.V.	BH Cleab Energy S.A.P.I. de C.V.		Yucatán	Cansahcab
	Proyecto energético fotovoltaico Kambul	Photoemeris Sustentable S.A de C.V.	Alter Enersun		Yucatán	Peto
	Parque eólico Tizimín	Fuerza y Energía Limpia de Tizimín S.A de C.V.	Avant Energy Inc		Yucatán	Tizimín
	Parque eólico Tizimín II	Fuerza y Energía Limpia de Tizimín II, S.A de C.V.	Avant Energy Inc		Yucatán	Tizimín
	Parque eólico Sinaché	Fuerza y Energía Limpia de Kukulcán S.A de C.V.	Información no disponible	Información no disponible	Yucatán	Sinaché, Yobaín y Telchac del Pueblo
	Parque eólico Sinaché II	Fuerza y Energía Limpia de Kukulcán S.A de C.V.	Información no disponible	Información no disponible	Yucatán	Sinaché, Yobaín y Telchac del Pueblo
	Proyecto eólico Chicxulub	Eólica del Mayab S.A.P.I. de C.V.	Eoliatec de México, S.A. de C.V.		Yucatán	Motul, Ixil
	Parque Yucatán Solar	Lightening PV Park, S de R.L. de C.V.	JinkoSolar Holding Co., Ltd.		Yucatán	Valladolid
	Parque eólico Yucatán	Proyecto Eólico Yucatán 3, S.A. de C.V.	Envision Energy USA Limited		Yucatán	Suma y Cansahcab
	Parque eólico Kimbilá	Elecnor México S.A de C.V.	Elecnor S.A de C.V.		Yucatán	Izamal
	Parque solar Ticul A	Vega Solar, S.A.P.I de C.V.	Sunpower Corporation		Yucatán	Muna
	Parque solar Ticul B	Vega Solar, S.A.P.I de C.V.	Sunpower Corporation		Yucatán	Muna
	Parque eólico Progreso	Energía Renovable de la Península S.A.P.I. de C.V.	Envision Energy USA Limited		Yucatán	Progreso
	Parque eólico Dzidzantún	Gesan México I S.A.P.I. de C.V.	Siemens Gamesa Renewable Energy S.A		Yucatán	Dzidzantún
	Parque eólico Kabil I y II	Discovery Management S.A de C.V	Grupo Aldesa SA		Yucatán	Buctzotz
	Parques eólicos Panabá I y II	Vientos de Panabá S.A de C.V. Vientos de Yucatán S.A de C.V.	Enerfin SA		Yucatán	Panabá

	Proyecto	Subsidiarias	Empresa matriz	País de origen	Estado	Municipio
Electricidad	Parque de Energía Fotovoltaica Tekax	TS Energía Solar S.A de C.V.	TOPSUN CO. LTD		Yucatán	Tekax
	Proyecto eólico Chixxulub II	Elawan Wind México I, S.A.P.I. de C.V.	Elawan Energy S.L.		Yucatán	Ixil
	Parque eólico Tunkas	Iberia Renovables Tunkas, S.A.P.I. de C.V.	Iberia Engineering S.L.-Iberia Group		Yucatán	Tunkás
	Parque eólico Tunkas II	Iberia Renovables Tunkas, S.A.P.I. de C.V.	Iberia Engineering S.L.-Iberia Group		Yucatán	Tunkás y Tekal
	Central eólica de la Península	Central Eólica de la Península S.A.P.I. de C.V.	Envision Energy USA Limited		Yucatán	Dzilam de Bravo
	Proyecto eólica del Golfo 3	Eólica Del Golfo 3 S.A de C.V.	Envision Energy USA Limited		Yucatán	Río Lagartos
	Proyecto eólica del Golfo 4	Eólica Del Golfo 4 S.A de C.V.	Envision Energy USA Limited		Yucatán	Sucilá
	Parque eólico Temax	Fuerza y Energía Limpia de México S.A de C.V.	DELARO S. DE R.L. DE C.V./Thermion Energy		Yucatán	Temax
	Parque eólico y solar Arco Nuevo	Parque Eólico Arco Nuevo S.A.P.I. de C.V.	Información no disponible	Información no disponible	Yucatán	Cenotillo, Tekal de Venegas
	Energía eólica y solar Buena Esperanza	Parque Eólico Buena Esperanza I, S.A.P.I. de C.V.	Información no disponible	Información no disponible	Yucatán	Buctzotz
	Hidroeléctrica Isysa Cem	Industria Salinera de Yucatán S.A de C.V.	Grupo Industrial Roche		Yucatán	Rio Lagartos
	Proyecto fotovoltaico San Francisco	Solar Vento Energía S.C S.A.	SolarVento Energía SC		Yucatán	Tinúm
	Parque solar, fotovoltaico Uayma	Uayma Solar S de R.L de C.V.	Atlas Renewable Energy		Yucatán	Uayma
	Ampliación del parque eólico Tizimin	Fuerza y Energía Limpia de Tizimín S.A de C.V.	Avant Energy Inc		Yucatán	Tizimin
	Parque fotovoltaico Oxcum	Suman S.A.P.I. de C.V.	Kinich Energy, S.A. de C.V.		Yucatán	Umán
	Parque fotovoltaico Cuncul	Lightening PV Park, S de R.L. de C.V.	JinkoSolar Holding Co., Ltd.		Yucatán	Valladolid
	Central fotovoltaica Sáastal	Saástal Energía S.A.P.I. de C.V.	Información no disponible	Información no disponible	Yucatán	Tixpéhual
	Planta fotovoltaica sol de Ebtún	Ojuelos del Sol S.A de C.V.	Información no disponible	Información no disponible	Yucatán	Valladolid

	Proyecto	Subsidiarias	Empresa matriz	País de origen	Estado	Municipio
Hidrocarburos	Gasoducto- Sistema de distribución de gas natural Yucatán	Tractebel GNP, S.A de C.V.	Engie SA		Yucatán	Mérida y Umán
	Gasoducto- Sistema de distribución de gas zona metropolitana de Mérida	Gas Natural del Noroeste S.A de C.V.	Grupo Simsa		Yucatán	Mérida
	Gasoducto	Gas Natural del Noroeste S.A de C.V.	Grupo Simsa		Yucatán	Hunucmá, Samahil, Umán
	Gasoducto- Transporte de gas natura Oxica	Igasamex San José Iturbide S. de R.L. de C.V.	Sask Energy Incorporated		Yucatán	Chocholá
	Gasoducto- Extensión Sistema Energía Mayakan Ramal Campeche y Ramal Mérida	Energía Mayakan S de R.L de C.V.	General Electric Company		Yucatán y Campeche	Umán, Campeche

Fuente: Elaboración propia con datos de SENER 2018 y Semarnat, 2019

En todos los tramos del tren; Caribe, Golfo y Selva, a excepción de la ruta que pasa por Tabasco, hay municipios en los que se ubican uno o varios proyectos de energía; particularmente en el estado de Yucatán, donde además se concentra la mayor cantidad de proyectos, 39 en total. Dos gasoductos operados por Gas Natural Noroeste S.A. de C.V.⁷⁹ ubicados en Mérida, Hunucmá, Samahil, Umán y Chocholá son propiedad del Grupo Simsa de origen mexicano con inversión estadounidense de Black Hills Corporation.⁸⁰ El gasoducto operado por Igasamex San Jose de Iturbide S. de R.L de C.V. ubicado en Chocholá, es propiedad de la mexicana Integrated Gas Services de México S. de R.L. de C.V. Igasamex, con inversión de la australiana PrimeSuper.⁸¹

⁷⁹ Grupo Simsa, "Gas Natural de Noreste S.A de C.V.", Gas Natural del Noreste S.A de C.V., 2020, <http://www.gasnaturaldelnoroeste.com.mx/>.

⁸⁰ Black Hills Corporation, "Black Hills. Investor relations", 2019, <http://ir.blackhillscorp.com/CorporateProfile>.

⁸¹ Primesuper, "Primesuper. Other Investments", Primesuper, 2020, <https://www.primesuper.com.au/investments/our-approach/other-investments/>.

PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE BLACKROCK EN LOS PROYECTOS DE ENERGÍA DEL SURESTE

- Empresa Matriz
- Municipio/Estado
- % de participación de BlackRock
- Estaciones del Tren Maya
- Trayecto Tren Maya

Gasoducto- Extensión Sistema Energía Mayakan Ramal Campeche y Ramal Mérida

General Electric Company

UMAN / YUCATÁN

6.45% de las acciones

Gasoducto- Sistema de distribución de gas natural Yucatán

Engie SA

MÉRIDA Y UMÁN

4.4%

del capital

3.42%

de los derechos de votación

Proyecto de exploración y explotación de hidrocarburos

Murphy Oil Corporation

PARAÍSO/TABASCO

8.92% de las acciones

Proyecto de hidrocarburos

Equinor ASA de Noruega

PARAÍSO/TABASCO

1.40% de las acciones

Proyecto energético fotovoltaico Kambul

Alter Enersun SA

PETO / YUCATÁN

Uno de sus principales inversionistas ha sido la sociedad de capital de riesgo Corporación Empresarial de Extremadura, S.A., la cual a su vez cuenta con capital de Banco Santander SA, Iberdrola SA (BlackRock 5.08%), Abengoa Solar SA.

2 proyectos de hidrocarburos. Área contractual 2

BP P.L.C. PARAÍSO / TABASCO

7.86% de las acciones

Exploración y Extracción en Agua. Área contractual 1.

Eni S.p.A.

CÁRDENAS, PARAÍSO Y CENTLA/TABASCO

2.54% de las acciones

2 proyectos de hidrocarburos. Área contractual 7

Talos Energy Inc. DOS BOCAS / TABASCO

4.8% de las acciones

Parque Yucatán Solar

Parque fotovoltaico Cuncul

Jinko Solar

VALLADOLID YUCATÁN

3.7% de las acciones

Blackrock tiene inversiones en 12 proyectos energéticos de la península, además de relación con PEMEX (<https://conoceblackrock.projectpoder.org/el-control-energetico-de-blackrock.html>) y el 1.32% de las acciones de CCC empresa que ganó la licitación del tramo 1 del Tren Maya.

Conociendo estos proyectos energéticos, las empresas que los desarrollarán y los inversionistas de los mismos y sabiendo que la principal fuente de ingreso del Tren Maya será el transporte de combustibles parece claro que el Tren Maya funcionará como plataforma de infraestructura para el sector energético. Si esto se consolida, la construcción del tren favorecerá a los proyectos extractivos de energía en la región que han propiciado conflictos ambientales y sociales y son propiedad, en buena parte, de empresas con capital español, canadiense y estadounidense, país que además sigue siendo uno de los principales importadores de petróleo crudo y otros derivados de petróleo de México.⁸² De manera que los principales beneficiarios continuarían siendo grandes empresas y el ciclo de enriquecimiento seguiría siendo para las élites económicas.

Es por esta razón que no es suficiente afirmar que el proyecto es un motor para el turismo, con el cual se buscaría detonar nuevos sitios de interés turístico, además de incrementar la derrama económica de ese sector e impactar en la creación de empleos, para asumir que su principal objetivo es el bienestar social y la redistribución de las riquezas,⁸³ sino que articulará y profundizará el extractivismo en favor de un grupo de empresas de capital extranjero en una de las zonas del país donde existe un fuerte sentimiento de abandono hacia las comunidades de parte de las autoridades.

⁸² U.S. Energy Information Administration. EIA, "U.S. Exports to Mexico of Crude Oil and Petroleum Products" (EIA, 2020), <https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/LeafHandler.ashx?n=PET&s=MTTEXMX1&f=M>.

⁸³ Fonatur, "El Tren Maya".

V. EL TREN MAYA Y LA DEFENSA DE LOS DERECHOS HUMANOS

Con base en la información anterior, y los propios objetivos del proyecto, es necesario que los impactos que provocará no sean vistos de manera aislada. Tal como hemos expuesto, el Tren Maya tendrá un papel importante en otras industrias como en la energía, pero también en la agroindustria, los agrocombustibles y desde luego el turismo. Es por ello que el impacto que puede tener el Tren Maya en la región no sólo se limita a la construcción del proyecto o el terreno que ocupará la vía férrea, sino que debe verse en un sentido más amplio y de manera regional.

Tal situación ha generado la preocupación de diferentes sectores sociales pero sobre todo de las comunidades y pueblos afectados. Esa preocupación se ha traducido en acciones de defensa de los derechos humanos. Sin embargo, esas acciones se han visto afectadas por la publicación, en el Diario Oficial de la Federación, del acuerdo para declarar emergencia sanitaria a causa de la epidemia causada por el nuevo coronavirus.⁸⁴ El acuerdo estableció la suspensión de actividades no esenciales con excepción, entre otros programas, de los megaproyectos del gobierno, por lo que los procedimientos de licitaciones para el tren continuaron a la par de las actividades esenciales, coincidiendo con el periodo de confinamiento. Esa situación ha obstaculizado la posibilidad de que las personas afectadas ejerzan abiertamente sus derechos a la manifestación y libertad de expresión en muestra de rechazo a este proyecto por considerar que su construcción y operación atentará contra los derechos humanos.

Más aún, los trabajos de las obras dieron inicio los primeros días de mayo en el primer tramo de Palenque, Chiapas, lo que encendió la alerta para la población y otras organizaciones de sociedad civil, debido al riesgo que esa decisión representaba para la salud tanto de las personas trabajadoras como de las comunidades. Es por ello que en el contexto de la pandemia, el pueblo maya ch'ol interpuso un amparo, con el acompañamiento de la organización Indignación, Promoción y Defensa de los Derechos Humanos A.C., el cual en su momento fue concedido por un juez federal para salvaguardar el derecho a la salud de la comunidad.⁸⁵ Por su parte, otras organizaciones han llevado a cabo acciones tendientes a proteger la integridad de los territorios y

El impacto que puede tener el Tren Maya en la región no sólo se limita a la construcción del proyecto o el terreno que ocupará la vía férrea, sino que debe verse en un sentido más amplio y de manera regional.

⁸⁴ Consejo de Salubridad General, "Acuerdo por el que se declara como emergencia sanitaria por causa de fuerza mayor, a la epidemia de enfermedad generada por el virus SARS-CoV2 (COVID-19)" (Diario Oficial de la Federación, el 30 de marzo de 2020), http://dof.gob.mx/2020/CSG/CSG_300320_VES.pdf.

⁸⁵ Indignación, Promoción y Defensa de los Derechos Humanos A.C. y Habitantes Ch'ol de los municipios de Ocosingo, Palenque y Salto de Agua, "Juez Federal otorga suspensión sobre las obras del Tren Maya en el tramo de Palenque para salvaguardar la salud del pueblo maya Ch'ol", el 8 de mayo de 2020, <http://indignacion.org.mx/juez-federal-otorga-suspension-sobre-las-obras-del-tren-maya-en-el-tramo-de-palenque-para-salvaguardar-la-salud-del-pueblo-maya-chol/>.

evitar el avance de este proyecto como la solicitud de medidas cautelares a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) presentada por la Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch Xíinbal y el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible (CC-MSS). Dos aspectos que han recibido los mayores cuestionamientos son los referentes a la Consulta Indígena y la Manifestación de Impacto Ambiental.

1. Aspectos ambientales

Uno de los puntos de mayor preocupación para la población, comunidades y las organizaciones de la sociedad civil tiene que ver con la falta de información y claridad respecto a los impactos reales que tendrá esta obra al medio ambiente. Por su parte, el gobierno ha señalado en repetidas ocasiones que será respetuosa del medio ambiente y que incluso permitirá su protección⁸⁶ bajo el argumento de que su construcción desalentará la proliferación de otras actividades como la tala clandestina y el tráfico ilegal de especies.

Aunado a lo anterior, hasta la fecha no se han brindado mayores detalles sobre el impacto real que tendrá la construcción del Tren Maya a la diversidad biológica de la región, la cual está conformada por selvas, manglares, sabanas y petenes, tal como lo han advertido diversas organizaciones de la sociedad civil como el CCMSS, el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), o Indignación.⁸⁷ Así, el argumento oficial sobre la protección del medio ambiente a través del proyecto del Tren Maya no es suficiente y se trata de un eufemismo oficial para justificar la opacidad que había existido respecto a los estudios ambientales. La protección al medio ambiente conllevaría implementar medidas que eviten cualquier impacto directo o indirecto. No fue sino hasta el 16 de junio de 2020 que Fonatur presentó la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) ante la Semarnat.

Sin embargo, previamente Fonatur había otorgado un contrato a la empresa Corporativo en Soluciones Integrales VR, S.C., mediante licitación pública, por un total de \$1,462,860.4 para elaborar el seguimiento y obtención de la exención de manifestación de impacto ambiental para el tramo del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) que formará parte del trayecto del Tren Maya y el cual comprende 726.22 km de acuerdo con los términos de referencia de este contrato. Las autoridades consideraban que ese tramo no requería de una manifestación de impacto ambiental y le permitirían exentarla de ese trámite acogiéndose al artículo 6 del Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental.

⁸⁶ Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, 30 de abril de 2019, p. 53.

⁸⁷ Centro Mexicano de Derecho Ambiental CEMDA, ¿Cómo puede afectar el Tren Maya al medio ambiente y a mi comunidad? (Mexico, 2020), <https://www.youtube.com/watch?v=FtXisd4dnw&feature=youtu.be>.

2. Consulta Indígena

Otro de los elementos que han sido sumamente cuestionados es el proceso de consulta en torno a este proyecto. Durante los meses de noviembre y diciembre se llevaron a cabo las asambleas con algunas comunidades que se verán afectadas por la construcción del Tren Maya de los pueblos Maya, Ch'ol, Tseltal, Tsotsil, y otros, de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, así como el proceso de participación ciudadana, los cuales fueron coordinados por el INPI y la Subsecretaría de Desarrollo Democrático, Participación Social y Asuntos Religiosos de la Secretaría de Gobernación.

El 16 de diciembre de 2019, durante la conferencia de prensa matutina del Presidente de la República se anunció el éxito de la consulta y se presentaron los resultados que avalaban la construcción del Tren Maya. Ante eso, organizaciones de la sociedad civil, así como la oficina de la OACNUDH señalaron aquellos aspectos que fueron inconsistentes y no cumplieron con los estándares internacionales en materia de consulta indígena y de derechos humanos.⁸⁸

El proceso de consulta omitió el derecho esencial de este ejercicio, la posibilidad de otorgar o negar su consentimiento, reduciendo su participación, de acuerdo con el protocolo elaborado unilateralmente por la autoridad, a “construir propuestas, sugerencias o planteamientos sobre el proyecto”, eliminando toda posibilidad para que las comunidades pudieran rechazarlo.⁸⁹ También se documentó la falta de información clara y concreta sobre los impactos negativos que tendría el proyecto ya que durante las asambleas solamente se abordaron sus posibles beneficios. Por la falta de información sobre los estudios técnicos de evaluación de impacto ambiental y social la consulta resultó en un proceso irregular que dejó a las comunidades en la imposibilidad de evaluarlo adecuadamente y, por consiguiente, fue un ejercicio que a todas luces vulneró su derecho a la información, la participación y la libre determinación.

En las actas de las asambleas realizadas en la fase informativa se puede observar que nunca se abordaron los impactos negativos del proyecto e incluso las respuestas por parte de las autoridades fueron escuetas y poco precisas.⁹⁰

⁸⁸ OACNUDH, “ONU-DH: el proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia”.

⁸⁹ Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, INPI, “Protocolo para el proceso de consulta libre, previa e informada a los pueblos y comunidades indígenas mayas, tseltales, ch'oles, tsotsiles y otros de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, respecto del ‘Proyecto de Desarrollo Tren Maya’” (Gobierno de México, el 15 de noviembre de 2019), <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/511456/protocolo-convocatoria-consulta-tren-maya-sp.pdf>.

⁹⁰ Para mayor información véase, “¿Garantía o transacción? Análisis de los derechos a la participación y la libre determinación en el proyecto de infraestructura Tren Maya”, documento que forma parte de esta investigación y puede ser consultado en <https://poderlatam.org/tren-maya/#/informeDDHH/>

En la fase deliberativa de la consulta abundaron los comentarios sobre la falta de acceso a servicios de salud, educación, seguridad y oportunidades para las actividades económicas campesinas, falta de caminos y carreteras en mal estado, entre otros. Incluso, algunas personas consultadas señalaron reiteradamente que ‘nunca habían sido escuchadas por las autoridades’. En ese sentido, ese ejercicio no puede verse de manera aislada, sin tomar en cuenta el contexto y las condiciones que lo rodean.

En consecuencia la consulta se tornó en un ejercicio transaccional en el que las personas representantes de comunidades y ejidos tuvieron “la oportunidad” de poner sobre la mesa los distintos temas que les aquejan o que son obstáculos para el disfrute de los derechos de sus comunidades. Ante la promesa de las autoridades de la inclusión de estas necesidades en el proyecto del Tren Maya, las personas difícilmente se podrían oponer a su construcción si en la realidad se trata de la única forma de que las autoridades reconozcan esos factores de exclusión. Son precisamente esas condiciones previas las que podrían llevar a las personas a aceptar el proyecto aunque no exista información exacta sobre las afectaciones, pero con la expectativa de ser escuchadas. La misma oficina de la ACNUDH lo describió como “un obstáculo que evidentemente afectó el carácter libre de la consulta”.⁹¹

⁹¹ OACNUDH, “ONU-DH: el proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia”.

VI. CONCLUSIONES

El proyecto Tren Maya juega un papel estratégico como un eslabón que permitirá la profundización del modelo extractivista de desarrollo en el sureste del país. Se trata de una región con una creciente presencia de industrias que están demandando aumento en los medios de transporte como parte esencial en sus cadenas de suministro; industrias extractivas (hidrocarburos), de generación de energía (eólicas) y de explotación de bienes naturales como la agroindustria, por ejemplo, con la presencia de granjas porcícolas que han generado afectaciones ambientales y sociales en la península. Los impactos de este proyecto no deben estar limitados a su construcción, es necesario evaluarlo de manera integral y poner atención a la potenciación que tendrá en las industrias mencionadas y los impactos que cada una de ellas provocarán. Visto de esta forma, se trata de una pieza del rompecabezas geopolítico nacional e internacional y cuyo interés ha estado presente en varias administraciones que buscan insertar los territorios del sureste mexicano al mercado internacional.

El proyecto todavía genera muchas dudas sobre los beneficios que tendrá en las comunidades y pueblos que serán impactados por su paso, sin embargo, es claro que un grupo de empresas nacionales y extranjeras se verán directamente favorecidas por su construcción.

Hasta el momento las principales empresas involucradas en el proyecto son de capital español, chino y estadounidense varias de ellas involucradas en actos de corrupción en México y Latinoamérica. Se destaca la presencia de la gigante de los fondos de inversión BlackRock, que tiene participación en doce proyectos de energía en la región, además de PEMEX, y parte de las acciones de la empresa constructora del tramo 1, CCCC.

La región sureste de México concentra una importante cantidad de proyectos de generación de energía que podrían beneficiarse de la infraestructura del tren, lo cual agudizaría los numerosos conflictos territoriales relacionados con la disputa por la tierra, la protección ambiental y el destino de los recursos públicos. Debido a la relación planteada por las diversas autoridades entre el proyecto y la producción de gas en la región, es altamente probable que entre los principales sectores beneficiarios del tren se encuentre el de la producción y transporte de gas natural.

Se trata de un proyecto que ha carecido de transparencia, manteniendo reservada información vital como el proyecto ejecutivo y los

El proyecto Tren Maya juega un papel estratégico como un eslabón que permitirá la profundización del modelo extractivista de desarrollo en el sureste del país.

análisis sobre el costo-beneficio y demanda. Además, tal como han evidenciado organizaciones de la sociedad civil y la OACNUDH, no ha cumplido con los estándares internacionales en materia de consulta indígena, violando así el derecho a la libre determinación de los pueblos y las comunidades.

A la fecha no se ha publicado información exhaustiva que indique cómo se reordenará la región y el papel de los instrumentos de planeación local existentes, a qué aspectos se enfocará el plan de ordenamiento y cuál será la metodología de participación de las comunidades en el mismo. Para que pueda considerarse como un proyecto de ordenamiento territorial integral es necesario que inicie generando espacios de participación concretos, de manera que las comunidades puedan tomar decisiones específicas sobre el territorio y coordinar las acciones que ya existen en materia de planeación territorial.⁹² No obstante, su avance se ha centrado en licitaciones para la construcción de los tramos y la mayor parte del presupuesto público se ha destinado, hasta el momento, a infraestructura e ingeniería de la vía férrea.

La Manifestación de Impacto Ambiental presentada por Fonatur en junio de 2020 no considera el equilibrio ecológico de la región como conjunto y, por lo tanto, la evaluación de sus impactos se ha realizado de manera fragmentada, lo que imposibilita conocer sus efectos reales a mediano y largo plazo, lo cual vulnera los derechos de las comunidades a estar informadas, pero también a defender sus derechos a través de la promoción de acciones legales.

Finalmente, el Tren Maya es un proyecto que, de acuerdo con los datos arrojados en esta y otras investigaciones, se basa en un esquema de desarrollo que beneficia el interés privado por encima del interés público y que ignora las necesidades de los pueblos y las comunidades. Además, mucha de la información generada en torno al proceso de construcción del Tren Maya no ha sido transparente, ni cumple con los componentes de accesibilidad, disponibilidad y máxima transparencia; la mayor parte de las contrataciones que se han realizado han sido mediante adjudicaciones directas, las cuales son un medio que incentiva y propicia fenómenos como la captura corporativa del Estado.

Adicionalmente, se mantiene una noción de bienestar que continúa ignorando la responsabilidad del Estado para garantizar los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales y los condiciona a la creación de los denominados polos de desarrollo que apuestan

⁹² El 12 de noviembre de 2020 se anunció la creación del Programa Regional de Ordenamiento Territorial en la región del Tren Maya y en el cual participarán la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), la Semarnat y Fonatur. <https://www.gob.mx/semarnat/prensa/anuncia-gobierno-de-mexico-creacion-del-programa-regional-de-ordenamiento-territorial-en-la-region-del-tren-maya-257072> Queda pendiente la firma del convenio con las autoridades estatales para conocer la manera en la que se articulará y los alcances que tendrá y la publicación de información sobre cómo se realizará el proceso participativo en dicho programa.

a la súper urbanización sin incluir la participación comunitaria efectiva. Así, los derechos humanos, bajo este esquema, son vistos como una mercancía que puede ser regulada por la oferta y la demanda, un esquema que definitivamente continúa favoreciendo a una élite de poder. Por todo esto, esperamos que la divulgación de esta información sea una herramienta útil que sirva a las comunidades del sureste mexicano en su largo camino de lucha y defensa de sus tierras, territorios y formas de vida.

VII. BIBLIOGRAFÍA

Barragán, Sebastián. "Sedena encareció 89% barda de Nuevo Aeropuerto y utilizó empresas fantasma." *Aristegui Noticias*, el 25 de marzo de 2018. <https://aristeguinoticias.com/2503/mexico/sedena-encarecio-89-barda-de-nuevo-aeropuerto-y-utilizo-empresas-fantasma/>.

Barrientos y Asociados S.A de C.V. "BYA. Barrientos y Asociados S.A de C.V." BYA Mexico, s/f. <https://byamexico.mx/bya-empresa.php>.

Black Hills Corporation. "Black Hills. Investor relations.", 2019. <http://ir.blackhillscorp.com/CorporateProfile>.

Cámara de Diputados de H. Congreso de la Unión, y Comisión Asuntos Frontera Sur. "Ficha Técnica del Tren Maya. Aspectos legislativos, ambientales, económicos y socio-culturales.", septiembre de 2019. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj_9Xk6NbpAhUGKKwKHUb9BpUQFjAAegQIBRAB&url=http%3A%2F%2Fwww5.diputados.gob.mx%2Findex.php%2Fesl%2Fcontent%2Fdownload%2F160440%2F801949%2Ffile%2F4.%2520Ficha%2520T%25C3%25A9cnica%2520del%2520Tren%2520Maya.pdf&usg=AOvVaw2oj2t9q_w_i7WfjQdn7vTS.

CENAGAS, Centro Nacional de Control del Gas Natural. "Cenagas presenta 7 acciones para atender las demandas de gas natural en el sur-sureste del país.", el 28 de agosto de 2019. <https://www.gob.mx/cenagas/prensa/cenagas-presenta-7-acciones-para-atender-las-demandas-de-gas-natural-en-el-sur-sureste-del-pais>.

Centro Mexicano de Derecho Ambiental. CEMDA. ¿Cómo puede afectar el Tren Maya al medio ambiente y a mi comunidad? Mexico, 2020. <https://www.youtube.com/watch?v=FtXxisd4d-nw&feature=youtu.be>.

Cervantes Evelyn. "Transportará Tren Maya también combustible", el 10 de junio de 2019, *Reforma* edición. https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?__rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/transportara-tren-maya-tambien-combustible/ar1696993?referer=-7d616165662f3a3a6262623b727a7a-7279703b767a783a--.

CESOP, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. "El proyecto del tren transístmico". Cámara de Diputados LXIV Legislatura, julio de 2019. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwighve6gvXpAhXPHc0KHaZzCCUQFjADeg-QIAxAB&url=http%3A%2F%2Fwww5.diputados.gob.mx%2Findex.php%2Fesl%2Fcontent%2Fdownload%2F154346%2F771192%2Ffile%2FCESOP-IL-72-14-TrenTrans%25C3%25ADst-mico-180719.pdf&usg=AOvVaw3BNkComK7bj1GXc7MSO_pO.

CMIC, Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción. "SEDENA construirá dos tramos del Tren Maya, adelanta AMLO", el 19 de marzo de 2020. <https://www.cmic.org/sedena-construira-dos-tramos-del-tren-maya-adelanta-amlo/>.

CMS Legal Services EEIG. "CMS Legal Information". CMS Law.Tax, 2020. <https://cms.law/en/mex/footer-configuration/legal-information>.

"Conferencia Matutina del Presidente Andrés Manuel Lopez Obrador". Conferencia Matutina. Palacio Nacional, el 16 de diciembre de 2019. <https://www.youtube.com/watch?v=0rHAnUu-XM4M>.

Consejo de Salubridad General. "Acuerdo por el que se declara como emergencia sanitaria por causa de fuerza mayor, a la epidemia de enfermedad generada por el virus SARS-CoV2 (COVID-19)". Diario Oficial de la Federación, el 30 de marzo de 2020. http://dof.gob.mx/2020/CSG/CSG_300320_VES.pdf.

Daniferrotools, S.A. de C.V. "DANIFERROTOOLS. Construcción, Ingeniería Civil, Ferrocarriles." DANIFERROTOOLS, 2020. <http://daniferrotools.mx/nosotros/>.

El Universal, Yasmín Rodríguez. "Yucatán finca desarrollo en tren transpeninsular". El Universal, el 14 de agosto de 2010. <https://archivo.eluniversal.com.mx/estados/77375.html>.

Empresas ICA, S.A.B. de C.V. "Reporte Anual para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.", el 31 de diciembre de 2019. https://www.bmv.com.mx/docs-pub/eventemi/eventemi_1030572_1.pdf.

ENGIE. "Shareholder Structure.", 2020. <https://www.engie.com/en/shareholders/engie-share/shareholder-structure>.

ENGIE Mexico. "Reporte de propiedades de gas, junio 2018." ENGIE, junio de 2018. <https://www.engiemexico.com/Boletines/InformesCalidaddeGas/ReporteRegistro2018/Tractebel%20GNP%20S.A.%20de%20C.V.-%20junio%2001.pdf>.

ENR, Engineering News-Record. "Top 250 global contractors", 2019. <https://www.enr.com/toplists/2019-Top-250-Global-Contractors-1>.

Excelsior. "Enrique Peña Nieto anuncia tren transpeninsular." el 21 de diciembre de 2012, Excelsior edición, sec. Nacional. <https://www.excelsior.com.mx/2012/12/22/nacional/876028#view-3>.

Fonatur, Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "El Tren Maya", sf. <http://www.trenmaya.gob.mx/>.

———. "Tren Maya. Presentación Informativa". el 29 de mayo de 2019. <https://www.gob.mx/fonatur/documentos/presentacion-informativa>.

Fonatur Tren Maya S.A de C.V, y Corporativo en Soluciones Integrales VR, S.C. "Manifestación de Impacto Ambiental- Proyecto Tren Maya Fase 1. N° de proyecto 04CA2020V0009.", junio de 2020. <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/camp/estudios/2020/04CA2020V0009.pdf>.

Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Fonatur. "FONATUR y UNOPS firman convenio en beneficio del Tren Maya.", el 14 de mayo de 2019. <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-y-unops-firman-convenio-en-beneficio-del-tren-maya?idiom=es>.

———. "Informe de autoevaluación. Enero-Junio 2020". Fonatur, 2020. <http://inai.fonatur.gob.mx/Art70/FrXXIX/2020/0.%20Primer%20Informe%20Autoevaluaci%C3%B3n%202020%20FONATUR%20versi%C3%B3n%20finalOCR.pdf>.

———. "Solicitud de acuerdo para la excepción de licitación pública". Fonatur, el 13 de abril de 2020.

G. Sevillano, Elena. "La multinacional española FCC, imputada por corrupción por pagar sobornos en Panamá." El País, 2019, sec. Economía. https://elpais.com/economia/2019/10/30/actualidad/1572438853_383908.html.

Geotecnia y Supervisión Técnica. "Grupo Geotest". Geotest, 2020. <https://geotest.com.mx/>.

Grupo Azvi S.L. "Estado de Información no Financiera. Grupo Azvi". Grupo Azvi, 2018. http://www.azvi.es/Descargas/einf/EINF_Grupo_Azvi_2018.pdf.

Grupo Simsa. "Gas Natural de Noreste S.A de C.V." Gas Natural del Noreste S.A de C.V., 2020. <http://www.gasnaturaldelnoroeste.com.mx/>.

ICA. "Presencia de ICA en México". Consultado el 25 de mayo de 2020. <https://www.ica.com.mx/#>.

ICA, S.A.B de C.V. "Reporte Anual. Diciembre de 2016". Comisión Nacional Bancaria y de Valores. México., 2016. https://www.bmv.com.mx/docs-pub/infoanua/infoanua_766089_2016_1.pdf.

Indignación, Promoción y Defensa de los Derechos Humanos A.C., y Habitantes Ch'ol de los municipios de Ocosingo, Palenque y Salto de Agu. "Juez Federal otorga suspensión sobre las obras del Tren Maya en el tramo de Palenque para salvaguardar la salud del pueblo maya Ch'ol.", el 8 de mayo de 2020. <http://indignacion.org.mx/juez-federal-otorga-suspension-sobre-las-obras-del-tren-maya-en-el-tramo-de-palenque-para-salvaguardar-la-salud-del-pueblo-maya-chol/>.

Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, INPI. "Protocolo para el proceso de consulta libre, previa e informada a los pueblos y comunidades indígenas mayas, tseltales, ch'oles, tsotsiles y otros de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, respecto del 'Proyecto de Desarrollo Tren Maya'." Gobierno de México, el 15 de noviembre de 2019. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/511456/protocolo-convocatoria-consulta-tren-maya-sp.pdf>.

Instituto Nacional de Transparencia Acceso a la Información y Protección de Datos Personales. INAI. "Este 18 de septiembre se reanudan los plazos para la atención de solicitudes y recursos de revisión por parte de todos los sujetos obligados de la federación." INAI, el 18 de septiembre de 2020. <http://inicio.inai.org.mx/Comunicados/Comunicado%20INAI-293-20.pdf>.

Key Capital S.A.P.I. de C.V. "Key Capital". Key Capital, 2020. <http://www.keycapital.com.mx/nosotros/>.

La Jornada. "Reubicarán a habitantes de 4 colonias de Campeche por Tren Maya.", el 12 de octubre de 2020, Redacción edición, sec. Estados. <https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/10/12/reubicaran-a-habitantes-de-4-colonias-de-campeche-por-tren-maya-6071.html>.

Leticia Hernandez, El Financiero. "Banco Mundial inhabilita por dos años a FCC construcción de Slim, por supuestas prácticas fraudulentas.", el 17 de septiembre de 2020, El Financiero edición, sec. Economía. <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/banco-mundial-inhabilita-por-dos-anos-a-fcc-construccion-de-slim-por-supuestas-practicas-fraudulentas>.

López Obrador, Andrés Manuel. "Conferencia de prensa matutina del Presidente Andrés Manuel López Obrador", el 18 de mayo de 2020. Versión estenográfica. <https://lopezobrador.org.mx/2020/05/18/version-estenografica-de-la-conferencia-de-prensa-matutina-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-323/>.

Lopez Obrador, Andres Manuel. "Presidente da banderazo a construcción del tramo Izamal a Cancún del Tren Maya; confía en ICA para concluir obra en tiempo pactado." AMLO (blog), el 1 de junio de 2020. <https://lopezobrador.org.mx/2020/06/01/presidente-da-banderazo-a-construccion-del-tramo-de-izamal-a-cancun-del-tren-maya-confia-en-ica-para-concluir-obra-en-tiempo-pactado/>.

Mathieu Toulriere. Proceso. "Organizaciones y colectivos publican su rechazo a la construcción del Tren Maya." Proceso, el 21 de mayo de 2020. <https://www.proceso.com.mx/631054/organizaciones-y-colectivos-publican-su-rechazo-a-la-construccion-del-tren-maya>.

Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas, Derechos Humanos, México. "ONU-DH: el proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia". ONU-DH MÉXICO, el 19 de diciembre de 2019. https://www.hchr.org.mx/index.php?option=com_k2&view=item&id=1359:onu-dh-el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia&Itemid=265,.

ONU-Habitat. "Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la región Sureste de México. Corredor Regional Tren Maya". ONU HABITAT por un mejor futuro urbano, 2020. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/tren-maya>.

Organización Mundo Maya. "Organización Mundo Maya. Encuentro con la Naturaleza, el Hombre y el Tiempo." Secretaría Ejecutiva de la Organización Mundo Maya, octubre de 1996. <https://cedocvirtual.sectur.gob.mx/janium/Documentos/004212Pri0000.pdf>.

Peña, Juan. "Colombia investiga a tres empresas españolas por sobornos e irregularidades." El Confidencial. el 15 de mayo de 2017, sec. Empresas. https://www.elconfidencial.com/empresas/2017-05-17/colombia-investiga-empresas-espanolas-sobornos-desfalco_1379311/.

Presidencia de la República. "Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024". Secretaría de Gobernación, el 12 de octubre de 2019. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019.

———. "Presupuesto de egresos de la federación para el ejercicio fiscal 2020." Diario Oficial de la Federación, el 11 de diciembre de 2019. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/PEF_2020_111219.pdf.

———. "Presupuesto de egresos de la federación para el ejercicio fiscal, 2021". Secretaría de Hacienda y Crédito Público, septiembre de 2020. https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF2021/paquete/egresos/Proyecto_Decreto.pdf.

PricewaterhouseCoopers International Limited. "PWC. About Us." PwC, 2020. <https://www.pwc.com/gx/en/about.html>.

Primesuper. "Primesuper. Other Investments". Primesuper, 2020. <https://www.primesuper.com.au/investments/our-approach/other-investments/>.

QuiénEsQuién.Wiki. "Empresa: Pricewaterhousecoopers S.C." QuienEsQuien.Wiki, 2020. <https://www.quienesquien.wiki/empresas/pricewaterhousecoopers-sc#informacion-general>.

———. "Empresa: Steer Davies & Gleave México S.A. de C.V." QuienEsQuien.Wiki, 2020. <https://www.quienesquien.wiki/empresas/price-waterhouse-coopers-sc-noriega-y-escobedo-ac-steer-davies-&-gleave-mexico-sa-de-cv-grupo-selome-sa-de-cv#informacion-general>.

———. "Empresa: Woodhouse Lorente Ludlow S.C." QuienEsQuien.Wiki, 2020. <https://www.quienesquien.wiki/empresas/woodhouse-lorente-ludlow-sc#informacion-general>.

Secretaría de Turismo. SECTUR. "Programa Mundo Maya", el 21 de octubre de 2014. <http://www.sectur.gob.mx/programas/programas-regionales/programa-mundo-maya/>.

Secretaría de Turismo. SECTUR, y Fondo Nacional de Fomento al Turismo, FONATUR. "Proyecto Tren Maya". Tren Maya, 2020. <https://www.trenmaya.gob.mx/>.

SEGOB, Secretaría de Gobernación. "Decreto por el que se establecen las medidas de austeridad que deberán observar las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal bajo los criterios que en el mismo se indican." Diario Oficial de la Federación, el 24 de abril de 2020. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5592205&fecha=23/04/2020.

Sener Ingeniería y Sistemas S.A. "Grupo SENER". SENER, 2020. <https://www.group.sener/es/oficinas-e-instalaciones#ancla>.

SENER, Secretaría de Energía. "Prospectiva de Gas Natural y Gas L.P 2014-2028", 2014. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/62944/Gas_natural_y_Gas_L.P._2014-2028.pdf.

SFP, Secretaría de la Función Pública. "Ferrocaril del Istmo de Tehuantepec. Mapa.", sf. <https://www.ferroistmo.com.mx/wp-content/uploads/2014/10/Mapa.pdf>.

SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público. "CompraNet". CompraNet, 2020. <https://sites.google.com/site/cnetuc/contrataciones>.

———. "Criterios generales de política económica para la iniciativa de ley de ingresos y el proyecto de presupuesto de egresos de la federación correspondientes al ejercicio fiscal 2021." Gobierno de México, septiembre de 2020. https://www.finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas_Publicas/docs/paquete_economico/cgpe/cgpe_2021.pdf.

SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos BANOBRAS. "Contratos para el diseño, construcción, equipamiento, mantenimiento y operación del Tren Maya. Sector: transporte." Proyectos México, el 30 de junio de 2020. https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/tren-maya/.

Steer Davies & Gleave Ltd. "Steer Group". Steer, 2018. <https://www.steergroup.com/about/our-people>.

Técnica y Proyectos S.A. "Grupo TYPsa". TYPsa, 2020. <https://www.typsa.com/presentando-el-grupo-typsa/>.

U.S. Energy Information Administration. EIA. "U.S. Exports to Mexico of Crude Oil and Petroleum Products." EIA, 2020. <https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/LeafHandler.ashx?n=PE&T=s=MTTEXMX1&f=M>.

Valadez, Roberto. "Fonatur vuelve a modificar licitación para tramo 5 del Tren Maya." Milenio, el 12 de octubre de 2020, Milenio edición. <https://www.milenio.com/negocios/tren-maya-fo-natur-vuelve-modificar-licitacion-tramo-5>.

Vega, Andrea. "Ejidatarios denuncian engaño de despacho contratado por Fonatur para firmar preexpropiación por Tren Maya." Animal Político, el 9 de octubre de 2020, Animal Político edición. <https://www.animalpolitico.com/2020/10/ejidatarios-denuncian-engano-despacho-fonatur-terrenos-tren-maya/>.

World Bank. "World Bank Applies 2009 Debarment to China Communications Construction Company Limited for Fraud in Phillippines Roads Project". The World Bank (blog), el 29 de julio de 2011. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2011/07/29/world-bank-applies-2009-debarment-to-china-communications-construction-company-limited-for-fraud-in-philippines-roads-project>.

Yucatán Ahora. "Tren Maya y ducto de gas, complemento para el desarrollo de Yucatán.", el 28 de enero de 2020, Yucatán Ahora edición. <https://yucatanahora.mx/tren-maya-y-ducto-de-gas-complemento-para-el-desarrollo-de-yucatan/>.

