

# EL NEGOCIO DEL TREN MAYA



## El negocio del Tren Maya: Quintana, Slim, BlackRock ganan mientras los pueblos indígenas y las comunidades pierden

- Una nueva investigación de PODER analiza los contratos y transparenta la información de los empresarios beneficiados del megaproyecto estrella del gobierno de Andrés Manuel López Obrador.
- ICA, de Bernardo Quintana, una de las principales contratistas del NAICM, es la proveedora más beneficiada con casi 26 mil millones de pesos en contratos. De acuerdo a la investigación, el gigante financiero BlackRock es otro gran ganador del proyecto.
- Los derechos de las comunidades se han convertido en “moneda de cambio”: un espacio de transacción para la aceptación del Tren Maya, concluye el equipo de investigación.

Ciudad de México, 3 de diciembre de 2020.- El Tren Maya, megaproyecto estrella del gobierno de la Cuarta Transformación, **beneficia los intereses empresariales por encima de la protección y la garantía de los derechos de las comunidades y el medio ambiente**. El proyecto, que convertirá a la ruta por donde pasa el tren en un centro para promover la industria energética y el turismo, ignora las necesidades de la población, acelera la deforestación de la selva y pone en riesgo la sustentabilidad hídrica de la región.

Estas son las principales conclusiones de ***El Negocio del Tren Maya***, un especial de datos, investigación y periodismo de PODER cuyo objetivo “es aportar información, desde una mirada crítica, **que ayude a los pueblos y comunidades a**



**tomar decisiones ante un proyecto que puede afectar su futuro”,** dice Julieta Lamberti, directora de investigación de PODER.

En un micrositio que agrupa visualización de contrataciones, documentos de investigación, reportajes, infografías y mapas, el equipo de PODER destaca cómo el proyecto **es un ejemplo claro de captura del Estado**, un fenómeno que se produce cuando una élite económica influye en las decisiones en materia de política pública para beneficio privado, por encima del bienestar común. En el caso del Tren Maya, **“las principales beneficiarias continúan siendo las élites empresariales activas en diversos sectores de la economía mexicana** y participantes de otros grandes proyectos impulsados por el gobierno: Carlos Slim, Bernardo Quintana y Manuel Muñozcano son dueños de las empresas que construirán el Tren Maya y fueron también de los principales contratistas del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)”, menciona Lamberti. Además, varias de las empresas más beneficiadas con contratos tienen **antecedentes de corrupción, fraude y opacidad.**

BlackRock, el gigante de las administradoras de fondos, **también se perfila como el gran ganador del proyecto.** Si bien no obtuvo la adjudicación para la construcción del tramo 5 del Tren Maya, **la empresa de Larry Fink, de acuerdo a la investigación, tiene inversiones en 12 proyectos energéticos de la península**, que se verán beneficiados porque el Tren Maya abaratará costos de movilidad, logística y transporte de personas y materia prima para la industria; además de su relación con Pemex, y sus acciones en China Communications Construction Company, Ltd., que ganó la licitación del tramo 1 del Tren Maya.

“Recordemos que el Tren Maya no es un proyecto meramente ‘turístico’, como se quiere vender. El proyecto forma parte de la infraestructura básica para la industria energética en el sureste. Un tercio del transporte de carga del tren se destinará al transporte de combustibles fósiles. Esto quiere decir que la infraestructura de transporte público se destinará a beneficio, otra vez, de las empresas privadas y de proyectos que han tenido graves impactos ambientales, sociales y de afectaciones a derechos humanos”, señala Lamberti.

Otro dato que destaca *El negocio del Tren Maya* es que entre 2019 y 2020 se han gastado casi **67,000 mdp en 150 contratos para la planeación, preparación, construcción, manejo de comunidades, difusión o divulgación del Tren Maya**, según información de Compranet en la plataforma QuiénEsQuién.wiki. De estos, 105 contratos (el 70%) fueron dados en adjudicación directa; 23 (el 15.33%) por invitación a cuando menos 3 empresas; 14 (el 9.33%) en contratos entre entes públicos; y sólo 8 (el 5.33%) fueron por licitación pública.

También hay cuestionamientos sobre la transparencia del proceso de contrataciones. “El proyecto carece de claridad en cuanto a todos los contratos involucrados. Así como se hicieron contratos antes de que éste fuera dado a Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V., en Compranet no hay una categoría específica para encontrarlos. Además, en los nombres de proveedores, cuando se trata de consorcios, no aparecen todos los participantes”, añade Claudia Ocaranza, coordinadora de Periodismo de PODER.

*El Negocio del Tren Maya* pone la lupa sobre los mecanismos de supuesta participación de pueblos y comunidades afectadas y el impacto ambiental que tendrá el proyecto en el sureste de México. “Encontramos que el proceso de consulta indígena **no fue un ejercicio de participación efectiva sino un espacio de transacción, una moneda de cambio**: te otorgo derechos, como salud, educación, vivienda y trabajo, pero tú me garantizas la aceptación del proyecto”, sostiene Daniel Castrejón, investigador de PODER. “El Tren Maya careció, desde el inicio, de un mecanismo para la integración legítima de los pueblos. El proceso de aprobación terminó por ser igual a cualquier megaproyecto de las administraciones pasadas”.

El especial también está integrado por varios reportajes, como [el de la reserva Cuxtal](#), en Yucatán, donde la especulación inmobiliaria se suma a los megaproyectos turísticos y hoteleros relacionados con el Tren Maya para generar un escenario de destrucción ecológica y del tejido social de las comunidades.

[\*\*>>Descarga los datos claves de la investigación aquí.\*\*](#)