

La militarización de la vida pública y el gobierno civil: implicaciones para el ejercicio del gobierno

Camino armado: militarizando comunicaciones y transportes

María Guadalupe Vega



Prólogo

Las Fuerzas Armadas (FFAA) han adquirido una mayor participación en diversas tareas del gobierno civil durante la administración de Andrés Manuel López Obrador (2018 – 2024). Esto ha sido posible gracias a la transferencia de funciones y presupuestos que originalmente pertenecían a instituciones civiles, muchas de las cuales se encuentran al margen del orden constitucional vigente. Adicionalmente, las FFAA son respaldadas por un discurso proveniente del Poder Ejecutivo que las califica como las únicas capaces de desarrollar cualquier función dentro de la Administración Pública al ser –desde su perspectiva– altamente eficientes, incorruptibles y disciplinadas.

En el “Inventario Nacional de lo Militarizado”, una investigación del Programa de Política de Drogas (PPD) en colaboración con Intersecta y México Unido Contra la Delincuencia (MUCD) se detalla el número de transferencias de funciones y presupuesto de origen civil con el que se ha beneficiado a las FFAA. En la segunda edición de la investigación se demuestra que, entre 2006 y 2022, estas transferencias se realizaron en al menos 291 ocasiones a través de distintos mecanismos que van desde reformas normativas hasta la emisión de decretos presidenciales y convenios con las FFAA. Además, el Poder Legislativo ha presentado 87 iniciativas que contribuyen a la militarización del país.

Lo preocupante no sólo es el monto y las nuevas funciones que han adquirido las FFAA, sino el debilitamiento de las instituciones civiles y el Estado de derecho, y los riesgos que entraña para la democracia. Entre ellos, están la subordinación de las autoridades democráticamente electas a las FFAA, la pérdida de potestad de las instituciones civiles sobre distintas funciones de gobierno –y su consecuente reducción presupuestal- y la poca transparencia y rendición de cuentas con las que las FFAA ejercen los recursos públicos.

La participación de las FFAA tanto en tareas de seguridad como en otras áreas de la vida pública debe estar en el debate público porque se ha normalizado su presencia y pese a que, desde la sociedad civil existen propuestas para retomar la vía civil, lo cierto es que en el aparato estatal parece que no existe voluntad política para concretar una alternativa a la militarización de la seguridad y la vida pública del país. A más de 17 años del inicio de la “guerra contra el crimen organizado”, la crisis de violencia, inseguridad, violaciones a derechos humanos y debilitamiento de las instituciones civiles de seguridad sigue vigente. Es una crisis que no cesa. Más grave aún, por inercia institucional y falta de voluntad política, se ve a la militarización ya no solo como la única alternativa a la seguridad, sino también como una forma de gobernar, lo cual sin duda debe hacernos reflexionar sobre el futuro de nuestra democracia.

En este sentido, MUCD ha buscado reflexionar sobre las implicaciones que tiene la participación de las FFAA tanto en tareas de seguridad pública como en la vida pública del país. En 2021 publicamos la serie “La militarización de la seguridad pública: impidiendo la construcción de un México más seguro y en paz”, cuyo propósito fue incentivar la conversación sobre la necesidad de cambiar la estrategia de seguridad pública a través de la desmilitarización y la construcción de una seguridad con enfoque ciudadano y civil. Posteriormente, con nuestra segunda serie de documentos “La militarización de la vida y la seguridad pública: amenazas a la estabilidad democrática y la paz en México”, publicados en 2023, nos enfocamos a documentar las repercusiones de la militarización en la vida pública, sus consecuencias y riesgos para la democracia del país.

Esta nueva serie, titulada “La militarización de la vida pública y el gobierno civil: implicaciones para el ejercicio del gobierno”, documentamos la forma en que la militarización ha trascendido la esfera de la seguridad para abarcar otras áreas de la administración pública y visibilizamos cómo es que ahora las FFAA cuentan con facultades y presupuestos que originalmente pertenecían a instituciones civiles, algo que no solamente deforma sus funciones, sino que trastoca el diseño del Estado y pone en riesgo la democracia.

Este informe documenta cómo las FFAA han ampliado su participación en las áreas de comunicaciones y transportes, desplazando a las instituciones civiles diseñadas para tal fin. Ahora tienen el control del comercio marítimo, de la infraestructura ferroviaria, la administración y operación de los principales puertos y aeropuertos del país y hasta la operación de una aerolínea comercial, lo cual es alarmante porque formalmente tienen la capacidad de controlar la entrada y salida de mercancías del país, así como de controlar el tránsito terrestre, marítimo y hasta aéreo de las personas en todo el territorio nacional, sin contar su entrada y salida por puntos migratorios en aeropuertos y aduanas.

Marina Mercante y administración portuaria

El 07 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la reforma a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos.² Esta reforma habilitó a la SEMAR para llevar el control de puertos y aduanas, así como del comercio marítimo y de las comunicaciones y transportes la cual fue impugnada por una minoría parlamentaria del Senado de la República mediante una acción de inconstitucionalidad 2/2021.³

Esta minoría parlamentaria presentó ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) este mecanismo jurídico por considerar que transferir a la SEMAR la seguridad de los puertos y distintas facultades sobre la Marina Mercante, originalmente desempeñadas por la SCT - hoy SICT - atenta contra la Constitución; sin embargo, hasta la fecha, ese asunto no ha sido resuelto, por lo que las normas respectivas son válidas y están siendo aplicadas.

Como consecuencia de esos ajustes normativos y a través de la administración de distintas empresas estatales que inicialmente operaba la SCT,⁴ la SEMAR administra los sistemas portuarios de Altamira, Dos Bocas, Ensenada, Guaymas, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Progreso, Puerto Vallarta, Tampico, Topolobampo, Tuxpan, Veracruz (desde 2021),⁵ Coatzacoalcos, Puerto Chiapas y Salina Cruz (desde 2022).⁶ Asimismo, a finales de 2022, se asignó a la SEMAR la administración de los sistemas portuarios de Acapulco⁷ y Cabo San Lucas⁸ que antes estuvieron administrados por particulares.

Las modificaciones en materia de comercio marítimo y control portuario permiten que la SEMAR se beneficie del uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público federal, la construcción de obras e instalaciones portuarias y la prestación de los servicios portuarios en todas las zonas marítimas indicadas, así como de la administración y explotación comercial de los bienes inmuebles que integren su zona de desarrollo.

² DOF, Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, 7 de diciembre de 2020. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5606867&fecha=07/12/2020

³ SCJN, Acuerdo por medio del cual se integra el expediente de la acción de inconstitucionalidad 2/2021, SCJN, 8 de enero de 2021. Disponible en: https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/acuerdos_controversias_constit/documento/2021-01-14/MP_Accinconst-2-2021.pdf

⁴ DOF, Relación de entidades paraestatales de la Administración Pública Federal (2020), 14 de agosto de 2020. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5598392&fecha=14/08/2020

⁵ Relación de entidades paraestatales de la Administración Pública Federal (2021), 13 de agosto de 2021. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5626537&fecha=13/08/2021

⁶ DOF, Relación de entidades paraestatales de la Administración Pública Federal (2022), 13 de agosto de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5661115&fecha=12/08/2022

⁷ DOF, Resolución mediante la cual se autoriza la constitución de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria, denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Acapulco, S.A. de C.V., agrupada al sector coordinado por la Secretaría de Marina, 24 de noviembre de 2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5672270&fecha=24/11/2022

⁸ DOF, Oficio mediante el cual el C. Secretario de Hacienda y Crédito Público autoriza la constitución de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Cabo San Lucas, S.A. de C.V., agrupada al sector coordinado por la Secretaría de Marina, 29 de diciembre de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5676012&fecha=29/12/2022

Administración y control aeroportuario

La construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y del Aeropuerto Internacional de Tulum y su posterior administración a cargo del Ejército, fueron apenas el punto de partida de una serie de concesiones para la administración de otros aeropuertos y empresas relacionadas con los mismos, así como su “ampliación y mejora”. Es el caso de los aeropuertos de Chetumal y Palenque, actualmente dirigidos por la SEDENA y del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) a cargo de la SEMAR desde octubre de 2023.

Al margen de aquellas concesiones que ya se han materializado, el Presidente López Obrador anunció que la SEMAR se hará cargo también de otros aeropuertos del país, como el de Ciudad del Carmen, Ciudad Obregón y Guaymas.⁹

En principio, la asignación para la construcción del AIFA a cargo del Ejército respondió a la supuesta lógica de eficiencia y eficacia de éstas para el desarrollo de obra pública; sin embargo, en los hechos, este argumento encuentra poca comprobación. Por ejemplo, sabemos que la SEDENA usó dinero de su presupuesto para contribuir a la construcción del AIFA y que este dinero se tomó del Fideicomiso Público de Administración y Pago de Equipo Militar. Además, hay discrepancia en la información presentada ante la Auditoría Superior de la Federación (ASF), pues se gastaron \$20,243.1 miles de millones de pesos (mdp) más de lo que se reportó, y se informó que ingresaron \$19,204.6 mdp más de lo que realmente se recibió. Adicionalmente, el GACM donó materiales, equipos y objetos con un valor de \$6,012.1 mdp sin registrar que tuvieran algún costo.¹⁰

Por otro lado, además de la asignación directa para la construcción o, en su caso, ampliación y mejora de estas obras públicas, saltándose cualquier licitación pública, los aeropuertos son administrados por el Ejército y la Marina, esto significa que las FFAA tienen a su cargo la operación y explotación de estos. Adicionalmente, corresponde al Ejército la operación de la Aerolínea del Estado Mexicano “Mexicana”, para brindar el servicio de transporte aéreo regular -nacional e internacional- de pasajeros, carga, correo o una combinación de estos.

⁹ Alejandro Santos Cid, “La Marina tomará el control del Aeropuerto Internacional de Ciudad de México”, El País, 28 de junio de 2023. Disponible en: <https://elpais.com/mexico/2023-06-28/la-marina-tomara-el-control-del-aeropuerto-internacional-de-ciudad-de-mexico.html>

¹⁰ México Unido Contra la Delincuencia, “El Negocio de la militarización: Opacidad, poder y dinero” (Segunda edición), febrero de 2024. Disponible en: https://www.muco.org.mx/wp-content/uploads/2024/02/Negocio2.0.pdf?fbclid=IwAR0UoaLgh2_er7V6-3DNdRV7M8VJQddB2vgriBu7-HiWqvGigIAAPxmKbKU

De este modo, las facultades de las FFAA no se agotan con la realización de obras de carácter prioritario como la construcción y mejora de los distintos aeropuertos, sino que ahora tienen el control de los mismos. Esto es sumamente peligroso debido a que están sustituyendo a las instituciones civiles encargadas históricamente de estas tareas, las cuales habían desarrollado capacidades técnicas y el funcionamiento de los aeropuertos.

La preocupación anterior se agrava considerando que, al ejercer su derecho a la movilidad vía aérea, las personas tendrán contacto con instituciones armadas en sus pasos por los aeropuertos. Esta situación es atípica, pues a diferencia de otros países, como Italia, que desde 2020 tiene intervención estatal en el sector de transporte aéreo a través de ITA Airways,¹¹ una compañía en la que el Ministerio de Economía y Finanzas de aquel país tiene una participación del 100%, en México, a partir de este sexenio, los servicios de control y transporte aéreo están a cargo de las instituciones que tienen el monopolio de la fuerza del Estado: el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea.

Todo esto ha sido posible a través de empresas estatales creadas o transferidas a la SEDENA y a la SEMAR durante el sexenio del presidente López Obrador. Primero, para cada uno de los aeropuertos: AIFA (2020), Tulum, Chetumal, Palenque (2022) Ciudad de México (2023) y para la operación de la "Aerolínea del Estado Mexicano" (2023). Segundo, con la fusión de las empresas relativas a la aerolínea y los aeropuertos de Tulum, Chetumal y Palenque, dentro del Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica; empresa creada también en 2022 y que es administrada por la SEDENA.

La aparición cronológica y facultades concedidas en materia aeroportuaria en favor de las FFAA a través de las empresas se sintetiza a continuación:

¹¹ ITA Airways, Mundo ITA Airways. Disponible en: https://www.ita-airways.com/es_es/fly-ita/ita-world/about-us.html

Tabla 1. Cronología de la designación de funciones aéreas a favor de las FFAA

Fecha de creación o transferencia	Dependencia encargada	Nombre de la empresa	Facultades inherentes
14/12/2020	SEDENA	Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V. ¹²	<ul style="list-style-type: none"> Administrar, operar, explotar y construir el Aeropuerto de que se trata (AIFA y Tulum).
13/04/2022	SEDENA	Aeropuerto Internacional de Tulum, Zamá, S.A. de C.V. ¹³	<ul style="list-style-type: none"> Prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales. Obtener concesiones, permisos, licencias y autorizaciones.
		Aeropuerto Internacional de Chetumal, Cuna del Mestizaje, S.A. de C.V. ¹⁴	<ul style="list-style-type: none"> Administrar, operar, explotar y en su caso, construir (en vías de ampliación y mejoras) el Aeropuerto de que se trata (Chetumal o Palenque). Prestar los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, por sí o por conducto de diversas figuras jurídicas de derecho público y privado. Obtener concesiones, permisos, licencias, autorizaciones.
		Aeropuerto Internacional de Palenque, Señor Pakal, S.A. de C.V. ¹⁵	
		Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V. ¹⁶	<ul style="list-style-type: none"> Agrupar y detentar 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 "Tren Maya", así como de cualquier sociedad de naturaleza pública o privada que tenga cláusula de exclusión de extranjeros.
18/05/2023	SEDENA	Aerolínea del Estado Mexicano, S.A. de C.V. ¹⁷	<ul style="list-style-type: none"> Promover, explotar y prestar el servicio público de transporte aéreo regular nacional e internacional de pasajeros, carga, correo o una combinación de estos, por cuenta propia o, a través de personas públicas o privadas. Promover, explotar y prestar el servicio público de transporte aéreo no regular nacional e internacional, en sus variantes de fletamento bajo la modalidad de paquete turístico o de traslado, chárter y taxi aéreo, por cuenta propia o, a través de personas públicas o privadas, así como aquellos servicios complementarios y conexos. Obtener, bajo cualquier título, concesiones, permisos, licencias, autorizaciones y en general.

¹² DOF, Resolución por la que se autoriza la constitución de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V., misma que estará agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional, DOF, 14 de diciembre de 2020. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5607471&fecha=14/12/2020

¹³ DOF, Resolución por la que se autoriza la constitución de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Aeropuerto Internacional de Tulum, Zamá, S.A. de C.V., misma que estará agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional, DOF, 13 de abril de 2022. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5649071&fecha=13/04/2022

¹⁴ DOF, Resolución por la que se autoriza la constitución de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Aeropuerto Internacional de Chetumal, Cuna del Mestizaje, S.A. de C.V., misma que estará agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional, DOF, 13 de abril de 2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5649067&fecha=13/04/2022

¹⁵ DOF, Resolución por la que se autoriza la constitución de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Aeropuerto Internacional de Palenque, Señor Pakal, S.A. de C.V., misma que estará agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional, DOF, 13 de abril de 2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5649069&fecha=13/04/2022

¹⁶ DOF, 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, DOF, 13 de abril de 2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5649068&fecha=13/04/2022

¹⁷ DOF, Resolución mediante la cual se autoriza la constitución de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria, denominada "Aerolínea del Estado Mexicano", S.A. de C.V., agrupada al sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional, DOF, 18 de mayo de 2023. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5689088&fecha=18/05/2023

Fecha de creación o transferencia	Dependencia encargada	Nombre de la empresa	Facultades inherentes
07/10/2023*	MARINA	<p>Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.</p> <p>Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.</p> <p>Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.¹⁸</p>	<p>De la empresa GACM:</p> <ul style="list-style-type: none"> Adquirir acciones, intereses o participaciones en empresas de participación estatal mayoritaria y en sociedades de naturaleza privada, ya sea como fundadora o mediante adquisiciones de acciones o participaciones en sociedades ya establecidas, dedicadas a la construcción, administración, operación y mantenimiento de aeropuertos, incluida la prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales. Construir, administrar, operar, dar mantenimiento y explotar los aeródromos civiles. <p>De la empresa Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México:</p> <ul style="list-style-type: none"> Proporcionar toda clase de servicios de asesoría de carácter técnico, de ingeniería, administrativo, financiero, de procesamiento y control de datos; llevar a cabo investigaciones para desarrollo tecnológico o investigaciones profesionales. Implementar y desarrollar programas, procedimientos e incentivos. Obtener, adquirir, usar, licenciar o disponer de todo tipo de patentes. Obtener todo tipo de préstamos o créditos con o sin garantía. <p>De la empresa Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México:</p> <ul style="list-style-type: none"> Administrar, operar, construir y explotar uno o varios aeródromos civiles y aeropuertos ubicados en la Ciudad de México. Prestar servicios aeroportuarios complementarios y comerciales, y servicios auxiliares y especiales necesarios para la explotación de dichos aeropuertos.

**El Acuerdo por el que se agrupan a la SEMAR las tres empresas, fue publicado el 08 de agosto de 2023, pero entró en vigor 60 días naturales después.

Fuente: elaboración propia, con información obtenida en el DOF.

La lectura general en torno a esta evolución es que el gobierno de Andrés Manuel López Obrador ha buscado de algún modo “blindar” la participación del Ejército y la Armada en estas tareas de control aeroportuario y la operación de una aerolínea comercial, tanto con la creación de las empresas, como con distintos ajustes normativos que hacen lo posible para justificar este traslado de funciones a las FFAA, aún y cuando estas labores estén completamente alejadas de sus funciones constitucionales de preservar la seguridad nacional, garantizar la integridad territorial del país y auxiliar a la población en situaciones de desastres.

¹⁸ DOF, Acuerdo por el que se agrupan al sector coordinado por la Secretaría de Marina, las entidades paraestatales denominadas “Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México”, S.A. de C.V.; “Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México”, S.A. de C.V., y “Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, S.A. de C.V, DOF, 8 de agosto de 2023. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5697793&fecha=08/08/2023

Construcción, administración, operación y explotación de aeropuertos

Como se mencionó, estas nuevas facultades a las FFAA se hicieron evidentes con la creación de la empresa encargada de construir, administrar y operar el AIFA en 2020 para luego replicarlo en los aeropuertos de Tulum, Chetumal y Palenque en abril de 2022, todos administrados hoy por la SEDENA; así como con la transferencia en favor de la SEMAR de las empresas estatales relacionadas con el aeropuerto de la Ciudad de México en 2023.

A pesar de contar con una diferencia notoria entre los aeropuertos Felipe Ángeles, Tulum (construidos desde cero), Chetumal y Palenque (en lo que se buscó su ampliación y mejora); todos tienen en común que su administración, operación y explotación se encomendó al Ejército sobre infraestructura ya instalada y operada por instancias de carácter civil. Asimismo, coinciden en que su capital social inicial fue de un millón de pesos.

Otras de las coincidencias con los aeropuertos de nueva creación es que hubo oposición por parte de las y los vecinos que se verían afectados por el proyecto, ya que no se comprobó el impacto ambiental y social de los mismos; y tampoco se respetó el derecho a la consulta previa, libre e informada en algunas comunidades indígenas, lo cual es violatorio en materia de derechos humanos.

Por otro lado, la construcción del Aeropuerto Internacional de Tulum implicó la tala de al menos 1.3 millones de árboles de más de 60 distintas especies en la zona centro de Quintana Roo. Según la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) del proyecto, se anticiparon 43 impactos ambientales por la construcción de la terminal aérea y perturbaciones a la fauna por contaminación auditiva, contaminación y destrucción del hábitat y del medio abiótico.¹⁹

Si bien en este caso se realizó una consulta para que algunas comunidades indígenas pudieran enviar, a través de la página web de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), las observaciones, sugerencias o propuestas alrededor de la MIA, este tipo de ejercicio no garantiza el derecho de los pueblos al consentimiento previo, libre e informado como se ha señalado previamente.²⁰

¹⁹ Jesús Vázquez, "Aeropuerto de Tulum causaría la tala de 1.3 millones de árboles", *El Economista*, 18 de septiembre de 2022. Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Aeropuerto-de-Tulum-causaria-la-tala-de-1.3-millones-de-arboles-20220918-0049.html>

²⁰ Orsetta Bellani, "Consulta pública sobre Aeropuerto Internacional de Tulum cierra hoy, pero construcción arrancó sin permisos ambientales", *Animal Político*, 3 de febrero de 2023. Disponible en: <https://animalpolitico.com/estados/consulta-publica-aeropuerto-tulum-cierra-construccion-arranco-sin-permisos>

Por su parte, el aeropuerto de la Ciudad de México, aunque es el único a cargo de la SEMAR, es sin duda el más próspero de todos, pues a 80 años de su creación,²¹ cuenta con la infraestructura necesaria para prestar servicios aéreos a vuelos comerciales y transporte de carga. Según información oficial durante 2022, atendió a 31,694,588 pasajeros nacionales y 14,563,933 pasajeros internacionales en vuelos comerciales; además, reportó en transporte de carga 87,101.2 toneladas en operaciones nacionales y 483,707.8 toneladas en operaciones internacionales.²²

Las empresas que integran el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) cuentan ya con un patrimonio consolidado por recursos humanos, financieros y materiales, el cual, por Acuerdo Presidencial pasará de manos de la SICT a la SEMAR.

Al margen de ello, este cambio impacta en la movilidad de esos 31,694,588 pasajeros nacionales y 14,563,933 pasajeros internacionales que se trasladan anualmente (cifras de 2022), pues el personal de la SEMAR, a cargo del control de personas que entran y salen del territorio, tiene acceso no sólo a su información migratoria, sino incluso a sus datos personales, los cuales deben ser tratados conforme a la legislación vigente que les aplica.

Sobre este punto, no existe evidencia que respalde una mejora en la gestión aeroportuaria desde que la SEMAR tomó el control del aeropuerto capitalino. Por el contrario, se ha divulgado información privada y sensible de personas usuarias. Como ejemplo, podemos mencionar el caso de una periodista, quien a finales de 2023 denunció públicamente la mala gestión en el control migratorio y, como respuesta, el AICM, operado por la SEMAR, detalló los movimientos realizados por la periodista dentro del aeropuerto.²³

Esto, además de vulnerar los datos personales de la periodista, representa el mal uso de recursos públicos, pues como sostuvo la organización Artículo 19, “se usan recursos públicos por parte del Estado Mexicano, específicamente para inhibir la crítica sobre la función pública, a una académica quien estaba ejerciendo su derecho a la libertad de expresión.”²⁴

²¹ Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, Antecedentes Históricos, AICM. Disponible en: <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/antecedentes-historia#:~:text=La%20fecha%20de%2019%20de%20edificio%20para%20autoridades%20de%20la>

²² Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, “AICM en cifras, diciembre de 2022”, AICM, 30 de enero de 2023. Disponible en: <https://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/archivos/files/Estadisticas/EstadisticasDiciembre2022.pdf>

²³ El Financiero, “Denise Dresser: ¿Por qué el ‘marcaje’ que hizo el AICM hacia ella es ilegal?”, 20 de diciembre de 2023, Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/2023/12/20/denise-dresser-por-que-el-marcaje-que-hizo-el-aicm-hacia-ella-es-ilegal/>

²⁴ Artículo 19 MX-CA (@article19mex), “La publicación de información privada y sensible de la académica y periodista @DeniseDresserG, por parte del @AICM_mx, es preocupante por estas razones”, publicación de X, 19 de diciembre de 2023, <https://x.com/article19mex/status/1737322128632922371>

Aerolínea del Estado Mexicano

Al margen de la construcción de los cuatro aeropuertos, su administración, operación y explotación; en diciembre de 2022 se difundieron notas acerca de las intenciones del gobierno por crear una aerolínea operada por el Ejército, que tentativamente llevaría el nombre de “Mexicana de Aviación”, igual que aquella que cesó sus operaciones en 2010.²⁵ Esta noticia, en un primer momento difundida tras la filtración masiva de documentos de la SEDENA, realizada por un grupo de activistas informáticos conocido como *Guacamaya Leaks*²⁶ fue posteriormente confirmada por el Presidente de la República.²⁷

La proyección apuntaba a que la nueva aerolínea podría operar desde 2023 con 10 aeronaves rentadas y el avión presidencial²⁸ y sus utilidades estarían destinadas a las pensiones de los soldados.²⁹ Además, se ha dicho que podría tener un costo operativo y administrativo anual de entre mil y mil 800 millones de pesos. El costo dependerá del modelo de aeronaves que se elija, las cuales podrían ser del tipo Airbus A320, Boeing 737 o ATR-72.³⁰

Estas intenciones se corroboran luego con la iniciativa de reforma presentada por el diputado Omar Enrique Castañeda González, de Movimiento Ciudadano, con el objeto de otorgar concesiones para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular a empresas estatales, incluyendo la participación de aeronaves militares de la SEDENA y la SEMAR.³¹

Finalmente, el 18 de mayo de 2023 se autorizó la creación de una empresa de participación estatal encargada de promover, explotar y prestar el servicio público de transporte aéreo regular y no regular nacional e internacional de pasajeros, carga, correo o una combinación de estos, por cuenta propia o, a través de personas públicas o privadas. Hoy sabemos que el nombre de esta aerolínea es “Aerolínea del Estado Mexicano S.A. de C.V.”.

²⁵ Rubén Aguilar, “SEDENA S.A.”, Animal Político, 14 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.animalpolitico.com/analisis/autores/lo-que-quiso-decir/sedena-s-a>

²⁶ Jacobo García y Elías Camhaji “Una masiva filtración expone el poder del ejército mexicano en la vida pública”, El País, 1 de octubre de 2022. Disponible en: <https://elpais.com/mexico/2022-10-01/una-masiva-filtracion-expone-el-poder-del-ejercito-mexicano-en-la-vida-publica.html>

²⁷ Elena Reina, “López Obrador confirma la creación de una aerolínea del Ejército”, El País, 4 de octubre de 2022. Disponible en: <https://elpais.com/mexico/2022-10-04/lopez-obrador-confirma-la-creacion-de-una-aerolinea-del-ejercito.html>

²⁸ Animal Político, “Aerolínea del Ejército podría operar en 2023 con 10 aeronaves rentadas y el avión presidencial: AMLO”, 4 de octubre de 2022. Disponible en: <https://animalpolitico.com/politica/nueva-aerolinea-ejercito-2023-SEDENA-amlo>

²⁹ Animal Político, “AMLO plantea que aerolínea del Ejército se llame Mexicana de Aviación; utilidades se usarán en pensiones de soldados, dice”, 5 de octubre de 2022. Disponible en: <https://animalpolitico.com/politica/amlo-aerolinea-sedena-mexicana-aviacion-pensiones>

³⁰ Miriam Ramírez, “SEDENA planea esquivar la ley para tener su aerolínea, revela Guacamaya Leaks”, El Universal, 4 de octubre de 2022. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/sedena-planea-esquivar-la-ley-para-tener-su-aerolinea-revela-guacamaya-leaks/>

³¹ Cámara de Diputados, Iniciativa con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos, presentada por el Diputado Omar Enrique Castañeda González, Cámara de Diputados, 11 de octubre de 2022. Disponible en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2022/oct/20221011-III-4.pdf>

El capital social con el que se constituyó esta empresa es idéntico que aquellas para la construcción/ampliación y mejoras, administración, operación y explotación de los aeropuertos, es decir, un millón de pesos representado en cien acciones nominativas, cada una con un valor nominal de \$10,000.00; de las cuales \$990,000.00 son de origen presupuestal de la SEDENA y \$10,000.00 del Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada (Banjército), como accionista minoritario.

Con todo ello, se hace evidente la tendencia estatal encaminada a empoderar a las FFAA desde distintos frentes; particularmente al Ejército con la construcción, administración, operación y explotación de proyectos aeroportuarios en un primer momento y, eventualmente, con la posibilidad de concesionar la prestación de servicios aéreos, con una base legal incluida.

Para la operación de la aerolínea Mexicana, la SEDENA celebró un contrato de arrendamiento financiero de dos aeronaves por un periodo de 7.5 años, con el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS) por un monto de hasta \$2,498 mdp.³² Ese gasto deberá ser cubierto con el presupuesto que se asigne a la SEDENA, en caso de que en la actividad empresarial de la aerolínea sea insuficiente para mantener los costos de operatividad.

Sin perjuicio de ello, inició sus operaciones comerciales el 26 de diciembre de 2023 con una cobertura inicial de 14 destinos en el país, a saber: Tijuana, Monterrey, Mazatlán, Guadalajara, Puerto Vallarta, Ixtapa Zihuatanejo, Acapulco, Palenque, Villahermosa, Chetumal, Tulum, Mérida, Campeche y Ciudad Victoria. Su base principal será el AIFA y la secundaria el Aeropuerto Felipe Carrillo Puerto en Tulum, Quintana Roo, donde tendrá conexión con el Tren Maya.³³

A ese respecto, vale la pena reiterar que la explotación del servicio de transporte aéreo por parte de instituciones armadas es una situación atípica en el contexto internacional, pues sólo México y Argentina³⁴ prevén esta posibilidad. En otros países, la actuación de las FFAA está acotada a la defensa exterior, mientras que el servicio de transporte aéreo se encuentra a cargo de empresas particulares, o bien, de empresas y fondos públicos, operados por autoridades civiles.

³² Banobras, "Contrato de arrendamiento financiero de 2 Boeing entre BANOBRAS y la SEDENA," Transparencia, Banobras. Disponible en: <https://transparencia.banobras.gob.mx/wp-content/uploads/2018/09/Versión-Pública-Contrato-Arrendamiento-2-Boeing-737-800-texto.pdf>

³³ Julieta Sanguino y Omar Barrientos Nieto, "Mexicana de Aviación: destinos, precios y cómo comprar boletos de avión", El País, 26 de diciembre de 2023. Disponible en: <https://elpais.com/mexico/2023-12-26/mexicana-de-aviacion-destinos-precios-de-los-vuelos-y-como-comprar-boletos-de-avion.html>

³⁴ Argentina, Líneas Aéreas del Estado. Disponible en: <https://lade.faa.mil.ar/paginas/institucional.html>

Grupo Olmeca-Maya-Mexica

A la par que el Gobierno Federal intentó justificar la construcción y control de los aeropuertos por parte del Ejército; en abril de 2022 también planteó la necesidad de agrupar a las empresas relacionadas con estos y otros megaproyectos –como el Tren Maya– en el “Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica” (Grupo Olmeca-Maya-Mexica). Otra empresa estatal creada con la encomienda genérica de detentar el control de todos los proyectos prioritarios confiados a la SEDENA.

La importancia del Grupo Olmeca-Maya-Mexica no es menor para el gobierno de Andrés Manuel López Obrador, pues el 21 de agosto de 2023, se autorizó la fusión de las empresas Aeropuerto Internacional de Palenque, Señor Pakal, S.A. de C.V.; Aeropuerto Internacional de Chetumal, Cuna del Mestizaje, S.A. de C.V.; Aeropuerto Internacional de Tulum, Zamá, S.A. de C.V., y Aerolínea del Estado Mexicano, S.A. de C.V., –los distintos aeropuertos, con excepción del AIFA y la Aerolínea– como parte de este Grupo.³⁵

Con la creación de estas figuras jurídicas e incluso su fusión posterior advertimos que se mantiene al ejército ocupado en actos corporativos completamente alejados de sus funciones constitucionales, en aras de justificar su presencia en tareas de control aéreo y con ello se desplazan a otras instituciones, tales como la SICT y, en segundo lugar, se desnaturaliza a los cuerpos armados al otorgarles funciones civiles.

Control del espacio aéreo

Además de la creación de los distintos aeropuertos y del control de su propia aerolínea comercial, ahora el Ejército detenta el control y vigilancia del espacio aéreo civil –tareas que habían estado primordialmente en autoridades civiles de aeronáutica y de comunicaciones y transportes–. Tradicionalmente, la SEDENA ya tenía una instancia para la participación del control aéreo, sin embargo, con la expedición de la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano, publicada en el DOF el 1° de marzo de 2023³⁶, se consolida su dominio total en este tema, pues esta dependencia encabezará y coordinará la totalidad de las acciones del espacio aéreo del país.

³⁵ DOF, Resolución mediante la cual se autoriza la desincorporación por fusión de las empresas de participación estatal mayoritaria denominadas Aeropuerto Internacional de Palenque, Señor Pakal, S.A. de C.V.; Aeropuerto Internacional de Chetumal, Cuna del Mestizaje, S.A. de C.V.; Aeropuerto Internacional de Tulum, Zamá, S.A. de C.V., y Aerolínea del Estado Mexicano, S.A. de C.V., con el Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos, Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V., como entidad fusionante, DOF, 17 de agosto de 2023. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5699145&fecha=17/08/2023

³⁶ DOF, Decreto por el que se expide la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano, DOF, 1 de marzo de 2023. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5681205&fecha=01/03/2023

Esta ley surge como una iniciativa del presidente en abril de 2022, en aras de “cubrir el vacío que subsiste en el marco jurídico mexicano para resguardar de manera adecuada el espacio aéreo (...) generando mecanismos de coordinación interinstitucional para aprovechar las capacidades y recursos civiles y militares con que ya cuenta el Estado mexicano para este fin”.³⁷

Desde su propuesta, nos percatamos que la Ley de Espacio Aéreo buscó dotar de legalidad las atribuciones que ya de por sí realizaba la SEDENA a través de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) y de los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM). Sin embargo, tanto la Ley de Aviación Civil, como la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal prevén que esas facultades en materia aeronáutica corresponden a la SICT, es decir a una autoridad civil.

Quizá uno de los problemas formales es que al expedir la primera, no fueron modificadas las otras dos leyes, por lo que es difusa la línea de actuación que tendrán la SICT y la SEDENA en el otorgamiento de licencias; la supervisión de aeródromos; la construcción y autorización de pistas aéreas; la administración los servicios de control de tránsito, información y seguridad de la navegación aérea; la fijación de normas técnicas de funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes; y el establecimiento de los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de aviación civil.

Además, la Ley de Control del Espacio Aéreo vigente desde el 2 de marzo de 2023, crea tres instancias: el Consejo Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo (CNVPEA), el Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo (CENAV) y el Sistema de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Mexicano (SVPEA), a continuación, se explican sus funciones:

- CNVPEA. El Consejo integrado por el presidente, los titulares de la SEDENA, la SEMAR, la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (SSPC); la SICT y de la Comandancia del CNVPEA tendrá entre sus funciones, emitir las políticas de coordinación e intercambio de información entre las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal para proteger el espacio aéreo.
- CENAV. El Centro depende de la SEDENA y se encarga de tareas de supervisión, alertamiento, interceptación aérea (en caso de vuelos no autorizados o vuelos clandestinos), identificación y asistencia de aeronaves.
- SVPEA. El Sistema de Vigilancia es la instancia de coordinación, cuyo propósito es inhibir y contrarrestar las operaciones aéreas ilícitas que atenten contra la seguridad nacional. Sin embargo, sus funciones específicas no fueron desarrolladas en la Ley.

³⁷ Cámara de Diputados, Gaceta Parlamentaria, Año XXV, Número 6010-XII, Cámara de Diputados, 28 de abril de 2022. Disponible en: <https://comunicacionsocial.diputados.gob.mx/index.php/boletines/la-camara-de-diputados-recibio-y-turno-a-comisiones-dos-iniciativas-del-ejecutivo-federal>

Una de las cosas que más llamó la atención en el proceso de creación de la ley fue su peculiar votación en la Cámara de Diputados: 195 legisladores se abstuvieron frente a los 263 que estuvieron a favor y 26 en contra.³⁸ Por su parte, el Senado de la República aprobó el proyecto de ley con 63 votos a favor, 40 en contra y 5 abstenciones.³⁹

Adicionalmente, quienes se pronunciaron en contra de la iniciativa han señalado que con la expedición de esta ley se otorga el control del espacio aéreo a una autoridad militar, cuando la regla es que estas funciones las lleve a cabo una autoridad civil y, que incluso, ya están dadas a la SICT.

A pesar de ser bastante impopular en ambas Cámaras, las minorías parlamentarias no ejercieron su facultad de promover acciones de inconstitucionalidad contra esta norma –probablemente porque concentraron sus esfuerzos en impugnar las reformas a distintas leyes electorales cuya modificación se dio a conocer un día después, es decir, el 2 de marzo de 2023- y por lo tanto desaprovecharon la oportunidad de pelear por mantener un espacio aéreo civil y un control civil sobre todo lo relacionado con la normativa internacional en esta materia.⁴⁰

En resumen, la SEDENA cuenta con facultades para operar una aerolínea comercial; construyó dos aeropuertos; amplió otros dos; ejerce el control y administración de los cuatro y, además, es la autoridad encargada de vigilar el espacio aéreo. Todo ello al margen de sus funciones constitucionales.

Esta situación es grave, en tanto que no se garantiza que los recursos públicos del Estado se administren con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados, tal como lo exige la Constitución; pues al tener únicamente dos instituciones omnipotentes dentro de la administración, se descuidan elementos importantes como la corrupción.

³⁸ Cámara de Diputados. Boletín No.3634, Cámara de Diputados, 8 de febrero de 2023. Disponible en: <https://comunicacionsocial.diputados.gob.mx/index.php/boletines/la-camara-de-diputados-aprobo-el-dictamen-que-expide-la-ley-de-proteccion-del-espacio-aereo-mexicano>

³⁹ Senado de la República, Comunicado Número 904, Senado de la República, 22 de febrero de 2023. Disponible en: <https://comunicacionsocial.senado.gob.mx/informacion/comunicados/5128-aprueba-senado-ley-de-proteccion-del-espacio-aereo-mexicano>

⁴⁰ DOF, Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales, de la Ley General de Partidos Políticos, de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación y se expide la Ley General de los Medios de Impugnación en Materia Electoral, DOF, 2 de marzo de 2023. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5681325&fecha=02/03/2023

Administración y control de vías férreas

En las secciones anteriores tratamos de demostrar las funciones encomendadas a la SEDENA y la SEMAR en materia de control de puertos y aeropuertos y allí la división parece ser clara: mientras la segunda realiza labores en materia de marina mercante y control portuario; la primera hace lo propio en materia de control aeroportuario.

Sin embargo, por cuanto hace a las vías férreas, ambas instituciones armadas participan de esta materia. Particularmente, la SEDENA mediante la construcción del Tren Maya y su eventual administración, operación y explotación; mientras que la SEMAR con la operación y explotación del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Tren maya

El 13 de abril de 2022 –misma fecha en que se crearon las empresas encargadas de administrar los aeropuertos de Tulum, Palenque y Chetumal– se creó la empresa de participación estatal denominada “Tren Maya, S.A. de C.V.”.⁴¹ Formalmente, la intención de constituir esta empresa era la de construir los tramos 5 Norte, que va del sur de Cancún a Playa del Carmen; el tramo 6, que va de Tulum a Bacalar; y el tramo 7, que va de Bacalar a Escárcega, Campeche.⁴² Sin embargo, la empresa cuenta también con atribuciones para administrar, operar, explotar, y prestar los servicios ferroviarios, complementarios y comerciales necesarios.

Esta obra, considerada en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 como proyecto regional prioritario más grande de su especie, fue proyectado para tener un recorrido de 1,525 kilómetros, pasar por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán. Asimismo, se contempló que tendría 15 estaciones y requeriría de entre 120 mil y 150 mil millones de pesos provenientes de fuentes de financiamiento públicas, privadas y sociales.⁴³

⁴¹ DOF, 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, DOF, 13 de abril de 2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5649070&fecha=13/04/2022

⁴² Eduardo Murillo, “En menos de dos años, la SEDENA construirá 3 fases del Tren Maya”, La Jornada, 10 de enero de 2022. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/notas/2022/01/10/politica/en-menos-de-dos-anos-la-sedena-construira-3-fases-del-tren-maya/>

⁴³ DOF, Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, DOF, 12 de julio de 2019. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019

La expectativa del proyecto fue incrementar la derrama económica del turismo en la Península de Yucatán, crear empleos, impulsar el desarrollo sostenible, proteger el medio ambiente de la zona desalentando actividades como la tala ilegal y el tráfico de especies y propiciar el ordenamiento territorial de la región. Se procurará integrar a la obra y a sus beneficios a los pobladores; se gestionaría los derechos de vía mediante acuerdos con los propietarios de los terrenos respectivos; se buscarían acuerdos benéficos en los casos en los que las vías de propiedad federal se encuentren invadidas y se pediría la aprobación de las comunidades y pueblos originarios mediante consultas.⁴⁴

No obstante, hasta octubre de 2021 se presentaron al menos veinticinco juicios de amparo en contra de la obra; a los que se sumaron cinco juicios más en meses posteriores.⁴⁵ Los argumentos principales para iniciar esos juicios están relacionados con la falta de permisos ambientales para la construcción, aunado a que una obra de ese calado amenaza la selva y vulnera el sistema de cuevas, cenotes y ríos subterráneos. Es decir, lejos de proteger el ambiente e integrar a los pobladores, incluidos los pueblos y comunidades indígenas, con la construcción del Tren Maya, se ha evidenciado el actuar irregular del Estado, a través del Ejército, en estos territorios.

La presencia de esta institución armada durante la construcción del Tren Maya primero, y después para operar el servicio de transporte férreo implica que detenta control sobre ese territorio, como un agente económico y un actor político capaz de incidir en las relaciones sociales e incluso sea parte de procedimientos penales relacionados con la obstrucción de vías de comunicación. Sobre el último punto, el Código Penal Federal prevé sanciones penales para distintos delitos “contra la seguridad de la Nación”; uno de esos delitos es el de sabotaje, el cual contempla una pluralidad de conductas punibles relacionadas con la obstrucción de vías de comunicación, servicios públicos o funciones de las dependencias del Estado.

La pena aplicable va de dos a 20 años de prisión, además de una multa entre los \$1,000 y \$50,000 pesos por “dañar, destruir, perjudicar o entorpecer ilícitamente vías de comunicación, servicios públicos, funciones de las dependencias del Estado, con el fin de trastornar la vida económica del país o afectar su capacidad de defensa”.⁴⁶

⁴⁴ *Ídem*.

⁴⁵ Lidia Arista, “Decenas de amparos bajan velocidad al Tren Maya, obra emblema de AMLO”, *Expansión política*, 30 de mayo de 2022. Disponible en: <https://politica.expansion.mx/presidencia/2022/05/30/decenas-de-amparos-bajan-velocidad-al-tren-maya-obra-emblema-de-amlo>

⁴⁶ Cámara de Diputados, Código Penal Federal, Cámara de Diputados, julio de 2024. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPF.pdf>

El problema con ese tipo penal es que las conductas sancionadas son amplias y el Ejército puede afirmar que encuadran en ellas las personas que, en ejercicio de sus libertades fundamentales como la reunión y la protesta, causen daño, perjudiquen o entorpezcan el tránsito normal del Tren Maya u otras vías de comunicación y servicios que administra. Es decir, ante el posible escenario en que manifestantes hagan bloqueos de las vías de comunicación o marchas que se interpongan a la prestación de los distintos servicios que prestan las FFAA, éstas podrían denunciar la comisión del delito de sabotaje y las personas manifestantes serían investigadas y podrían pasar hasta 20 años en prisión por estas razones.

Esta situación, pensada en abstracto, parecería un escenario terrible para las personas defensoras de derechos humanos y del territorio, sin embargo, no sólo es jurídicamente posible, sino que la empresa Tren Maya ya denunció penalmente a pobladores de la comunidad de Citilcum, pueblo indígena maya, por haber protestado y bloqueado un paso del Tren Maya, cuyo tramo dividió al pueblo de la escuela primaria y dificulta el acceso de padres de familia y alumnos.⁴⁷ Incluso, dicha empresa ofertó el desistimiento de la denuncia, siempre que los manifestantes, madres y padres de familia, se disculpen públicamente y firmaran un documento en el que se comprometieron a no volver a realizar protesta alguna contra el Tren Maya.

De este modo, el hecho de que el Ejército ahora opere un tren para el transporte de pasajeros y mercancías va más allá de dejar en manos de una institución que no fue creada, ni está capacitada para la prestación de este servicio público; restringe en forma real el ejercicio de libertades fundamentales de la ciudadanía y genera impactos sociales, económicos y políticos dentro del territorio.

Istmo de Tehuantepec

Otras de las consecuencias de la reforma en materia de Marina Mercante publicada el 7 de diciembre de 2020 fue que la SEMAR tenga, entre otras facultades, la de prestar servicios que coadyuven al desarrollo marítimo nacional, así como el coordinar los medios de transporte que operen dentro de los puertos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento.

⁴⁷ Proceso, Redacción, "Tren Maya denuncia penalmente a pobladores de Citilcum por protestar contra la obra", 31 de julio de 2024, <https://www.proceso.com.mx/nacional/2024/7/31/tren-maya-denuncia-penalmente-pobladores-de-citilcum-por-protestar-contra-la-obra-334012.html>

De ahí que el 14 de octubre de 2022 el presidente emitió un Acuerdo por el que agrupa al sector coordinado por la Secretaría de Marina en la entidad paraestatal denominada Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (creada en 1999)⁴⁸ Esta empresa tiene a su cargo dos objetivos prioritarios, a saber:

- Promover el mejoramiento y la modernización de infraestructura ferroviaria en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.
- Promover el mantenimiento de infraestructura ferroviaria en las líneas Chiapas Mayab.

De ahí que, además de tener facultades en materia de marina mercante y control de puertos, la SEMAR esté a cargo actualmente de la modernización de la infraestructura ferroviaria en la zona del Istmo que conecta el Golfo de México con el Océano Pacífico, por considerarse un servicio conexo entre ambos puertos.

⁴⁸ DOF, 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., DOF, 14 de octubre de 2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5668431&fecha=14/10/2022

Esta publicación forma parte de la serie “La militarización de la vida pública y el gobierno civil: implicaciones para el ejercicio del gobierno” elaborada por MUCD. En esta serie, se examina cómo la militarización ha ido más allá de la esfera de la seguridad pública, penetrando otras áreas de la administración pública. Este fenómeno altera el diseño constitucional del Estado mexicano, poniendo en riesgo el funcionamiento del gobierno civil y, en consecuencia, afectando el funcionamiento efectivo de la democracia.

Dirección General: Lisa Sánchez

Coordinación: Jonathan De Vicente Encarnación

Autor: María Guadalupe Vega

