

MILITARES S.A. DE C.V.

Otra vía al militar-Istmo



Investigación y diseño editorial: PODER

Fecha de publicación: 27 de febrero de 2024

ESTE INFORME SE PUBLICA BAJO LA LICENCIA DE PRODUCCIÓN DE PARES

Usted es libre de compartir, copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra y hacer obras derivadas bajo las condiciones siguientes:

ATRIBUCIÓN - COMPARTIR IGUAL - NO CAPITALISTA

Atribución: Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o que apoyan el uso que hace de su obra).

Compartir igual: Si altera o transforma esta obra o genera una obra derivada, sólo puede distribuir la obra generada bajo una licencia idéntica a ésta.

No capitalista: El uso de esta obra sólo está permitido a cooperativas, organizaciones y colectivos sin fines de lucro, a organizaciones de trabajadores autogestionados y donde no existan relaciones de explotación.

MÁS INFORMACIÓN SOBRE LA LICENCIA EN:

https://endefensadelsl.org/ppl_deed_es.html

ÍNDICE

Lista de acrónimos	4
I. Introducción	6
II. Tren Maya	8
III. Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec	10
IV. El Ejército y el Tren Maya	15
V. Empresas y derechos humanos en torno al proyecto Tren Maya	22
Empresas europeas se benefician de los proyectos de infraestructura	23
Mota-Engil	28
Empresas mexicanas beneficiadas con los proyectos de infraestructura	30
VI. Conclusiones	33

LISTA DE ACRÓNIMOS

APF	Administración Pública Federal
API	Administración Portuaria Integral
APP	Asociaciones Público-Privadas
CENACE	Centro Nacional de Control de Energía
CFE	Comisión Federal de Electricidad
CIDH	Comisión Interamericana de Derechos Humanos
CIIT	Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec
CNDH	Comisión Nacional de los Derechos Humanos
CoIDH	Corte Interamericana de Derechos Humanos
CONAGUA	Comisión Nacional del Agua
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
DOF	Diario Oficial de la Federación
EPE	Empresa de Propiedad Estatal
FFAA	Fuerzas Armadas
FIT	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec
FONATUR	Fondo Nacional de Fomento al Turismo
GN	Guardia Nacional
INAH	Instituto Nacional de Antropología e Historia
INPI	Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas
LGTAIP	Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública
OACNUDH	Oficina 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
PODEBI	Polos de Desarrollo para el Bienestar
PODER	Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación
RPC	Registro Público de Comercio
SICT	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
SE	Secretaría de Economía
SEDATU	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
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
TM	Tren Maya

I. INTRODUCCIÓN

Desde el inicio de la administración del Presidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO) se anunció un paquete de proyectos de infraestructura mediante los cuales se proponía impulsar el desarrollo económico del país, entre los que se encuentran el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y el Tren Maya (TM).

A pesar de presentarse como proyectos independientes, uno enfocado en el impulso al turismo y el otro en aumentar el flujo de mercancías por los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, ambos forman parte de un megaproyecto regional que busca culminar la intención que han tenido distintos gobiernos en el pasado por explotar los bienes naturales, la biodiversidad, así como las condiciones geográficas y climáticas del sureste de México. En conferencia de prensa, la Secretaría de Economía afirmó que con la licitación de los parques industriales del CIIT “se está materializando un proyecto que se concibió desde el siglo XIX... [que sería] ...un detonante de desarrollo económico y de bienestar para la gente del sureste, donde lo que buscamos es generar más empleos, mejor pagados, salarios dignos y, además, empresas comprometidas con la comunidad”.¹

De acuerdo con fuentes oficiales, se trata de una oportunidad para beneficiar a la región del crecimiento y el desarrollo económico que se generará con la presencia de las industrias y el aumento del comercio. Desde esta lógica, el gobierno federal espera que la derrama económica sea suficiente para que beneficie a la población que habita la región. No obstante, diversos estudios y

análisis han dado cuenta también de los impactos que estos proyectos tendrán sobre la vida de las personas, el patrimonio natural, cultural e histórico de las comunidades indígenas y equiparables que habitan los territorios en los que se instalarán, así como las agresiones y el hostigamiento que han enfrentado las personas defensoras de la tierra, el territorio y el medio ambiente.^{2 3}

Este reporte tiene como propósito actualizar la información contenida en “El Tren de las Élités. Empresas beneficiadas y proyectos energéticos en el sureste mexicano”, publicado por PODER en 2020, un documento que identifica y muestra cuáles son los actores corporativos y empresariales que participan en el proyecto Tren Maya.⁴ Además, busca mostrar que esta infraestructura tendrá un impacto directo en la cadena de suministros para las industrias y recaerá en las fuerzas armadas con la finalidad de garantizar las condiciones de seguridad a las inversiones a través de la gestión controlada de los territorios.

Desde esta perspectiva, adquiere sentido la llegada de las fuerzas armadas no sólo como constructoras de los proyectos, sino también como administradoras, dueñas y gestoras tanto del TM como del CIIT y lo que ello implica; es decir, control de empresas de propiedad estatal, coordinación y administración de los proyectos, poder sobre el otorgamiento de contratos con empresas de propiedad privada, así como la gestión de los territorios. Este papel de las fuerzas armadas genera incertidumbre al ser considerados proyectos prioritarios, de interés público y seguridad nacional.

¹ Gobierno de México, Participan 65 empresas por licitación de los primeros cinco Polos de Desarrollo para el Bienestar del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, 27 de Julio de 2023, <https://www.gob.mx/se/prensa/participan-65-empresas-por-licitacion-de-los-primeros-cinco-polos-de-desarrollo-para-el-bienestar-del-corredor-interoceanico>

² <https://www.educoaxaca.org/download/44640?tmstv=1683137505>

³ https://hablanlospueblos.org/adjuntos/Impacto_SocTerr_TM.pdf

⁴ <https://poderlatam.org/tren-maya/#/informeTM/>

Es por esto que surge la siguiente pregunta: ¿El control de los megaproyectos por parte de las fuerzas armadas garantiza una adecuada conducta empresarial, incluyendo el respeto por los derechos humanos y evita fenómenos como la captura del Estado por las elites corporativas? Desde el gobierno federal se ha hecho hincapié en que el Ejército Nacional y la Marina Armada de México son instituciones honestas y respetuosas de los derechos humanos.

Con base en la experiencia y los antecedentes en México, la presencia de las fuerzas armadas en labores que usualmente recaen en autoridades civiles genera un temor fundado de que la transparencia, la rendición de cuentas y los derechos humanos se vean afectados. Esto es relevante toda vez que el TM ya ha vulnerado distintos derechos como el de-

recho a la consulta libre, previa, informada y culturalmente adecuada, además de ser un proyecto diseñado desde una perspectiva de desarrollo que beneficia a las grandes empresas y el modelo extractivista por encima de las personas y las comunidades.

Para la elaboración de esta investigación se tomaron como fuentes los comunicados e informes de avance del gobierno federal, así como las bases de datos de los contratos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), Compranet y los contratos de la Comisión Federal de Electricidad (CFE). De igual forma se hizo una revisión de los decretos y declaratorias de utilidad pública del Diario Oficial de la Federación (DOF) y de los informes anuales y estados financieros de las empresas que participan en estos proyectos.

II. TREN MAYA

El Tren Maya (TM) es un megaproyecto⁵ de infraestructura que consiste en el desarrollo y operación de una red ferroviaria que recorre 41 municipios en cinco estados del sureste de México (Chiapas, Campeche, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo). Este proyecto comprende la construcción y rehabilitación de un total de 1525 kilómetros de vías férreas, además de 20 estaciones y 14 paraderos distribuidos a lo largo de 7 tramos.⁶

Una parte clave del proyecto es el establecimiento de los polos de desarrollo o también denominados comunidades sustentables en las áreas que rodean a cada una de las estaciones del tren y que son presentadas como “un modelo de gestión urbano-territorial en espacios estratégicos del territorio vinculado al Tren Maya”.⁷ A través de un acuerdo de colaboración, ONU-Habitat realizó una consultoría que resultó en los lineamientos para su diseño y la planificación urbana. De acuerdo con ese estudio:

*Las Comunidades Sustentables juegan un papel de intermediación en la región sureste de México, a través de la aplicación de instrumentos de planificación urbana territorial y mecanismos financieros que promoverán sinergias de regeneración integral del territorio, dirigidas de manera adecuada hacia procesos de sostenibilidad ambiental, bienestar económico e inclusión social.*⁸

Talledos señala que los megaproyectos reflejan y son parte de las relaciones de poder; un espacio político que entraña en su origen un proyecto ideológico de desarrollo social, económico y cultural.⁹ El espacio del megaproyecto se constituye como un centro de producción, circulación y consumo de capital, con intenciones permanentes de acumulación sin fin, donde reducir la fricción de la distancia y las barreras al movimiento que permitan la circulación de mercancías es apremiante.¹⁰

Desde esta perspectiva, entendemos al TM como un megaproyecto debido a su extensión territorial, su capacidad para transformar sus entornos, así como los recursos públicos destinados para su construcción y funcionamiento, además de la cantidad de entidades empresariales y financieras involucradas en su desarrollo pero, sobre todo, y siguiendo la perspectiva de Talledos, como un proyecto económico-político que precisa de la producción determinada de un espacio social que sea su fundamento y dirección.¹¹ Así, las comunidades sustentables son parte central del megaproyecto como núcleos de producción de ese espacio social, la gestión del territorio y los bienes naturales.¹²

⁵ Los megaproyectos son entendidos en este documento en sintonía con lo aportado por Talledos Edgar, ¿Qué es un megaproyecto?, en Zacauala, Aurora Furlong et al. (coords), Planes geoestratégicos, securitización y resistencia en las Américas, Macapá: UNIFAP, 2018.

⁶ Tren Maya, Ts'imin K'áak, <http://www.trenmaya.gob.mx/index.html>

⁷ ONU Habitat, Fonatur, Lineamientos de Diseño y Planificación Urbana. Criterios para el desarrollo sostenible del Sureste de México, Agosto 2021, pág. 4.

⁸ Íbidem.

⁹ Talledos, Edgar, Op. cit.

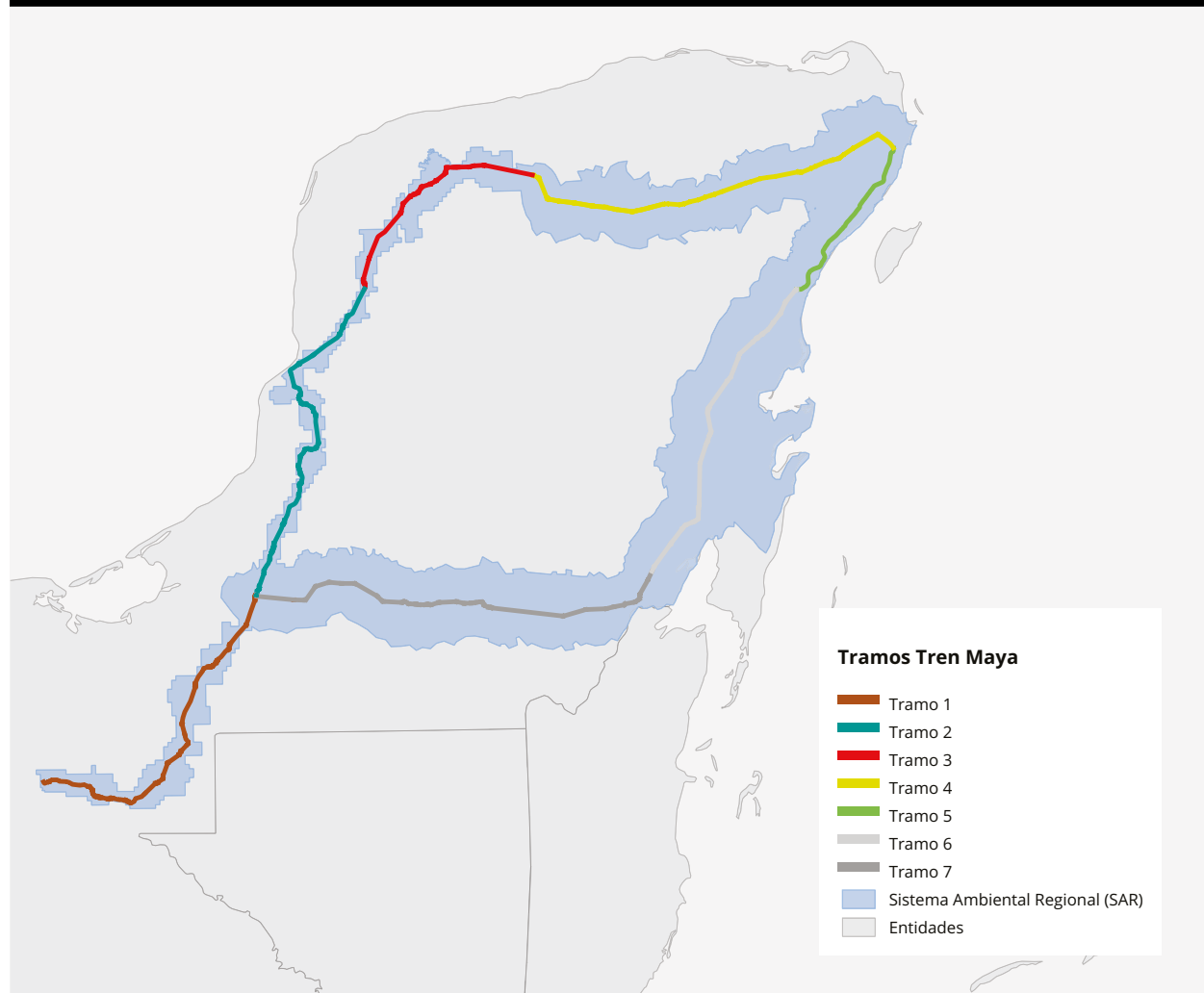
¹⁰ Íbidem. Pág. 33.

¹¹ Íbidem. Pág. 33.

¹² Íbidem, pág. 32.

Entre 2022 y 2023, el Gobierno de la República, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) expropió por causa de utilidad pública alrededor de 18 millones de metros cuadrados de propiedad privada, la mayoría de ellos de los municipios de Tulum, Felipe Carrillo Puerto, Othón P. Blanco, Bacalar, Benito Juárez, Puerto Morelos y Solidaridad en el estado de Quintana Roo. Además, se expropiaron más de 1800 hectáreas de 42 ejidos de los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Tan sólo de los ejidos de Felipe Carrillo Puerto, Chunyaxché, El Cafetal, Juan Sarabia en Quintana Roo y Xbonil en Calakmul, Campeche, fueron expropiadas más de 700 hectáreas para la realización de obras del Tren Maya.¹³

RUTA DEL TREN MAYA



Fuente: Elaboración Samantha Camacho PODER

Uno de los objetivos principales de este proyecto es la promoción y el impulso del turismo en la Península de Yucatán.¹⁴ Bajo este argumento fue asignado al Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), dependiente de la Secretaría de Turismo, por lo que el 21 de abril de 2020 la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) emitió la asignación para permitir al

¹³ Diario Oficial de la Federación.

¹⁴ Gobierno de México, Proyecto Tren Maya, <https://www.gob.mx/sectur/articulos/proyecto-tren-maya>

Fonatur construir, operar y explotar la vía general de comunicación Tren Maya, así como los permisos para prestar los servicios auxiliares requeridos.¹⁵ Con esto, el proyecto espera capturar una demanda estimada de 325,000 pasajeros diarios, entre turistas y trabajadoras principalmente.

Respecto a la transportación de carga, de acuerdo con el análisis costo beneficio presentado por el Fonatur, el TM moverá mercancías a una velocidad hasta un 72% superior que las vías actuales. La demanda capturable de carga por día ronda las 69,000 toneladas de mercancías; de ésta los sectores de materiales de construcción representan el 33% del total y los químicos/combustibles el 23%. En un principio se espera que el Tren Maya movilice 2.4 millones de toneladas por año, hasta llegar a 10 millones de toneladas.¹⁶ Con esto se permitiría disminuir los costos de transportación para las industrias que se encuentran establecidas, además de que busca fomentar la instalación de nuevas unidades productivas que impulsen la industrialización de la zona en torno al TM.

En una reunión con grupos empresariales, el ex Director de Fonatur, Rogelio Jiménez Pons pidió crear centros logísticos y corredores industriales que permitan la conectividad del tren con los puertos y aeropuertos de la zona, a fin de atraer inversiones a la región. “Estamos adquiriendo algunas reservas para empezar a facilitar y empezar el desarrollo industrial”. Además expresó que si bien Quintana Roo está dedicado al turismo, los cuatro estados restantes cuentan con industrias e infraestructura para el desarrollo de zonas industriales.¹⁷

De acuerdo con lo anterior, el TM no sólo busca incentivar el turismo local, sino que representa una parte esencial de un proyecto más amplio de reordenamiento territorial del sureste de México que tiene como objetivo reconfigurar la región, incentivar la industrialización/urbanización y la inversión nacional e internacional, así como ser un muro que contenga la migración y capture la mano de obra de las personas trabajadoras que se encuentran en situación de movilidad. Para comprender las dimensiones y propósitos del TM también hay que analizar su vinculación con otros proyectos de infraestructura del gobierno de AMLO, en especial con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

III. CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

El CIIT es un megaproyecto que forma parte del plan de desarrollo del gobierno de México que abarca la parte más angosta del país (200 km aproximadamente) y busca conectar el océano Atlántico y el Pacífico. Este megaproyecto involucra un conjunto de obras de infraestructura que tienen la finalidad de aprovechar su posición estratégica para la transportación de mercancías destinadas a los mercados de Europa y Asia. Se ha planteado que podría convertirse en una alternativa logística al comercio internacional y las transacciones que actualmente ocurren a través del Canal de Panamá.

Entre las obras más importantes en torno al CIIT están: a) la rehabilitación y modernización de los puertos de Salina Cruz, Oaxaca, y Coatzacoalcos, Veracruz; b) la rehabilitación y cons-

¹⁵ DOF, 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, 21 de abril de 2020, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5591971&fecha=21/04/2020.

¹⁶ Tren Maya, Análisis Costo Beneficio, <https://www.mst.hacienda.gob.mx/SCI/public-rest/cartera/consulta/63324E70/56484A706257567A64484A6862444D344E7A55794D673D3D>

¹⁷ El Economista, Fonatur busca impulsar industrialización del Tren Maya, 15 de junio de 2021, <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Fonatur-busca-impulsar-industrializacion-del-Tren-Maya-20210615-0053.html>

trucción de la línea férrea 'Z' que corre de Medias Aguas a Salina Cruz que conecta ambos puertos y que actualmente es operada por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec; c) el gasoducto de Jaltipan a Salina Cruz que suministrará gas natural para la generación eléctrica, y los d) 10 parques industriales que se construyen a lo largo del corredor en los que se establecerán empresas vinculadas a la industria eléctrica y electrónica, semiconductores, automotriz, dispositivos médicos, farmacéutica, agroindustria, equipo de generación y distribución de energía eléctrica, maquinaria y equipo, tecnologías, metales y petroquímica.



Fuente: PODER

De acuerdo con el Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2023-2024 se establecen como objetivos prioritarios fortalecer la infraestructura social y productiva en la región, así como impulsar un nuevo modelo de crecimiento económico para el desarrollo.¹⁸ Con base en la información del proyecto, el Istmo de Tehuantepec se convertirá en un corredor industrial que incluye 10 parques, que estarán reservados a las industrias Eléctrica y electrónica; Semiconductores; Automotriz (electromovilidad, autopartes y equipo de transporte); Dispositivos médicos; Farmacéutica; Agroindustria; Equipo de generación y distribución de energía eléctrica (energías limpias); Maquinaria y equipo; Tecnologías de la Información y la Comunicación; Metales y; Petroquímica.¹⁹

¹⁸ Programa Institucional del Corredor del Istmo de Tehuantepec 2023-2024, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5694112&fecha=03/07/2023#gsc.tab=0

¹⁹ Gobierno de México, Secretaría de Economía da a conocer bases de licitación para los polos de desarrollo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, <https://www.gob.mx/se/prensa/secretaria-de-economia-da-a-conocer-bases-de-licitacion-para-los-polos-de-desarrollo-del-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec>

PRINCIPALES OBRAS DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Proyecto	Autoridad	Obra	Empresa	País
Rehabilitación Puerto de Salina Cruz	Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V.	Conclusión del rompeolas oeste en el Puerto de Salina Cruz	GAMI Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V.	México
Rehabilitación Línea Férrea	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec	Rehabilitación de vía, tramo Medias Aguas - Ubero	Grupo Azvi (Construcciones Urales, S.A. de C.V.)	España
		Rehabilitación de vía, tramo Ubero - Mogoñe	Hermes (La Peninsular Compañía Constructora, S.A. de C.V.)	México
		Rehabilitación de vía, tramo Mogoñe - La Mata 44.05 km.	Constructora Ferro Maz, S.A. de C.V. Constructora Torres y Asociados, S.A. de C.V., Chiñas Construcciones, S.A. de C.V., Grupo Constructor Janus, S.A. de C.V.	México
		Rehabilitación de vía, tramo La Mata - Colonia Jordán	COMSA CORPORATION (COMSA Infraestructuras, S.A. de C.V.)	España
		Supervisión técnica del tramo Mogoñe - La Mata	Grupo SACMAG (Coordinación técnico administrativa de Obras, S.A. de C.V. asociada con Colinas de Buen S.A. de C.V.)	México
		Rehabilitación de vía, tramo Colonia Jordán - Salina Cruz	SEF (Construcciones y Maquinaria SEF, S.A. de C.V.)	México
		Rehabilitación de 310 km de vía férrea de la línea FA, tramo Coatzacoalcos - Palenque	Mota - Engil México, S.A. de C.V.	Portugal
Gasoducto Jaltipan - Salina Cruz	CFE, CF Energía			
Terminal de gas natural licuado				
Planta de licuefacción Salina Cruz				
Polos de Desarrollo para el Bienestar	Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec	Coatzacoalcos I	Mota-Engil México, S.A. de C.V.	Portugal
		Coatzacoalcos II		
		Salina Cruz		
		Texistepec	Profharmax S.A. de C.V.	México
			Transportadora COMEXSA S.A. DE C.V.	
		San Juan Evangelista	Grupo Constructor Urcedic S.A. de C.V.	México

Aunado a esto, uno de los propósitos es que el TM conecte la Península de Yucatán con la red ferroviaria del Istmo de Tehuantepec y del resto del país.²⁰ Así, se espera aumentar el flujo de mercancías para su exportación, incentivar el establecimiento de nuevas industrias en la región y beneficiar las que ya se encuentran instaladas. Durante la última década hemos visto el crecimiento que ha tenido la agroindustria, la cual se verá favorecida por el abaratamiento en los costos de transportación de insumos y mercancías que promoverá el Tren Maya. Un ejemplo de esto es el crecimiento que han tenido las granjas porcícolas en Yucatán y Quintana Roo, las cuales han sido señaladas por las afectaciones a los derechos humanos y el medio ambiente que han reportado las comunidades que habitan los territorios en los que se encuentran instaladas. Derivado de ello han tenido lugar una serie de manifestaciones y muestras de rechazo por la población contra los efectos de este tipo de industria.

Recientemente Amnistía Internacional documentó el caso de criminalización contra habitantes de la comunidad de Sitalpech, Yucatán, por manifestarse contra una de las más de 50 granjas porcícolas pertenecientes al conglomerado empresarial del Grupo Kuo (Kekén). De acuerdo con la información de la empresa, actualmente están enfocados en cubrir no sólo el mercado nacional sino también en la exportación a países como China, Japón, Corea del Sur y Estados Unidos.^{21 22}

En mayo de 2023 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la declaratoria de utilidad pública de las líneas férreas Z, ZA y FA, en la que se instruyó la modificación de la concesión que poseía Ferrosur, S.A. de C.V. (Subsidiaria de Grupo México) sobre estas líneas y por las que pasaron a control del FIT.²³ Esta modificación incluye el ramal que va de Coatzacoalcos a El Chapo en Veracruz con una longitud de 18 kilómetros de la Línea FA (Coatzacoalcos, Ver. - Palenque, Chis.) y con ello se permite enlazar el puerto de Coatzacoalcos con el tramo 1 del Tren Maya a través de la línea FA. La línea FA consta de 310 kilómetros y va de Palenque a el Chapo, y es clave para vincular ambos proyectos. Una vez que se concretó la modificación de concesión sobre la línea FA, la Secretaría de Marina adjudicó de manera directa un contrato por más de 10300 millones de pesos a la empresa Mota-Engil México, S.A. de C.V. para la rehabilitación de los 310 kilómetros de vía férrea de la línea FA del tramo Coatzacoalcos a Palenque.²⁴

²⁰ El Economista, Corredor del Istmo de Tehuantepec conectará con el Tren Maya y Guatemala, 10 de agosto 2022, <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Corredor-del-Istmo-de-Tehuantepec-conectara-con-Tren-Maya-y-Guatemala-20220809-0135.html>

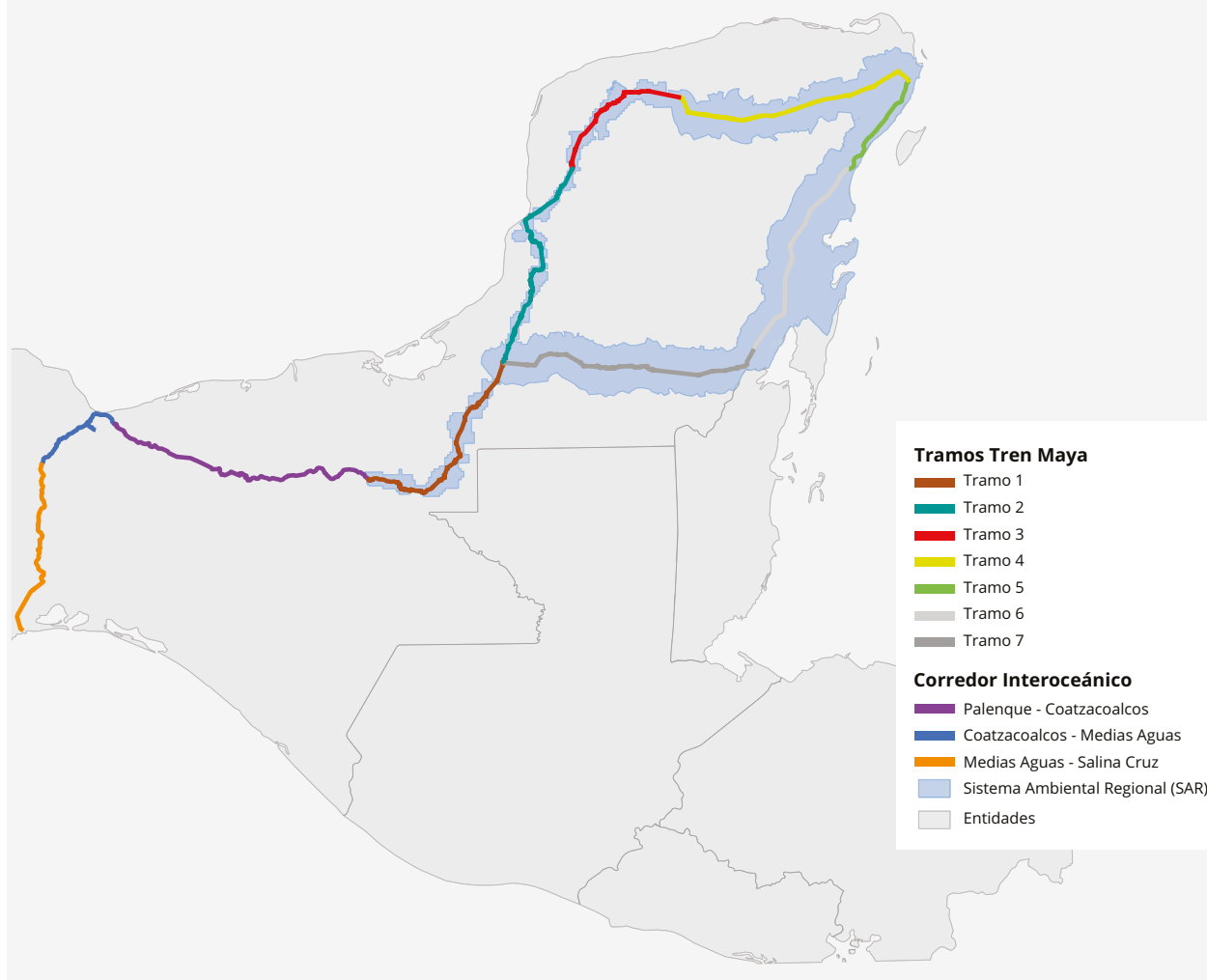
²¹ Amnistía Internacional, México: Tierra y ¿Libertad? Criminalización de Personas Defensoras de Tierra, Territorio y Medio Ambiente, Septiembre 2023, <https://www.amnesty.org/es/documents/amr41/7076/2023/es/>

²² Grupo Kuo, Informe Anual 2022, pág. 26, https://kuo.com.mx/site/uploads/es/documents/annual_reports/kuo_informe_anual_2022.pdf

²³ Diario Oficial de la Federación, Decreto por el que se declara de utilidad pública la conservación y prestación del servicio público de transporte ferroviario, su uso, aprovechamiento, operación, explotación y demás mejoras en los tramos de las líneas "Z", "ZA" y "FA", que corren de Medias Aguas a Coatzacoalcos, de Hibuera a Minatitlán y de El Chapo a Coatzacoalcos, respectivamente, referidos en el título de concesión publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de diciembre de 1998 y su posterior modificación publicada en el referido medio de difusión oficial el 29 de noviembre de 2012, a favor de Ferrosur, S.A. de C.V. y se ordena la ocupación temporal inmediata a favor de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., en su carácter de integrante de la plataforma logística multimodal a cargo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, 19 de mayo de 2023, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5689395&-fecha=19/05/2023#gsc.tab=0

²⁴ SHCP, Compranet, <https://compranet.hacienda.gob.mx/esop/toolkit/opportunity/ns/2151389/detail.si?isOnModification=false&-ncp=1698122560474.2214954-2>

MAPA CIIT Y TM



Fuente: Elaboración Samantha Camacho PODER

En el caso del CIIT, en octubre de 2022 el Presidente Andrés Manuel López Obrador emitió el acuerdo por el que la entidad paraestatal denominada Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. fue agrupada al sector coordinado por la Secretaría de Marina y los títulos representativos del capital social dejaron de formar parte del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.²⁵ Posteriormente, en marzo de 2023, fue emitido un decreto para incorporar al sector de la Marina el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que tiene como finalidad instrumentar una plataforma logística multimodal que integre la prestación de servicios de las administraciones del sistema portuario nacional Coatzacoalcos S.A. de C.V., Salina Cruz S.A. de C.V., Dos Bocas S.A. de C.V. y Puerto Chiapas, S.A. de C.V.²⁶

²⁵ Diario Oficial de la Federación, Acuerdo por el que se agrupa al sector coordinado por la Secretaría de Marina, la entidad paraestatal denominada Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., 14 de octubre de 2022, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5668431&fecha=14/10/2022#gsc.tab=0

²⁶ Diario Oficial de la Federación, Decreto por el que se reforma el diverso por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, 14 de marzo de 2023, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5682765&fecha=14/03/2023#gsc.tab=0

Con este acuerdo se formalizó la entrega de la empresa paraestatal a la Secretaría de Marina y junto con ello el control de las líneas férreas que son administradas por el FIT; la línea 'Z' (212 km) que corre de Medias Aguas en Veracruz a Salina Cruz en Oaxaca; la línea 'FA' (310 km) de El Chapo a Palenque, que será la que enlace el CIIT con el Tren Maya, además de hacer conexión en la refinería de Dos Bocas en Roberto Ayala, Tabasco; así como la línea 'K' que va de Ixtepec, Oaxaca a Ciudad Hidalgo, Chiapas.²⁷ Además del FIT, unos meses antes también se agruparon al sector de la Marina la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V. y Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V.²⁸

ESTRUCTURA DEL CIIT

Secretaría de Marina

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

Administración Portuaria
Integral de Salina Cruz,
S.A. de C.V.,

Ferrocarril del Istmo
de Tehuantepec,
S.A. de C.V.

Administración Portuaria Inte-
gral de Coatzacoalcos,
S.A. de C.V.

Fuente: Elaboración propia con base en el Diario Oficial de la Federación

IV. EL EJÉRCITO Y EL TREN MAYA

Desde su planeación, el Tren Maya ha estado rodeado de cuestionamientos sobre sus impactos en los derechos humanos, así como en el patrimonio natural, histórico y cultural de la región. Una de las principales preocupaciones fue el proceso en torno a la consulta indígena, llevada a cabo entre noviembre y diciembre de 2019 por el gobierno federal; un proceso que careció de información técnica sobre los impactos ambientales del proyecto, toda vez que la manifestación de impacto ambiental fue presentada con posterioridad. Eso provocó que las asambleas informativas con las comunidades no tuvieran información sobre los impactos negativos del proyecto y se concentraran en los posibles beneficios.²⁹ Lo anterior es contrario a los estándares internacionales en materia de consulta previa, libre e informada. El gobierno ha desestimado la preocupación de comunidades, organizaciones de la sociedad civil, academia y organismos internacionales que ven en este proyecto un riesgo de afectación a los derechos humanos.³⁰

²⁷ Gobierno de México, Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, <https://www.ferroistmo.com.mx/>

²⁸ Diario Oficial de la Federación, Acuerdo por el que se agrupan al sector coordinado por la Secretaría de Marina, las entidades paraestatales, Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V. y Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V., https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5644425&fecha=02/03/2022#gsc.tab=0

²⁹ PODER, Derechos Humanos: ¿Garantía o transacción?, Noviembre 2020, <https://tbtm.poderlatam.org/informeDDHH/>

³⁰ SRE, Respuesta del Estado mexicano a la comunicación conjunta al MEX 11/20 de los procedimientos especiales de derechos humanos de Naciones Unidas sobre el proyecto de desarrollo Tren Maya, <https://spcommreports.ohchr.org/TMResultsBase/DownloadFile?gld=35734>

A pesar de ello, el gobierno decidió que el Ejército asumiera la administración, operación y explotación del proyecto TM. Para ello, el 13 de abril de 2022 se decretó la creación de la empresa de propiedad estatal Tren Maya S.A. de C.V., en la que el 99% de las acciones corresponden a la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y el 1% restante al Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, S.N.C. con un valor total accionario de 1,000,000.00 (Un millón de pesos 00/100 MN), por lo que cada una de las acciones tiene valor de 10,000.00 (Diez mil pesos 00/100 MN).³¹

Al mismo tiempo se constituyeron varias empresas relacionadas con los servicios aeroportuarios cercanos al trayecto del TM, entre las que se encuentran: a) Aeropuerto Internacional de Palenque, Señor Pakal, S.A. de C.V.; b) Aeropuerto Internacional de Chetumal, Cuna del Mestizaje, S.A. de C.V.; c) Aeropuerto Internacional de Tulum, Zamá, S.A. de C.V.; y d) Aero-línea del Estado Mexicano, S.A. de C.V. Estas empresas estarán controladas y serán parte la empresa Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V., todas incorporadas al sector de la SEDENA con la misma estructura accionaria. Ésta última empresa tendrá control de Tren Maya S.A. de C.V. para administrar, operar, explotar, ampliar y realizar mejoras en el TM.³²

EMPRESAS CONSTITUIDAS, AGRUPADAS EN EL SECTOR DE LA SEDENA

Empresa	Objeto social	Estructura accionaria	Fecha
Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V.	Adquirir acciones o participaciones; agrupar y de- tentar el control de las empresas que administren, operen, exploten y de ser necesario construyan (de nueva creación o en vías de ampliación y mejoras) los Aeropuertos Internacionales "Felipe Ángeles", "Palenque", "Chetumal", "Tulum", y el "Tren Maya"	Acciones: 1,000,000.00 SEDENA: 99% BANJERCITO: 1%	13/04/2022
Aeropuerto Internacional de Palenque, Señor Pakal, S.A. de C.V.	Administrar, operar, explotar y construir el aero- puerto internacional de Palenque, Chiapas	Acciones: 1,000,000.00 SEDENA: 99% BANJERCITO: 1%	13/04/2022
Aeropuerto Internacional de Chetumal, Cuna del Mestiza- je, S.A. de C.V.	Administrar, operar, explotar y en su caso, construir (en vías de ampliación y mejoras) el Aeropuerto Internacional de Chetumal; prestar los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, por sí o por conducto de diversas figuras jurídicas de derecho público y privado	Acciones: 1,000,000.00 SEDENA: 99% BANJERCITO: 1%	13/04/2022
Aeropuerto Internacional de Tulum, Zamá, S.A. de C.V.	Administrar, operar, explotar y construir el Aero- puerto Internacional de Tulum	Acciones: 1,000,000.00 SEDENA: 99% BANJERCITO: 1%	13/04/2022
Tren Maya S.A. de C.V.	Llevar a cabo todas las acciones necesarias para administrar, operar, explotar y construir el Tren Maya	Acciones: 1,000,000.00 SEDENA: 99% BANJERCITO: 1%	13/04/2022

³¹ Diario Oficial de la Federación, Resolución por la que se autoriza la constitución de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Tren Maya, S.A. de C.V., misma que estará agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional, 13 de abril de 2022, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5649070&fecha=13/04/2022#gsc.tab=0

³² Diario Oficial de la Federación, Resolución por la que se autoriza la constitución de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V., misma que estará agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional, 13 de abril de 2022, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5649068&fecha=13/04/2022#gsc.tab=0

Aerolínea del Estado Mexicano, S.A. de C.V.	Llevar a cabo todas las acciones necesarias para promover, explotar y prestar el servicio público de transporte aéreo regular nacional e internacional de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, por cuenta propia o, a través de personas públicas o privadas	Acciones: 1,000,000.00 SEDENA: 99% BANJERCITO: 1%	18/05/2023
---	--	---	------------

Fuente: Elaboración propia con base en el Diario Oficial de la Federación

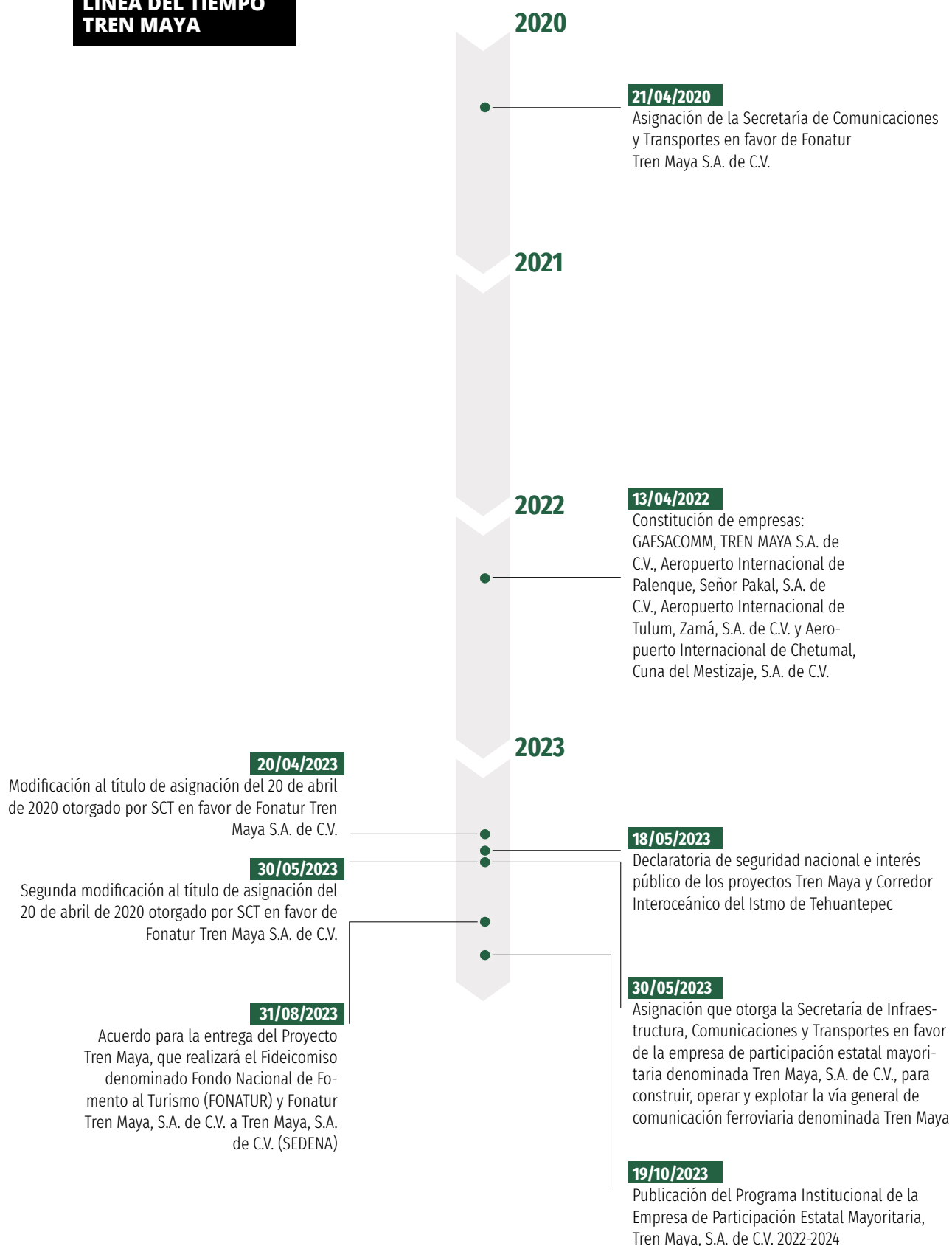
El 4 de septiembre de 2023, el Presidente Andrés Manuel López Obrador anunció que el proyecto Tren Maya pasaría de Fonatur a la empresa Tren Maya S.A. de C.V. para que sea la SEDENA quien ejerza control y lo administre en su totalidad.³³ Esta decisión estuvo precedida por el decreto que declaró de seguridad nacional e interés público la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo para el bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, así como los aeropuertos de Tulum y Chetumal en Quintana Roo y el de Palenque en el estado de Chiapas.³⁴ Este decreto fue justificado con base en los objetivos que persiguen los proyectos, su ubicación estratégica en el territorio nacional y la naturaleza de la prestación de sus servicios.³⁵

³³ Proceso, 4 de septiembre de 2023, <https://www.proceso.com.mx/nacional/estados/2023/9/4/amlo-formaliza-la-entrega-del-tren-maya-la-sedena-314171.html>

³⁴ Cabe aclarar que este decreto fue emitido un día después de que la SCJN invalidara el acuerdo de noviembre de 2021 que buscaba declarar los proyectos de infraestructura CIIT y TM de seguridad nacional e interés público, por considerarlo inconstitucional.

³⁵ Diario Oficial de la Federación, Decreto por el que la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo para el bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, así como los aeropuertos que se indican, son de seguridad nacional y de interés público, 18 de mayo de 2023, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5689265&fecha=18/05/2023#gsc.tab=0

LÍNEA DEL TIEMPO TREN MAYA



Fuente: Elaboración propia con base en el Diario Oficial de la Federación

ESTRUCTURA DEL TREN MAYA

SEDENA

Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V.



Aeropuerto Internacio-
nal de Palenque, Señor
Pakal, S.A. de C.V.



Aeropuerto Internacio-
nal de Chetumal,
Cuna del Mestizaje,
S.A. de C.V.



Aeropuerto Internacio-
nal de Tulum, Zamá,
S.A. de C.V.



Aerolínea del Estado
Mexicano, S.A. de C.V.



Tren Maya
S.A. de C.V.

Fuente: Elaboración propia

Independientemente de los análisis sobre la constitucionalidad de los decretos que han sido emitidos durante esta administración, existen riesgos derivados de su implementación como las restricciones a la transparencia y el derecho a la información, lo que genera niveles preocupantes de opacidad en torno a estos proyectos. Con base en el artículo sexto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), toda la información en posesión de las autoridades es pública y por consiguiente debe estar a disposición de la ciudadanía, lo que es fundamental para la transparencia y la rendición de cuentas y porque son una condición necesaria para que las personas ejerzan otros derechos.

Si bien el acceso a la información también puede ser restringido y reservarse cuando “comprometa la seguridad nacional, la seguridad pública o la defensa nacional, [es una condición que se] cuente con un propósito genuino y un efecto demostrable”,³⁶ esto no debería ser utilizado como una forma de impedir el acceso a la información.

La Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (LGTAIP) señala que los sujetos obligados deben poner a disposición del público y mantener actualizada la información, entre otros, respecto de los resultados sobre procedimientos de adjudicación directa, invitación restringida y licitación de cualquier naturaleza, incluyendo la versión pública del expediente.³⁷

En este tenor, el decreto que cataloga los proyectos como asunto de seguridad nacional otorga un blindaje al TM y CIIT que le permite reservar su información, afectando los principios de máxima publicidad, vulnerando los derechos humanos de las comunidades afectadas. Con las fuerzas armadas (FFAA) al frente de estos proyectos se ha observado un retroceso significativo en la transparencia. Hasta antes de que las FFAA tomaran control de los proyectos del TM y del CIIT fue posible acceder a información sobre las contrataciones públicas, aún con limitaciones y en su versión pública. No obstante, con la SEMAR y la SEDENA a cargo de los proyectos el acceso a esta información se ha visto reducido significativamente, incluso en su versión pública. En otros casos más bien han optado por clasificarla como reservada por motivos de seguridad nacional, aún cuando se trata de información de interés para la ciudadanía, por tratarse de la utilización de presupuesto público.

³⁶ Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGTAIP.pdf>

³⁷ Art. 70, fracc. xxviii, a) y b) de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Un ejemplo de ello han sido las respuestas negativas a las solicitudes de información pública que PODER ha realizado para conocer los procedimientos de adjudicación a empresas de capital privado. En un principio la solicitud se realizó a Fonatur, donde se pidió conocer los contratos otorgados a empresas privadas encargadas de construir el tramo 5 sur del TM, quien sugirió dirigirla a la SEDENA, por tratarse de la institución que realizó las contrataciones, tal como señalan distintas fuentes periodísticas.^{38 39} En su respuesta la SEDENA señaló que tras haber realizado una búsqueda exhaustiva no había localizado expresión documental “como fue requerida”, respecto de los contratos para la construcción del tramo 5 sur. La respuesta parece reconocer que cuentan con esa información, pero por alguna razón no fue entregada. Con este tipo de respuestas el sujeto obligado genera incertidumbre, toda vez que no aclara si la información existe en otro formato. Además recalcó que la institución no está obligada a generar documentos ad hoc para atender las solicitudes. No obstante, sí anexa información que se encuentra pública, en un supuesto afán por atender el principio de máxima publicidad, pero que no responde a la solicitud de fondo.

Por su parte, la respuesta del CIIT, actualmente agrupado al sector de la SEMAR, a la solicitud de información sobre los procedimientos de contratación para la construcción de los PODEBI's Coatzacoalcos I, Coatzacoalcos II, Salina Cruz, Texistepec y San Juan Evangelista fue que se encuentra reservada por 5 años a partir de octubre de 2023 por motivos de seguridad nacional, seguridad pública y para evitar la afectación de recaudación de contribuciones. De acuerdo con el CIIT, publicar la información sobre el procedimiento de licitación y contratación de las empresas que construirán los PODEBI's puede poner en riesgo la seguridad nacional toda vez que **“podría generar actos de sedición, motín, sabotaje y conspiración por parte de grupos subversivos o de intereses particulares”**, esto con base en que los documentos solicitados contienen información sobre la localización y ubicación de los PODEBI's y esto, a su vez, podría poner en riesgo instalaciones estratégicas, lo que detonaría un “efecto cascada que se caracterizaría por una afectación directa y puntual al desarrollo de la región del Istmo de Tehuantepec, pero indirecta para el desarrollo de la población de la región”.⁴⁰

De la respuesta anterior vale la pena destacar algunos puntos:

- a. En un afán por garantizar el derecho a la información y la máxima publicidad, el CIIT podría haber emitido una versión pública de los documentos solicitados, en los que fuera posible consultar lo referente a los procedimientos de contratación (adjudicación, propuestas, evaluación, fallo, contratos, etc.). Sin embargo, optó por reservar toda la información, con lo que hace imposible que la ciudadanía pueda acceder a ella, contraviniendo la LGTAIP.
- b. El razonamiento sobre las afectaciones que podría provocar la publicación de la información se sostiene en una serie de suposiciones y no en hechos concretos.
- c. En tercer lugar, y más preocupante, es que la respuesta del CIIT devela el principal argumento con el que se inhibe el ejercicio de los derechos humanos y da cuenta del riesgo que corren las personas defensoras de la tierra, el territorio y los derechos humanos de sufrir criminalización, en caso de oponerse a los proyectos, con lo que abiertamente se atenta contra los derechos a la participación, la libertad de expresión, la reunión pacífica y la libre manifestación de las ideas, tal cómo ya ha ocurrido en contra de personas defensoras en Santa María Mixtequilla, Oaxaca como se describe más adelante.

³⁸ Solicitudes con folio 330026423004023 (SEDENA) y 330014823001097 (FONATUR).

³⁹ Milenio, Sin Grupo México, Sedena dividió tramo 5 sur del Tren Maya y contrató a constructoras <https://www.milenio.com/negocios/grupo-mexico-sedena-dividio-tramo-5-sur-tren-maya>

⁴⁰ Solicitud de información (CIIT) 332459923000130.

Aunado a las limitaciones a la transparencia, las FFAA, el Ejército y la Marina Armada de México, por naturaleza, son entidades que dentro de su misión se encuentra la de defender la integridad, la independencia y la soberanía de la nación.⁴¹ Con ese objetivo en mente, las FFAA cuentan con una estructura jerárquica que responde a instrucciones específicas a través de una línea de mando. Además de un entrenamiento orientado al combate para enfrentar al enemigo con tácticas de guerra.⁴² Que las FFAA asuman la administración y control de actividades que en regímenes democráticos tienden a estar bajo el control civil, genera un clima de incertidumbre y temor fundado de que ocurran violaciones a los derechos humanos. Sobre todo tomando en cuenta el historial del Ejército y los derechos humanos en México.

De las 14 sentencias que ha emitido la Corte Interamericana de Derechos Humanos (CoIDH) contra México, 6 de ellas señalan a las FFAA como autoridad involucrada en las violaciones más graves a los derechos humanos contra la vida, la integridad personal, el derecho a no sufrir desaparición forzada, ni ser sometidas a tortura, tratos crueles inhumanos y degradantes, entre otros.⁴³ Actualmente la Guardia Nacional y el Ejército Nacional han asumido funciones de seguridad pública, lo que ha venido acompañado de casos de abusos por las fuerzas armadas.⁴⁴ Esto último agudiza el riesgo de criminalización y represión contra las personas que se oponen a los proyectos y defienden su territorio, como ocurrió en manifestaciones contra el CIIT.⁴⁵

En este contexto, la relación que tendrán en este megaproyecto las FFAA y las empresas privadas de capital nacional y extranjero toma relevancia especial. Se trata de megaproyectos que debido a su magnitud están teniendo y tendrán efectos profundos en el medio ambiente, en las dinámicas sociales de las comunidades, así como en el patrimonio cultural e histórico de la región. A pesar de esto, hasta el momento no se ha hecho un análisis de los impactos acumulados que tendrán cuando operen de manera simultánea todos estos proyectos de infraestructura en el sureste (Tren Maya, CIIT, aeropuertos, parques industriales, etc.).

En este sentido, la apuesta es por el crecimiento económico basado en la industrialización, a partir de la profundización del extractivismo y explotación del patrimonio natural, en el que las ganancias principales serán para el capital privado y el fortalecimiento de las FFAA, toda vez que las utilidades generadas por estos proyectos serán destinadas a las arcas de los militares.⁴⁶ Observamos la relación entre las fuerzas armadas y las empresas de capital privado que se funda en garantizar a las primeras la generación de ganancias, por encima de los derechos humanos. Las empresas tienen asegurado el acceso a los bienes naturales, la energía, exenciones fiscales y una red de infraestructura que dinamice sus cadenas de suministro y logísticas, mientras las FFAA serán clave para garantizar sus operaciones, incluso si ello significa reprimir y criminalizar a las personas defensoras de la tierra, el territorio y los derechos humanos.

El 27 de enero de 2024 nueve personas que se oponen a la instalación de un parque industrial en Santa María Mixtequilla fueron detenidas cuando la Guardia Nacional, SEDENA y la

⁴¹ Secretaría de la Defensa Nacional, ¿Qué hacemos?, <https://www.gob.mx/sedena/que-hacemos>

⁴² Daniela Rea y Pablo Ferri, *La tropa: Por qué mata un soldado*, Aguilar, México, 2019.

⁴³ Corte Interamericana de Derechos Humanos, Jurisprudencia, <https://www.corteidh.or.cr/jurisprudencia-search.cfm?lang=es&id=22>

⁴⁴ Aristegui Noticias, Ejecuciones en Nuevo Laredo son un patrón entre militares: Centro Prodh, 8 de junio de 2023, <https://aristeguinoticias.com/0806/mexico/ejecuciones-en-nuevo-laredo-son-un-patron-entre-militares-centro-prodh/>

⁴⁵ Aristegui Noticias, Elementos de la Marina desalojan a ejidatarios que se oponen a obras del corredor interoceánico en Oaxaca, 15 de febrero de 2023, <https://aristeguinoticias.com/1502/mexico/elementos-de-la-marina-desalojan-a-ejidatarios-que-se-oponen-a-obras-del-corredor-interoceanico-en-oaxaca/>

⁴⁶ Capital 21, Utilidades del Tren Maya financiarán pensiones del ISSSTE y Fuerzas Armadas: AMLO, 18 de enero de 2023, <https://www.capital21.cdmx.gob.mx/noticias/?p=36360>

Policía Estatal, irrumpieron en sus casas durante la madrugada.⁴⁷ Previamente, organizaciones de la sociedad civil habían documentado la “intimidación de la Guardia Nacional ante la Asamblea Comunitaria y diversos casos de represión en contra de personas que han mostrado resistencia al “Polo de Desarrollo” que se pretende construir”.⁴⁸

Aunado a ello, existe una mayor reticencia de las FFAA a transparentar la información sobre las contrataciones de empresas privadas que participan en la construcción de los proyectos de infraestructura, a pesar de estar obligados por tratarse de recursos provenientes del presupuesto público, bajo el amparo de que se trata de información reservada por ser de seguridad nacional. Esto ha llevado a que los contratos, los montos de los mismos y la manera en la que son adjudicados permanezca en la opacidad, lejos del escrutinio público y de la ciudadanía, lo que aumenta el riesgo de actos de corrupción y de Captura Corporativa del Estado.

V. EMPRESAS Y DERECHOS HUMANOS EN TORNO AL PROYECTO TREN MAYA

En principio, la fase de planeación del proyecto generó múltiples vulneraciones a los derechos, toda vez que excluyó a las personas y las comunidades que se verían afectadas por la obra. Incluso la consulta indígena y ciudadana ha sido ampliamente señalada por diversas comunidades, organizaciones de la sociedad civil, academia y organismos internacionales por vulnerar los estándares internacionales en materia de consulta libre, previa e informada.⁴⁹

Aunado a lo anterior, existen preocupaciones por los impactos ambientales, sociales y culturales a corto, mediano y largo plazo, en los que se pueden ver implicadas las empresas privadas, públicas y militares que participan en la construcción del Tren Maya. En este apartado abordamos el papel que juegan esas empresas de propiedad privada en este proyecto. Hasta octubre de 2023 se habían firmado cerca de 400 contratos con empresas nacionales e internacionales para realizar obras para el Tren Maya por un monto mayor a 143 mil millones de pesos.⁵⁰ Del total de los contratos, 30 de ellos concentran más del 90 por ciento del monto, entre las que se encuentran alrededor de 25 empresas, entre nacionales y extranjeras de países como Francia, Alemania, España, Japón, China, Portugal y Canadá.

Del total de los contratos, el 61 por ciento se entregaron por adjudicación directa (244 contratos) y representan el 25 por ciento del monto total gastado (más de 36 mil millones de pesos), mientras que el 9 por ciento de los contratos se realizaron entre entes públicos, en los que se contrató a la CFE, Estudios Churubusco Azteca, S.A., Fonatur Infraestructura, Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V., el Instituto de Ecología A.C., la Secretaría de la Defensa Nacional y la Universidad Nacional Autónoma de México, entre otros, por un monto aproximado de 8700 millones de pesos.

El 16 por ciento de los contratos se otorgaron por invitación restringida a cuando menos 3, por un monto de 6053 millones de pesos y el restante 12 por ciento mediante licitación pública (48 contratos) por un monto de 90 mil millones que corresponden al 64 por ciento del monto total.⁵¹

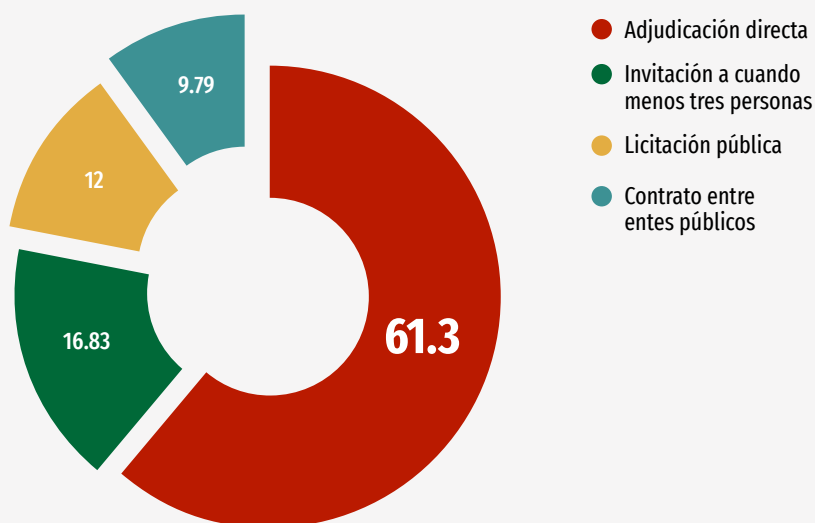
⁴⁷ Animal Político, En Oaxaca detienen a pobladores inconformes con expropiaciones para parque industrial del interoceánico, 31 de enero de 2024, <https://animalpolitico.com/estados/conflictos-expropiacion-interoceanico-mixtequilla>

⁴⁸ Espacio OSC, Misión civil de Observación registra violaciones a derechos humanos enmarcadas en el megaproyecto Corredor Interoceánico del Istmo, 27 de julio de 2023, <https://espacio.osc.mx/2023/07/27/mision-civil-de-observacion-registra-violaciones-a-derechos-humanos-enmarcadas-en-el-megaproyecto-corredor-interoceanico-del-istmo/>

⁴⁹ PODER, ¿Garantía o transacción? Análisis de los derechos a la participación y la libre determinación en el proyecto de infraestructura Tren Maya, <https://poderlatam.org/tren-maya/#/informeDDHH/>

⁵⁰ Secretaría de Hacienda y Crédito Público, SHCP, Compranet, expedientes publicados, <https://compranet.hacienda.gob.mx>

⁵¹ Íbidem.

Figura 1: PROCEDIMIENTOS DE ASIGNACIÓN DE LOS CONTRATOS DEL TREN MAYA

Fuente: Elaboración propia con datos de SHCP.

Empresas europeas se benefician de los proyectos de infraestructura

De la lista de contratos reportados, uno de los que destaca es el contrato obtenido por Alstom Transport México y Bombardier Transportation México, S.A. de C.V. ambas subsidiarias de la francesa **Alstom SA**,⁵² por más de 31 mil millones de pesos para la obtención de material rodante que incluyen el diseño y manufactura de 42 trenes X'trapolisTM, que serían diseñados en la planta instalada en Ciudad Sahagún, Hidalgo, además del sistema de rieles.⁵³

La empresa alemana **DB Engineering and Consulting GmbH**, subsidiaria de **Deutsche Bahn**, recibió un contrato por adjudicación directa con el objeto de prestar servicios de asesoría para la operación y supervisión en el proyecto Tren Maya por 336 millones de pesos.⁵⁴ Mientras que una de las empresas con más contratos adjudicados de manera directa fue Mextypsa, S.A. de C.V., subsidiaria de la española **Técnica y Proyectos S.A.**, con al menos tres contratos por 1752 millones de pesos para establecer la oficina de gestión del proyecto TM y brindar asesoría para la estructuración del proyecto, la contratación de la ingeniería básica y la supervisión técnica.

⁵² En enero de 2021 se consolidó la compra del negocio de transportación de Bombardier Inc. por Alstom SA, <https://www.alstom.com/press-releases-news/2021/1/transformational-step-alstom-completion-acquisition-bombardier>

⁵³ <https://www.alstom.com/mayan-train-project>

⁵⁴ SHCP, Compranet, <https://compranet.hacienda.gob.mx/esop/guest/go/opportunity/detail?opportunityId=1969208>

EMPRESAS CON LOS CONTRATOS MÁS IMPORTANTES

Monto del contrato	Empresa	Perfil	País	Empresa Matriz	Principales accionistas o Personas relevantes
138,952,719.00	SGS DE MEXICO SA DE CV	Es una empresa enfocada en ensayos, inspección y certificación.	Suiza	SGS SA	-Groupe Bruxelles -Lambert -BlackRock Inc. -UBS Fund Management (Switzerland) AG -SGS Group
186,983,280.20	TRIADA DISEÑO, GERENCIA Y CONSTRUCCIÓN, S. A. DE C. V.	Grupo Triada es un grupo de empresas mexicanas que proporciona servicios de ingeniería y consultoría, con especialidad en proyectos de infraestructura del transporte.	México		
189,789,992.67	CONSULTORIA INTEGRAL EN INGENIERIA SA DE CV	Se enfoca en consultoría, ingeniería, gerencia de proyectos y supervisión de obras técnica y administrativa, y de obra en general.	México		
258,520,549.99	CAPITAL HUMANO ESPECIALIZADO KRA, S.A. DE C.V.	Subsidiaria de Ayesa México, SA de CV y Geosol SA de CV, perteneciente al Grupo empresarial Ayesa.	España	Grupo Empresarial Ayesa SA	- AYESA MÉXICO, S.A. de C.V. - GEOSOL, S.A. de C.V.
269,999,806.09	SENERMEX INGENIERIA Y SISTEMAS SA DE CV	Es una empresa que opera principalmente en el sector de la Energía Eléctrica. Subsidiaria de SENER y Sociedad de Gestión de Proyectos GESTEC, SA.	España	SENER Grupo de Ingeniería, S.A, SOCIEDAD DE GESTION DE PROYECTOS GESTEC, S.A.	
295,158,219.23	CAL Y MAYOR Y ASOCIADOS SC	Empresa mexicana dedicada al desarrollo de proyectos de movilidad e infraestructura.	México	Grupo Cal Y Mayor	
298,987,654.32	KEY CAPITAL S A P I DE CV	Key Capital es una firma independiente de ingeniería y finanzas, especializada en diseño y dirección de proyectos.	México		- Enrique Guillermo Prieto Flores - Carolina Alcázar Villalobos - Carlos Castañeda Gasta
336,206,896.55	DB ENGINEERING & CONSULTING GmbH	Es una empresa de Deutsche Bahn que ofrece servicios de consulta, diseño y realización de proyectos de infraestructura y movilidad en Alemania y el mundo.	Alemania	Deutsche Bahn AG	- Gobierno de Alemania

394,179,732.25	TRIADA DISEÑO, GERENCIA Y CONSTRUCCIÓN, S. A. DE C. V.		México		
573,369,189.63	MEXTYPSA SA DE CV	Empresa independiente de consultoría en los campos de Ingeniería Civil, Arquitectura, Industria y Energía, y Medio Ambiente.	España	Grupo TYP SA	- Pablo Bueno Sainz
618,870,562.70	CONSTRUCCIONES ROCHA SA DE CV Y VISION GLOBAL INDUSTRIAL SA DE CV	Construcciones Rocha es una empresa mexicana del sector privado enfocada en la construcción y el mantenimiento de líneas de transmisión y subestaciones eléctricas.	México		- Rosa María Medina Pérez - José Luis Maldonado Camacho - Ambrosio Palafox Sánchez - Héctor José Chang Vela
		VGI, SA DE CV es una empresa dedicada a Construcción de obras de generación y conducción de energía eléctrica.	México		- José Gabriel Mendoza Martínez - Eduardo Javier Mendoza Martínez
668,739,900.20	PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES URISA SA DE CV		México		- Guillermo Agustín Antonio Uribe Valdez - María de la Luz Uribe Valdez - Laura Leticia Uribe Valdez
693,239,899.61	SUMITOMO CORPORATION DE MEXICO	Está enfocada en actividades comerciales; venta de productos y servicios, importaciones y exportaciones, comercio trilateral, e inversiones comerciales nacionales e internacionales.	Japón	Sumitomo Corporation	-The Master Trust Bank of Japan, Ltd. -Euroclear Bank S.A./N.V. -Custody Bank of Japan, Ltd. -Sumitomo Life Insurance Company -State Street Bank West Client -Mitui Sumitomo Insurance Company, Limited -Nippon Life Insurance Company -JP Morgan Chase Bank -Northern Trust Co.
776,131,606.80	JEMAYEL SA DE CV Y ACTIVIDADES DE CONSTRUCCION Y SERVICIOS EL ROBLE SA DE CV	Empresa especializada en construcción de obras de generación y conducción de energía eléctrica.			- Jesús Fabián Ruiz Colorado - Martha Elena Colorado Olivares - Jesús Ruiz - Elda Luz Ruiz Colorado

783,341,381.64	ASIMEX DEL CARI- BE SA DE CV	Provee soluciones de Comercio Internacional y Logística entre los mercados de América y el resto del mundo.	México		<ul style="list-style-type: none"> - Rodolfo Oneto Toussaint - Roberto Alonso Cardoso - Gloria Alonso Cardoso - Juan Carlos Alonso Cardoso - Alicia Cardoso Silva
809,605,901.52	SUMITOMO CORPORATION DE MEXICO	Está enfocada en actividades comerciales multifacéticas sacando el mayor provecho de su fuerza corporativa integrada. Sus actividades comerciales incluyen la venta de una variedad de productos y servicios, importaciones y exportaciones, comercio trilateral, e inversiones comerciales nacionales e internacionales.	Japón	Sumitomo Corporation	<ul style="list-style-type: none"> - The Master Trust Bank of Japan, Ltd. -Euroclear Bank S.A./N.V. -Custody Bank of Japan, Ltd. -Sumitomo Life Insurance Company -State Street Bank West Client -Mitui Sumitomo Insurance Company, Limited -Nippon Life Insurance Company -JP Morgan Chase Bank Northern Trust Co.
817,385,830.05	ASIMEX DEL CARI- BE SA DE CV	Empresa enfocada en proveer soluciones de Comercio Internacional y Logística entre los mercados de América y el resto del mundo.		Asimex Global	<ul style="list-style-type: none"> - Rodolfo Oneto Toussaint - Roberto Alonso Cardoso - Gloria Alonso Cardoso - Juan Carlos Alonso Cardoso - Alicia Cardoso Silva
958,038,047.10	CONTROL Y MONTAJES INDUSTRIALES DE MEXICO SA DE CV E IBEROAMERICANA DE HIDROCARBUROS SA DE CV	CMIM es una empresa mexicana dedicada al diseño, la procura, la construcción y la ampliación de estaciones de recolección de gas, subestaciones eléctricas y líneas de transmisión eléctricas, así como de refinerías, cementeras y plantas industriales de cualquier índole.			
1,023,480,357.00	ELECTRO SERVICIOS HR SA DE CV	Empresa que está dedicada a proporcionar servicios de construcción e ingeniería electromecánica en lo que concierne a proyectos de obra pública eléctrica, instalación, mantenimiento y venta de materiales eléctricos.	México		<ul style="list-style-type: none"> - Osvaldo Ramírez Maciel - Josue Ramírez Caudillo - Luis Ángel Ramírez Maciel - José Isidro Ramírez Maciel - Julio César Ramírez Maciel - Eduardo Ramírez Ceja

1,119,823,414.33	MEXTYPSA SA DE CV	Empresa independiente de consultoría en los campos de Ingeniería Civil, Arquitectura, Industria y Energía, y Medio Ambiente.	España	Grupo TYP SA	- Pablo Bueno Sainz
1,250,938,180.72					
1,615,452,200.32	ASIMEX DEL CARIBE SA DE CV				
2,566,406,205.41	SUMITOMO CORPORATION DE MEXICO				
4,023,658,804.00	Mota-Engil México S.A.P.I. de C.V.		Portugal	Mota-Engil, SGPS, S.A.	FM - Sociedade de Controlo,SGPS, S.A. CCCG (Comisión de Activos propiedad del estado del Consejo de Estado de China)
8,787,016,116.02	AZVINDI FERROVIARIO, S.A. DE C.V.	Consortio conformado por GAMI Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V., Construcciones Urales, S.A. de C.V., AZVI, S.A.U.	México/España	Grupo AZVI / Grupo INDI	Manuel Contreras Ramos (Presidente Grupo AZVI) Manuel G. Muñozcano Castro (Grupo INDI)
13,394,942,290.34	CONSORCIO LAMAT TRAMO 1, S.A.P.I DE C.V.	China Communications Construction Company LTD., CCCG	China	CCCG	Comisión de Activos propiedad del estado del Consejo de Estado de China
		Mota-Engil, S.A.P.I. de C.V.	Portugal	Mota-Engil, SGPS, S.A.	FM - Sociedade de Controlo,SGPS, S.A. CCCG (Comisión de Activos propiedad del estado del Consejo de Estado de China)
		Grupo Cosh S.A. de C.V.	México		
		Eyasa S. de R.L. de C.V.	México		
		Gavil Ingeniería S.A	México		
15,994,602,016.24	Operadora CICSA SA DE CV FCC Construcción, SA		México España	Grupo Carso, S.A. B. de C.V.	Carlos Slim Hélu

25,849,460,178.20	ICA Constructora- SA DE CV		México	Empresas ICA, S.A. B. de C.V.	Bernardo Quintana
31,520,457,949.24	ALSTOM TRANS- PORT MEXICO SA DE CV	Alstom brinda soluciones para la industria del transporte en Europa, las Américas, Asia, Pacífico, Medio Oriente, Asia Central y África.	Francia	Alstom S.A.	-Caisse de Dépôt et Placement du Québec -Bpifrance Investissement -Bouygues S.A. -Employees

Fuente: Elaboración propia con información de Compranet, la Plataforma Nacional de Transparencia, Informes Anuales de las empresas y el Registro Público de Comercio

Mota-Engil

Una de las empresas con mayor presencia en los proyectos de infraestructura de la actual administración es la portuguesa Mota-Engil, presidida por Carlos António Vasconcelos Mota dos Santos. Mota-Engil es una empresa multinacional con operaciones en los sectores de la construcción y la infraestructura, en los segmentos de Ingeniería y Construcción, Medio Ambiente y Servicios, Concesión de Transporte y Energía. Fundada en 1946, actualmente pertenece al grupo de las 30 empresas europeas más grandes en el sector de la construcción.⁵⁵ Sólo en el Tren Maya se le han adjudicado tres contratos.

Uno de ellos es el contrato para la construcción del tramo 1 del TM que va de Palenque a Escárcega y el cual obtuvo en consorcio con una de las constructoras más grandes del mundo, la China Communications Constructions Company (CCCC), Grupo Cosh, Eyasa y Gavil Ingeniería, por un monto que ascendió a un poco más de 13 mil millones de pesos. La CCCC, subsidiaria de la empresa propiedad del Estado, China Communications Construction Group LTD. (CCCCG), es dueña del 32.41% de las acciones de Mota-Engil.⁵⁶ Con ello, la presencia del capital chino ha penetrado no solamente el mercado mexicano, sino en varios países de América Latina. Además, la portuguesa obtuvo otros dos contratos por adjudicación directa; uno otorgado por Fonatur y el cual fue destinado a la construcción de la plataforma y vía del Tren Maya entre la localidad de Chiná y Campo de Tiro en el estado de Campeche por más de 4 mil millones de pesos y otro otorgado de manera directa por la SEDENA para la construcción del subtramo A, del tramo 5 sur.

Además de estos contratos, la Secretaría de Marina otorgó por adjudicación directa a Mota-Engil la rehabilitación de 310 kilómetros de la vía férrea de la línea FA del tramo Coatzacoalcos a Palenque, por más de 10300 millones de pesos y el cual será vital para la conexión entre el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.⁵⁷ El 28 de noviembre de 2023, se anunció que de los 10 parques industriales, también denominados Polos de Desarrollo

⁵⁵ Mota-Engil, Corporate Profile, <https://www.mota-engil.com/en/investors/corporate-profile/>

⁵⁶ Mota-Engil, Corporate Profile.

⁵⁷ SHCP, Compranet, https://compranet.hacienda.gob.mx/esop/toolkit/opportunity/ns/2151389/detail.si?isOnModification=false&_ncp=1702276643496.291514-2#fh

llo para el Bienestar (PODEBI), que se ubicaran en el CIIT y de los cuales ya fueron licitados 5 de ellos para su construcción, Mota-Engil obtuvo 3: Coatzacoalcos I, Coatzacoalcos II y Salina Cruz.

Llama la atención el papel que ha jugado esta empresa en los proyectos de la actual administración. Además de estos, desarrolla distintos proyectos de infraestructura carretera y fue elegido ganador para desarrollar el proyecto Parque Aztlán en la Ciudad de México. En el sector de la energía constituyó la empresa Generadora Fenix, S.A.P.I. de C.V., junto con el Sindicato Mexicano de Electricistas (SME), se trata de la primera empresa privada en participar en la apertura del mercado eléctrico en México a través de la generación, suministro y comercialización de la energía y sus productos. Cuenta con 5 plantas hidroeléctricas en operación y están ubicadas en la Ciudad de México, Estado de México, Michoacán y Puebla.⁵⁸

SUBSIDIARIAS REGISTRADAS EN MÉXICO DE MOTA-ENGIL

Empresa	Accionistas
Mota-Engil México, S.A. de C.V.	Mota-Engil, Engenharia e Construcao S.A. Mota Internacional-Comercio e Consultadoria Economica, LDA.
Mota-Engil Energía, S.A. de C.V.	Mota-Engil América Latina, S.A.P.I. de C.V. Mota-Engil Energy Holdings México, S.A.P.I. de C.V.
Generadora Fenix, S.A.P.I. de C.V.	LF del Centro, S.C.R.L. de C.V. Sindicato Mexicano de Electricistas Mota-Engil, S.A. de C.V.
Mota-Engil Energy Holdings México, S.A.P.I. de C.V.	Mota-Engil América Latina, S.A.P.I. de C.V. Mota-Engil México, S.A. de C.V.
Mota-Engil Turismo, S.A. de C.V.	Mota-Engil México, S.A. de C.V. Mota-Engil América Latina, S.A.P.I. de C.V.
Mota-Engil Servicios Compartidos, S.A. de C.V.	Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V. Mota-Engil América Latina, S.A.P.I. de C.V.
Mota-Engil Prodi, S.A.P.I. de C.V.	Mota-Engil México, S.A. de C.V. Grupo Promotor de Desarrollo e Infraestructura, S.A. de C.V.

⁵⁸ Fenix, Generadora, <http://www.fenixenergia.com.mx/?s=seccion&id=10>

Mota-Engil Aeropuertos, S.A.P.I. de C.V.	Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V.
	Mota-Engil América Latina, S.A.P.I. de C.V.
Mota-Engil América Latina, S.A.P.I. de C.V.	Mota-Engil, S.G.P.S., S.A.
	Mota-Engil Latin America B.V.
Mota-Engil O&M México, S.A.P.I. de C.V.	Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V.
	Carlos Filipe Dos Santos Martins
Mota Engil OPWAY Mexicana, S.A. de C.V.	Mota-Engil México, S.A. de C.V.
	OPWAY México, S.A. de C.V.
Mota-Engil Inmobiliaria, S.A.P.I. de C.V.	Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V.
	Grupo Promotor de Desarrollo e Infraestructura, S.A. de C.V.

Fuente: Elaboración propia con base en el Registro Público de Comercio

Empresas mexicanas beneficiadas con los proyectos de infraestructura

Entre las empresas mexicanas con los mayores contratos se encuentran Empresas ICA S.A.B. de C.V. la cual obtuvo dos contratos por adjudicación directa para la construcción del tramo 4 y del subtramo C, del tramo 5 sur. Por su parte, La empresa Operadora Cicsa, S.A. de C.V., subsidiaria de Grupo Carso, junto con la española FCC Construcción, S.A.⁵⁹, obtuvieron un contrato por un monto de 15994 millones de pesos para la construcción del tramo 2 del TM. A ese contrato se adicionó un convenio modificatorio que incluye la construcción de estaciones, paraderos, zona arqueológica y un Centro de Atención a Visitantes (CATVI) para ser finalizados el 31 de julio de 2023. Adicionalmente, se estableció como fecha límite respecto del mantenimiento de la vía férrea el 31 de julio de 2028, por lo que el monto aumentó a 27874 millones de pesos.⁶⁰

La empresa mexicana Grupo Indi participa tanto en el tramo 3 como en el tramo 5 sur, en el subtramo B, a través de su subsidiaria GAMI Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V. En el CIIT también participó con las obras para la conclusión del rompeolas oeste en el Puerto de Salina Cruz. Se trata de un grupo empresarial que ha realizado obras para el gobierno de la Ciudad de México como el 2do. Piso del Periférico, San Gerónimo – Las Flores, El CENART, Puentes de acceso al Aeropuerto de la Ciudad de México y del AIFA, Circuito Interior, La Uni-

⁵⁹ FCC es una empresa española en la que Carlos Slim Hélu tiene una participación mayoritaria. En 2022, La Comisión Nacional del Mercado de la Competencia (CNMC) impuso una multa por 203 millones de euros contra seis empresas, entre las que se encuentra FCC, además de Ferrovial, Acciona, OHL, Sacyr y Dragados, por alterar durante más de 25 años, el proceso competitivo en las licitaciones de construcción de infraestructuras en España. Expansión, La CNMC pone una multa de 204 millones a FCC, Dragados, Ferrovial, Acciona, OHL y Sacyr, <https://www.expansion.com/empresas/inmobiliario/2022/07/07/62c6821be5fdea7d0b8b4584.html>

⁶⁰ Grupo Carso, Reporte anual, pág., 33, <https://www.carso.com.mx/wp-content/uploads/2023/05/Reporte-Anual-2022-Grupo-Carso.pdf>

versidad de la Ciudad de México, así como instalaciones del programa Pilares.⁶¹ Otras empresas como Asimex del Caribe, S.A. de C.V. también han obtenido ingresos relevantes por medio de al menos cuatro contratos otorgados por Fonatur para suministrar riel calibre 115 para completar el megaproyecto, por un monto de 4400 millones de pesos aproximados.

La participación de las empresas es fundamental para que el actual gobierno concrete sus proyectos, incluidos el TM, el CIIT, aeropuertos, gasoductos y la refinería de Dos Bocas, entre otros. El papel que juega el Ejército y la Marina Armada de México como administradores de esta infraestructura permite prever algunos riesgos que atentan contra los derechos humanos. Uno de ellos está directamente relacionado con la resistencia de las fuerzas armadas para salvaguardar los derechos de las personas, toda vez que representan limitaciones a su autoridad. Aunado a ello, las actividades empresariales pueden tener impactos negativos en los derechos humanos, sobre todo en un conjunto de proyectos en los que participan un grupo numeroso de empresas y sus operaciones tendrán alcances en diversos aspectos de la vida de las personas.

Lo anterior es suficiente para hacer notar que los proyectos de esta magnitud y complejidad deben considerar desde su concepción medidas de debida diligencia en materia de derechos humanos. Ésta debe identificar, prevenir, mitigar y responder por las consecuencias negativas de las actividades sobre los derechos humanos. El Estado debería “enunciar claramente que se espera de todas las empresas domiciliadas en su territorio y/o jurisdicción que respeten los derechos humanos en todas sus actividades” (Principio 2).

Es fundamental incluir una evaluación de las consecuencias negativas que la empresa haya provocado o contribuido a provocar a través de sus propias actividades; ésta variará de complejidad en función del tamaño de la empresa, el riesgo de las consecuencias negativas y el contexto de sus operaciones; y, debe ser un proceso continuo pues los riesgos cambian en función del contexto operacional de las empresas (Principio 17).⁶² En este sentido, es razonable pensar que las condiciones pueden cambiar una vez que los megaproyectos de infraestructura inicien operaciones.

Este tema ha estado ausente en todo el proceso de desarrollo de estos proyectos de infraestructura. PODER requirió mediante solicitud de información pública a Fonatur conocer la manera en la que se cumple con la debida diligencia en derechos humanos en torno a la construcción del Tren Maya. La respuesta da cuenta de la confusión que existe, toda vez que asegura que dada la naturaleza no vinculante de los Principios Rectores, éstos “sólo son modelos a seguir” (solicitud 330014823000284). Además señala que el cumplimiento de los mismos se refleja en los procesos de contratación realizados por haber estado apegados a la legislación interna. Lo anterior da cuenta de los principales obstáculos que enfrenta el Estado mexicano para avanzar en el fortalecimiento e incorporación de los estándares internacionales a sus procedimientos internos.

⁶¹ Grupo Indí, Construcción, <https://grupointi.mx/construccion/>

⁶² Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos, OACNUDH, 2011, https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_sp.pdf

Adicionalmente, de una revisión de los decretos de constitución de empresas de propiedad estatal que controlarán el proyecto como Tren Maya S.A. de C.V., no se advierten medidas específicas que hagan referencia a los derechos humanos. De conformidad con el derecho internacional de los derechos humanos y el derecho internacional general, los abusos a los derechos humanos cometidos por las Empresas de Propiedad Estatal (EPE's) pueden ser atribuidos al Estado y constituir violaciones a su deber de respetar los derechos humanos.⁶³ Por lo anterior, los Estados deben adoptar medidas adicionales de protección contra las violaciones de derechos humanos cometidas por empresas de su propiedad o bajo su control “exigiendo en su caso, la debida diligencia en materia de derechos humanos”.⁶⁴

⁶³ Liderando con el ejemplo en América Latina y el Caribe: Estado, Empresas de Propiedad Estatal y Derechos Humanos, CERALC, OAC-NUDH, 2023, <https://empresasyderechoshumanos.org/wp-content/uploads/2023/05/EMPRESAS-PUBLICAS-final.pdf>

⁶⁴ Ibidem.

VI. CONCLUSIONES

El Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec son dos megaproyectos que buscan transformar el entorno económico, social y ambiental de los territorios que impactarán. Se trata de un gran proyecto económico y político que se diferencia de otros proyectos “neoliberales”, en la financiación principalmente pública y el papel del Estado en su control y administración. Sin embargo, los fines continúan colocando al centro la reproducción del capital; la ganancia de las grandes empresas a partir de la explotación de los bienes naturales por encima de los derechos de las comunidades y del medio ambiente. Ambos proyectos fueron impuestos como la única forma para que las comunidades puedan acceder a los bienes y servicios básicos y así evitar su “rezago”, pero las excluyó de la posibilidad de aportar ideas de proyectos que las vean como actores relevantes y no sólo como espectadores.

Son parte de un plan geoestratégico para insertar el sur sureste de México en el circuito de los mercados internacionales, a partir de un modelo de desarrollo que apuesta por la industrialización y la urbanización de la región, dinamizando la red de transporte de mercancías que agilizará las cadenas de suministro de las empresas que operan y las que se instalarán en los 10 parques industriales a lo largo del CIIT, también denominados PODEBI's, así como en la región de la península de Yucatán. En particular, para las empresas de la explotación de hidrocarburos, producción energética, minería, manufactura, agroindustria, entre otras.

Las fuerzas armadas están encargadas de administrar ambos proyectos, por lo que se emitió un decreto para considerarlos prioritarios, de interés público y seguridad nacional. Esto ha generado preocupación nacional e internacional por el riesgo de abuso a los derechos humanos como la transparencia, la rendición de cuentas y criminalización de las personas defensoras en su ejercicio de la libertad de expresión, reunión pacífica y la protesta social. El paradigma de la seguridad nacional sobre un proyecto de infraestructura que genera impactos negativos a distintos niveles, responde más a una intención por anticipar las condiciones para suprimir cualquier muestra de rechazo. Ello debido a que no existen condiciones específicas que la justifiquen de manera particular y que lo hagan distinto a otros proyectos de infraestructura que se han realizado y se realizan en el país.

La actividad empresarial por sí misma genera impactos negativos en los derechos de las comunidades indígenas, campesinas, afromexicanas y equiparables. Este hecho obliga a los estados y las empresas que operan en ellos, a reforzar sus medidas de debida diligencia en materia de derechos humanos, más aún en aquellas empresas de propiedad estatal. No obstante, la militarización que vive el país, lo que incluye la creación de empresas controladas por los militares, quienes además contratan empresas privadas, complejiza el contexto del país y supone un alto riesgo para la defensa de los derechos humanos.

La seguridad nacional no puede ser utilizada como un mecanismo para suprimir los derechos de las personas. La transparencia y rendición de cuentas de las FFAA debería aumentar porque continuar reservando información por cuestiones de seguridad nacional y manteniéndola oculta del escrutinio público genera las condiciones ideales para que los riesgos de corrupción, captura corporativa del Estado y abuso de los derechos humanos aumenten.



@PODERlatam



@PODERlatam



poderlatam.org