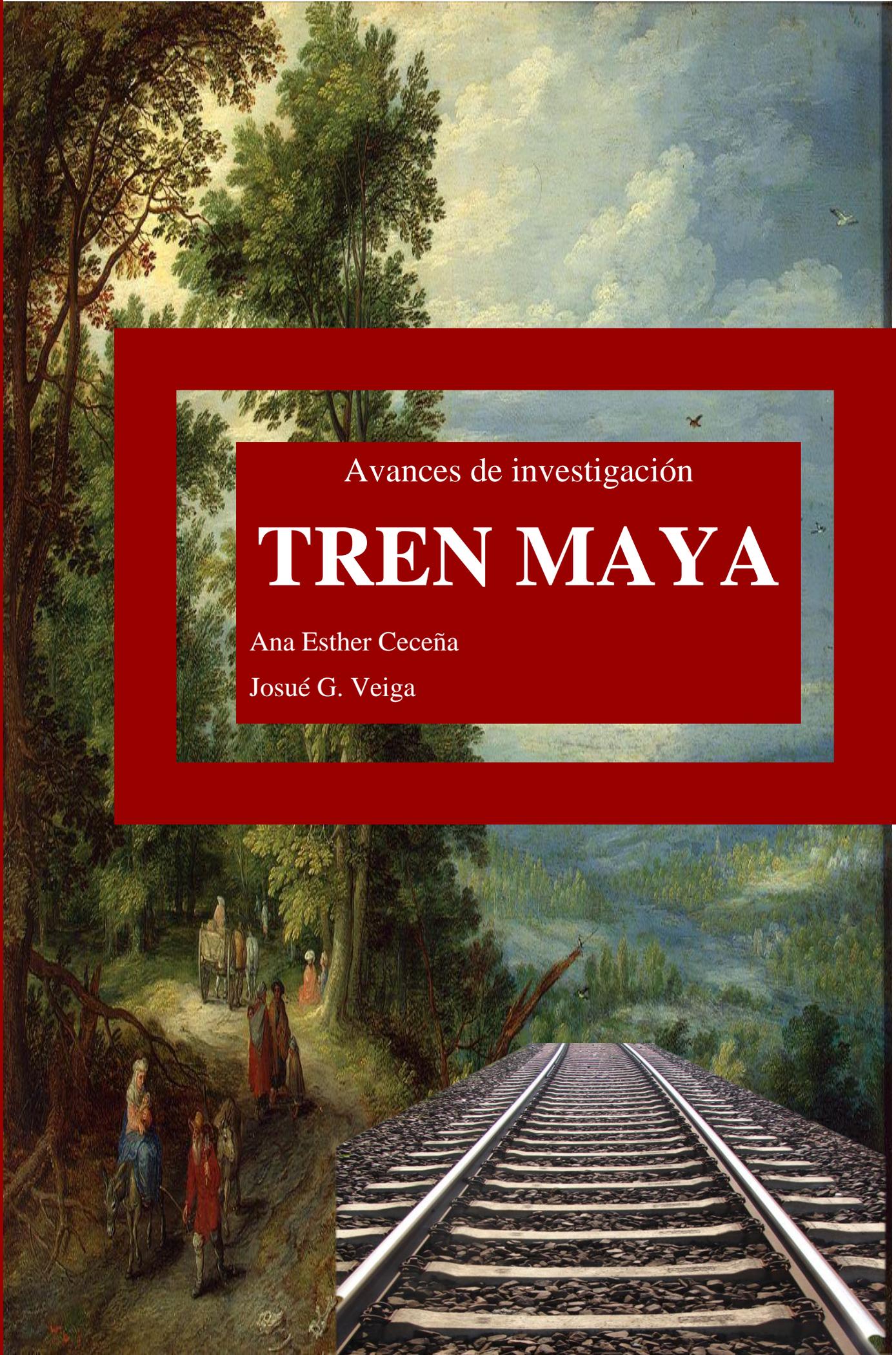




Observatorio Latinoamericano de Geopolítica



OLAG



Avances de investigación

TREN MAYA

Ana Esther Ceceña

Josué G. Veiga

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Enrique Luis Graue Wiechers *Rector*
Leonardo Lomelí Vanegas *Secretario General*
Leopoldo Silva Gutiérrez *Secretario Administrativo*
Alberto Vital Díaz *Coordinador de Humanidades*

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS

Armando Sánchez *Director*
Isalia Nava *Secretaria Académica*
Patricia Llanas *Secretaria Técnica*

OBSERVATORIO LATINOAMERICANO DE GEOPOLÍTICA

Ana Esther Ceceña *Coordinadora*

LABORATORIO DE EMPRESAS TRANSNACIONALES

Raúl Ornelas Bernal *Coordinador*

La presente publicación es resultado de un trabajo colectivo realizado en el Observatorio Latinoamericano de Geopolítica (OLAG) y el Laboratorio de estudios sobre empresas transnacionales (LET), ambos con sede en el Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM. Agradecemos al Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (Proyecto IG300318) de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico de la UNAM.

Ciudad Universitaria, diciembre 2019.

Megaproyectos para el mercado mundial

Ana Esther Ceceña

*Se fomentará el turismo en el Caribe y en las zonas arqueológicas de las culturas olmecas y maya, porque vamos a construir una línea férrea para un **tren de alta velocidad** que recorrerá la ruta Cancún- Tulum- Bacalar-Calakmul-Palenque.*

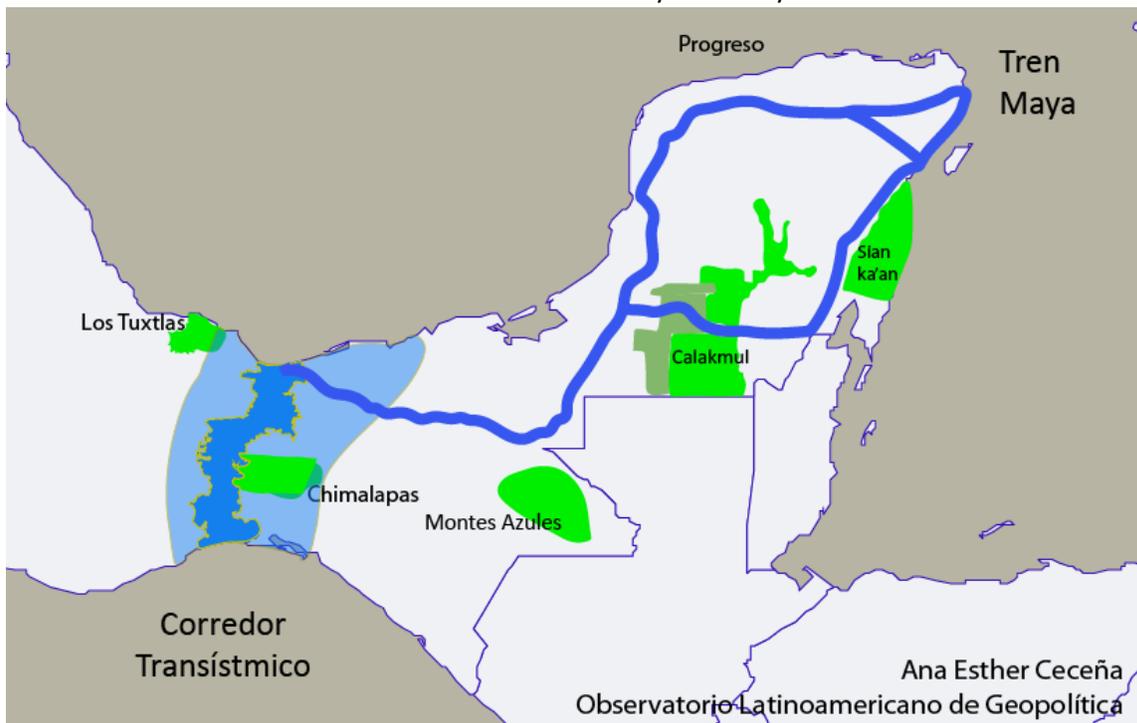
Carta de López Obrador a Trump

Los megaproyectos del Sureste

El Tren Maya es una pieza de un gran proyecto de transformación territorial de la región Sur-Sureste de México que se extiende desde el Caribe hasta la costa del Pacífico a través del Corredor Transístmico.

Mapa 1

Trazo principal de los megaproyectos del Sureste de México:
Corredor Transístmico y Tren Maya



Con el neoliberalismo se abrió un proceso de redefinición territorial que buscaba garantizar la integración y fluidez de todas las riquezas y potencialidades del continente. Se canceló la mayor

parte de los sistemas normativos de protección al patrimonio de las naciones facilitando la entrada irrestricta de capital extranjero a la explotación de hidrocarburos y minas; se privatizó (a disposición del capital extranjero también) la tierra (reforma constitucional al artículo 123), los servicios básicos y hasta la seguridad y cuidado de fronteras. Rompiendo esas trabas, el paso siguiente consistió en impulsar una red de comunicaciones capaz de trasladar las riquezas del continente al mercado mundial. Surgen ahí dos grandes proyectos de infraestructura (en realidad es cuando se empieza a hablar de megaproyectos), que eran en todos los casos canales de salida. Contrario a lo que ocurrió en Panamá, donde se habilitó el canal porque era el paso más estrecho del continente, estas modernas vías, Siglo XXI, buscaban por un lado ofrecer un paso interoceánico ágil como en Tehuantepec, con 200 km de longitud, pero también correspondían a las rutas de acceso y explotación de las riquezas y a su incorporación al mercado mundial, como en el caso de la ruta que atraviesa la Cuenca amazónica, con 20,000 km de recorrido. Se diseñó así un entramado de rutas desde la punta Sur del continente hasta el centro de México, que se presentó, iniciando este Siglo, bajo la figura de dos proyectos independientes: la Infraestructura de Integración Regional de Sur América (IIRSA)¹ y el Plan Puebla Panamá (PPP).

El PPP había sido precedido por el *El Sur también existe: Un ensayo sobre el desarrollo regional de México*, en plena época salinista, y por el *Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec*, ya en tiempo de Zedillo (Ceceña, 1997). Ambos revivían un viejo anhelo que enfrentó variados obstáculos, hasta encaminarse a Panamá.

Tehuantepec como posible paso interoceánico es contemporáneo de la conquista española y, aunque olvidado después, el proyecto no deja de ser mencionado desde finales del siglo XVIII hasta bien entrado el siglo XIX. La región es igualmente el lugar donde se concentran las ambiciones imperiales y donde, por lo tanto, se juegan las posiciones geoestratégicas de la competencia mundial. (Rajchenberg, E. y Héau, C., 2002: 24)

La inspiración geopolítica del tren

La envergadura geopolítica de un proyecto de esta naturaleza y los efectos estratégicos de transformación de la región del Sureste de México se colocan como punto nodal de tránsito del mercado mundial y por tanto en punto nodal de la guerra por el control del mundo.

La cintura de América, como la llamara Pablo Neruda, es la bisagra más angosta entre Atlántico y Pacífico, con el agregado de encontrarse ubicada en una gran isla en la que se ubica la mayor potencia mundial que se haya conocido hasta el momento. Para Estados Unidos, pero también para sus competidores, el control de esta región puede hacer la diferencia en la jerarquía de poderes a nivel mundial. Eso explica todos los movimientos de las potencias por posicionarse en el Caribe y particularmente los de Estados Unidos por mantener el Gran Caribe y el Golfo de México como parte

¹ Este proyecto cambió de nombre a COSIPLAN y quedó a cargo de UNASUR, recientemente desintegrada por ser una de las instancias de articulación creadas por la ola progresista en América del Sur. La construcción de infraestructuras diseñada ha avanzado lenta y desigual, enfocándose en las regiones prioritarias. Ver Ceceña, Aguilar y Motto, 2007.

Adicionalmente, la rapidez con que los productos fluyen hacia los mercados finales forma parte de los componentes de una buena posición en la competencia. Llegar a tiempo a un mercado puede hacer la diferencia en las jerarquías de la competencia.

En esta circunstancia, la agilidad y seguridad del traslado, de la comunicación material, son elementos sustanciales que pesan en las condiciones de valorización y en la situación de competencia en el mercado. Esto significa que la circulación de mercancías y los procesos de producción en el tránsito no solamente se realicen en el menor tiempo posible sino que sean debidamente protegidos o cuidados por sistemas de seguridad adecuados, preferentemente globales.

Las rutas deben estar directamente protegidas y vigiladas, para evitar trastornos que alteren los tiempos y circunstancias previstos para un adecuado funcionamiento de la competencia y de los mercados.

El tránsito en la disputa por la hegemonía

Si bien la segunda mitad del siglo XX se significó por una relativa y creciente hegemonía del capitalismo americano y sus portadores, sin olvidar la batalla con Japón y los *tigres asiáticos* en los años 70-80, lo que va del siglo XXI anuncia una guerra hegemónica de grandes proporciones con China como potencia emergente, en posible coalición con Rusia y algunos aliados de menor nivel. Esto explica la urgencia renovada por asegurar un andamiaje que favorezca las condiciones de la competencia en un sentido o en el otro y la revitalización de sus infraestructuras de soporte.

La zona istmeña de México es la ruta potencial más auspiciadora para potenciar las condiciones *internas* de movilidad del capitalismo americano, en su ámbito protegido de América del Norte, con condiciones geográficas para convertirse en la mejor bisagra entre los tres bloques económicos más importantes del mundo: la parte asiática de la Cuenca del Pacífico, con una generación de riqueza equivalente a 24,311 mil millones de dólares (mmd), la Unión Europea, con 18,292 mmd y el propio Estados Unidos, con una fuerza económica de 21,340 mmd anuales, de los cuáles el 14 % se genera en California. Queda claro que la región de mayor potencia, y por tanto el escenario principal de la disputa, es la Cuenca del Pacífico, con China, Japón y el conjunto de economías asiáticas por un lado y con América del Norte por el otro.

En la medida que los procesos de generación de riqueza comerciable en el mundo crecen, que el mercado mundial se extiende geográficamente y abarca cada vez más dimensiones de la reproducción, el nivel y la importancia de los traslados es cada vez mayor. La comunicación entre las economías atlántica y pacífica, siempre significativa pero cada vez más intensa, ya no se da abasto con el Canal de Panamá, a pesar de su ampliación reciente. Por Panamá cruzan actualmente 25,994 buques de gran calado, trasladando 510,097,146 toneladas largas de carga, además de todas las naves de menor envergadura (CESOP, 2019). Uno de los problemas que presenta son los tiempos de espera para el cruce. La ruta Maya-Tehuantepec podría multiplicar la velocidad del cruce, sumándose a Panamá, con la virtud de estar ubicada en el Norte geográfico y económico del mundo, y de ofrecer condiciones del Sur para la instalación de corredores de maquila con salarios entre los más bajos del mundo. Tehuantepec tiene una longitud sólo de 200 km, un poco más del doble de Panamá con 80 km.

El tránsito en el control militar global

El campo de definición de la hegemonía remite a la capacidad de construcción de consensos y a la universalización, o globalización se diría aquí, de una concepción del mundo: de la manera como ese mundo se ordena, se organiza, se concreta y se transforma a sí mismo; de la manera como se concibe la vida y su reproducción; de los modos y los parámetros con los cuáles se traza el futuro; de la construcción del entramado material que hace posible concretar los procesos de vida; de metodologías e imaginarios; de la creación de un andamiaje instrumental y conceptual correspondiente con los criterios y sentidos de organización de la vida. La hegemonía no se logra mediante la aplicación de la fuerza sino mediante el encantamiento, la fascinación o la resignación, pero éstas, en buena medida, se encaminan con medidas de fuerza.

La concepción del desarrollo como aspiración general y único camino hacia el horizonte es uno de los pilares más fuertes de la perpetuación del capitalismo como modo de vida ineludible e insuperable. Dominar a la naturaleza, disciplinarla y convertirla en *recurso*, en *capital natural*, tanto como convertir a la población en *capital humano*, como propósito general compartido, son piezas clave del establecimiento del liderazgo capitalista en el sentido de la vida. La conversión de naturaleza y población en *cosas*, en *recursos*, en *formas del capital*, permite organizarlas y ordenarlas más allá de sus propias decisiones y voluntades o con voluntades inducidas. La virtud de generar consenso, de modelar esas voluntades mediante un discurso que coloque al *desarrollo*, al *progreso* y a la *modernización* como el camino a la felicidad o a la utopía, mediante la elaboración y diseminación de una narrativa, de una argumentación de la historia que muestre ése no sólo como el mejor sino como el único camino, es justamente la capacidad de construir hegemonía, de marcar el rumbo del proceso y de definir su liderazgo intelectual y material.

No obstante, si bien la hegemonía es la creación de sentidos compartidos, su instrumental es a la vez material y simbólico. Las emociones y voluntades se delinear mediante imágenes, discursos, normas, leyes, presencias físicas, morales o espirituales. El sentido de lo correcto, lo posible y lo deseable, con todas sus variantes, forma parte de un trabajo de convencimiento más o menos coercitivo, más o menos persuasivo donde las fronteras se desdibujan y se rediseñan. Lo correcto puede ser lo no sancionado en vez de lo que indica el sentido común o la moralidad histórica.

La hegemonía capitalista en el siglo XXI está fuertemente cuestionada. El afán de disciplinar la vida, humana o *natural*, ha traspasado todos los límites. La situación de catástrofe ecológica generada por este sistema de organización ya es irreversible en muchos sentidos y, lo peor, es ineludible dentro de sus marcos. Es ahí donde cobra sentido la frase de Margaret Thatcher de “no hay alternativa” (*there is no alternative*). Las hegemonías americana (*american way of life*), china, rusa o cualquier otra dentro de este mismo sistema evidentemente imprimirán un tono cultural distinto pero dentro del mismo camino de disciplinamiento u objetivación de las fuerzas vitales del planeta, carcomiéndolas o liquidándolas.

De aquí que tanto por la disputa de la hegemonía al interior del sistema como por el mantenimiento de la hegemonía de este sistema sobre otros posibles, es indispensable un uso creciente de fuerza disciplinaria de todos tipos. La más evidente, por su inmediatez y sobredimensión es la fuerza militar que se orienta contra cualquier manifestación de subversión sistémica y se despliega en el terreno de definición de liderazgos internos.

La batalla entre hegemones emergentes, decadentes o equilibrados ocurre en el ámbito cultural, económico, monetario, territorial y otros, pero también en el militar. Se expresa como competencia tecnológica, como metodología de guerra o como capacidad y alcance de control global. Esto último, relacionado con la supremacía sobre mares, yacimientos, tierra, vías y puntos estratégicos de paso o comunicación y espacio.

El Canal de Panamá ha sido durante el siglo XX bisagra prioritaria para el control y paso de flujos de mercancías, pero también de tropas y equipos militares. Hasta 1999 estaba instalada ahí la base estadounidense Howard que fue tan destacada no sólo en el cuidado del canal sino en la coordinación de actividades contrainsurgentes en toda América bajo el operativo Plan Cóndor. En el siglo XXI en vez de bases localizadas Estados Unidos ha instalado un sistema completo o red de bases sobre América Latina para garantizar el cuidado de sus intereses, que son también los de las empresas con base en su territorio. Y aunque la guerra tienda a moverse hacia las tecnologías más sofisticadas de drones, ataques cibernéticos y aviones invisibles, su dimensión geográfica es y seguirá siendo su soporte principal y su razón última.

Mapa 3

Sistema de bases militares de Estados Unidos



Tren rápido en región frágil

Desde una perspectiva histórica y política responsable no es posible eludir la reflexión documentada, informada y rigurosa sobre la importancia de una posible vía mundial por la región Maya-Tehuantepec. Los potenciales efectos devastadores (ecológicos, sociales, culturales) de una

intervención infraestructural como la que se propone con el megaproyecto Tren Maya-Corredor Transistmico cuentan con una abundante evidencia en el campo de los saberes científicos y otros. Este proyecto, con sus “polos de desarrollo” y sus parques industriales, de realizarse profundizaría el daño ya causado en la región por el progreso en sus múltiples formas. Los impactos inmediatos previsible ya son de una gravedad histórica que llevará a reacomodos ecológicos incluso imprevisibles. Tanto el Istmo de Tehuantepec como la Península de Yucatán tienen la virtud de ser lugares de cruce y diversificación de especies que serían irreversiblemente dañados con el paso del tren, además de los impactos en el ámbito humano, en los modos de vida y en las dinámicas sociales y culturales.

La región contemplada en el proyecto Tren Maya, según el INAH, tiene un total de 7274 puntos de valor arqueológico. Muchos de ellos sólo detectados de manera que aún no se puede asegurar cabalmente su envergadura. Todos, evidentemente, contribuyen a la reconstrucción de la historia cultural del pueblo maya u otros dentro de ese territorio, y a alimentar las vivencias de los mayas contemporáneos. 1288 de estos sitios se encuentran en el margen de 10 km a ambos lados de la vía prevista para el Tren y serán directamente impactados tanto por la construcción como por el funcionamiento del tren que no sólo traerá más gente al lugar sino que, siendo un tren rápido, provocará vibraciones y afectaciones en la base territorial por donde transite.

En el país se identifican 62 grupos etnolingüísticos diferentes, de los que 44 habitan la región del Tren Maya y que han conservado lengua y cultura no como reliquia de otros tiempos sino como cosmovisiones y modos de vida actualizados pero particulares, como expresión de una diversidad epistémica que ofrece alternativas en el modo de relacionarse con la naturaleza, que no es entendida como otro sino como parte de un entramado de vida. Estos pueblos, con esa riqueza cultural, se encuentran también, como los referentes arqueológicos, en la ruta que se ha decidido para el tren. En una franja de 1 km a ambos lados de la vía el Instituto Nacional de Pueblos Indios (INPI) registra 197 localidades indígenas y un total de 143,866 personas indígenas contando las que se encuentran en localidades con presencia indígena dispersa. Ampliando a 10 km la zona de impacto, la cifra se amplía a 665,556 personas indígenas con el trazo Valladolid-Cobá-Tulum, repartidas en 1298 localidades de las que 874 son indígenas. Con el trazo Valladolid-Cobá-Tulum se registran 620,919 habitantes indígenas en un total de 1147 localidades, de las que 834 son indígenas.

Un tren, y peor un tren rápido, con los “polos de desarrollo” que arrastra y con la necesaria modificación del uso del suelo por lo menos en toda la franja colindante no puede garantizar ni el cuidado de la arqueología que contribuye a la recuperación histórica y cultural de los pueblos, todavía vivos, de esta región de América y de México, ni el respeto por decisiones, costumbres comunitarias y prácticas ecológicas en ocasiones milenarias y ciertamente mucho más amigables con el cuidado ambiental.

Si a esto se agregan los mecanismos de financiamiento promovidos para la disponibilidad de tierras se puede prever un masivo proceso de despojo. Efectivamente el mecanismo de financiamiento a través de Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRAS), convertirá a propietarios en desposeídos pues si bien la tierra no cambia de propietario, es entregada como soporte material del fideicomiso. Sobre esa tierra se construirán hoteles, condominios, parques industriales o cualquier otra edificación prevista en el TM, que no pertenece al dueño de la tierra sino a los socios o

accionistas entre los cuales él podría tener una participación. El propietario ya no puede hacer uso de su tierra, no tiene capacidad de decisión sobre ella más que en la proporción que su participación accionaria le permite. Como el campesino o dueño de la tierra previsiblemente no tendrá más que una mínima porción de las acciones, tampoco tendrá margen de decisión (Nuñez, 2019).

Recapitulando

Son tantos los daños que provocarían los megaproyectos, y de una naturaleza tan profunda y definitiva, que sumando todos sus posibles beneficios mantienen un saldo negativo de bastante consideración. Desde el Observatorio Latinoamericano de Geopolítica llamamos a detener estos proyectos y a reflexionar con información y tiempo adecuados sobre las alternativas que pueden ser propuestas por los pueblos y habitantes locales, por la sociedad mexicana y por el gobierno para revertir daños ya causados por proyectos o desarrollos anteriores y para recuperar las condiciones de una vida con respeto, cuidado y reconstrucción de la diversidad cultural, ambiental y política en la región del Sureste.

Fuentes citadas

Ceceña, Ana Esther 1997 “El Istmo de Tehuantepec: frontera de la soberanía nacional” en *La Jornada del Campo*. 28 de mayo. Pp. 11-12 (México). <http://geopolitica.iiec.unam.mx/node/647>

Ceceña, Ana Esther, Aguilar, Paula y Motto, Carlos 2007 *Territorialidad de la dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. (Buenos Aires: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica).

Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP), 2019 *El proyecto del tren transístmico*. Carpeta informativa 119 (México: Cámara de Diputados-CESOP). www.diputados.gob.mx/cesop

Núñez, Violeta 2019 “¿El Tren Maya beneficiará a los ejidatarios de la Península de Yucatán mediante su incorporación al proyecto?” *Impactos sociales y territoriales del Tren Maya*. <https://territoriosypatrimonio.files.wordpress.com/2019/07/impactos-tren-maya-junio2019-colectivo.pdf>

Rajchenberg, Enrique y Héau-Lambert, Catherine 2002 “En la antesala del Plan Puebla-Panamá: Tehuantepec en el siglo XIX” en *Chiapas 14* (México: ERA-UNAM). <https://chiapas.iiec.unam.mx/No14/ch14rajchenberg-heau.html>

La Cuarta Transformación viaja en tren²

Josué G. Veiga³

Ka'aj k béeykunt u kalaanil k tojbe'enil yéetel k jáalk'ab xóot' óolal (*"Sí a la defensa de nuestro derecho a la libre determinación"*)

Pronunciamento de Organizaciones Mayas de la Península de Yucatán

19 de junio de 2019

El presente trabajo propone un estudio analítico de los grandes proyectos de infraestructura como medio para la comprensión de continuidades, interrupciones y contradicciones del gobierno en curso de Andrés Manuel López Obrador. Nos centramos específicamente en el Tren Maya por tratarse de uno de los proyectos emblemáticos, que de realizarse implicaría profundas transformaciones productivas y territoriales. La reflexión se construye con la poca información oficial disponible, algunos estudios ya en difusión (desde organizaciones civiles y académicas) y la sistematización de un trabajo hemerográfico aquí presentado.

Qué es el Tren Maya

Propuesta original

Es importante tener claro que cuando nos referimos al Tren Maya no estamos hablando de otra cosa sino del “más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio” (Villanueva, 2019a; Martínez, 2019: 4) señalado en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2024 publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de julio de 2019. Se trata de un megaproyecto de infraestructura basado en “un modelo de desarrollo sostenible” (Tren Maya, 2018: 2)⁴, que contempla la construcción de 15 estaciones distribuidas a lo largo de 1,525 km, atravesando 5 entidades federativas (Tabasco, Chiapas, Campeche, Quintana Roo y Yucatán), con un total de 42 municipios (ver Mapa 1). El proyecto a cargo del Fondo Nacional de Fomento al

2 Las siguientes líneas de sistematización y reflexión se inscriben en una serie de diálogos al interior del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica (UNAM-IIEc) que surgen como preocupación y necesidad por discutir los acelerados procesos por los que atraviesa México con el arribo de Andrés Manuel López Obrador a la presidencia. La tercera sesión estuvo dedicada a los grandes proyectos de infraestructura en particular al proyecto denominado *Tren Maya*. Las hipótesis aquí planteadas son resultado del diálogo y discusión colectiva entre los miembros del OLAG aunque su responsabilidad recae únicamente en el autor. Agradezco a Ana Esther Ceceña y Raúl Ornelas por los comentarios al borrador y a Cristóbal Reyes, Sandy Ramírez y Ricardo Reyes por el apoyo en el trabajo hemerográfico.

3 Licenciado en Economía, UNAM y Especialista en Economía Ambiental y Ecológica por la misma universidad. Miembro del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica (UNAM-IIEc).

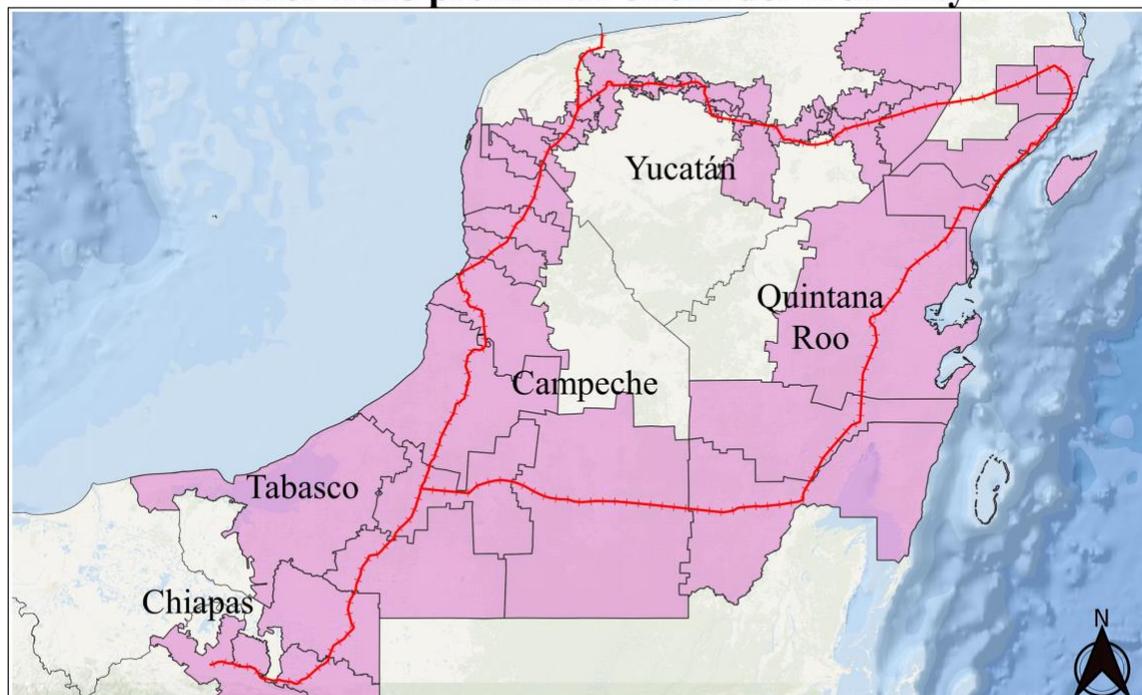
4 Este documento, presenta la versión “oficial” disponible desde al 11 septiembre de 2018 (<https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/11/Tren-Maya.pdf>) junto con la visualización de los tramos y sus estaciones en la página oficial de lopezobrador.org.mx, disponible en: <https://lopezobrador.org.mx/2018/09/11/proyecto-tren-maya/>.

Véase también la página oficial del proyecto: <http://www.trenmaya.gob.mx/> y <https://www.gob.mx/trenmaya>); dos videos: “¿Qué es el Tren Maya” (13 de noviembre 2018, <https://www.youtube.com/watch?v=LX1m83hnE8c>) y “Tren Maya: legado científico” (25 de enero 2019, <https://www.youtube.com/watch?v=Xv8XxbUMVr0>).

Turismo (FONATUR, dependencia de la Secretaría de Turismo), está fragmentado en 3 tramos para 3 fines de transporte distintos (carga, turístico y pasajeros locales). Utilizará una locomotora de biodiesel (híbrida)⁵ con una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora en el caso de transporte de pasajeros mientras que para la carga se espera sea más rápido.⁶ El tiempo estimado del recorrido completo será aproximadamente de 8 horas (Martínez, 2019: 4).

MAPA 1

Primer trazo preliminar oficial del Tren Maya



Nota:
Trazado preliminar del Tren Maya con información oficial del sitio consultado en mayo 2019: <https://lopezobrador.org.mx/2018/09/11/proyecto-tren-maya/>

Legenda
— Tren Maya Municipios

Cerca de 723 kilómetros (39%) ya cuentan con vía férrea (Palenque, Chiapas a Izamal, Yucatán), operada por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. El resto requiere la construcción de nuevas vías y se concentra en Campeche (226 km), Quintana Roo (521 km) y Yucatán (225 km), con un total

5 Rogelio Jiménez Pons, director de FONATUR asegura que el transporte ferroviario es 100% más limpio que el vehicular y es 30% más barato (Reyna, 2019a). Igualmente se afirma que el tren “es un medio de transporte que emite menos contaminantes por tonelada y pasajero transportado” (FONATUR, 2019: 2). No obstante, hace falta agregar que para que esto se cumpla es necesario que los trenes funcionen a su capacidad total; además de que dichas estimaciones dejan fuera el costo energético y de contaminación requerido para su construcción (Martínez, 2019: 21).

6 En la “Presentación Informativa” de FONATUR (2019a) se especifica que la velocidad máxima para el “material rodante de pasajeros será de 160 km/hora”, sin datos respecto al transporte de carga. Otros afirman que el transporte de carga será de mayor velocidad, es el caso de Flores, et. al. indicando que “los grupos empresariales buscan que las velocidades superen los 175 km/h y, en algunos tramos, incluso los 200 km/h para convertirlo en un Tren de Alta Velocidad” (2019: 6).

aproximado de 972 km por construir (61% del total). El plan es reducir en la medida de lo posible el impacto negativo que pudiera tener en los socio-ecosistemas, para lo cual se ha ingeniado que el trazado sea sobre el derecho de vía existente (vías de ferrocarril, carreteras e infraestructura de líneas eléctricas) que representan 632 km. El trazo pendiente donde no existe derecho de vía alguno representa 34.2%, es decir 329.9 km (Flores, et. al. 2019: 3)⁷.

Un segundo documento emitido por FONATUR a finales de mayo de 2019⁸ clasifica los principales componentes del Tren Maya en cinco ejes:

1. Vías Férreas. Divididas en 7 tramos.
2. Material Rodante. Para el servicio de transporte (turistas y carga).
3. Sistemas. Señalización, telecomunicaciones y seguridad.
4. Estaciones. Construcción de 15 estaciones preliminares.
5. Operación. Infraestructura y equipo para la gestión del recaudo y control de tráfico.

De acuerdo con Jiménez Pons y Alejandro Varelo, director general y director jurídico de FONATUR respectivamente, se tiene previsto que el tren estará listo para funcionar en 2023 (Villanueva, 2019b, FONATUR, 2019r). El proyecto busca ser el motor de crecimiento y derrama económica en la región mediante la creación de una gran cantidad de empleos⁹ (suficiente para ocupar habitantes locales y migrantes provenientes del sur)¹⁰; mediante las obras de construcción de infraestructura (vías férreas y de telecomunicaciones) y el desarrollo inmobiliario de nuevos centros urbanos. En el largo plazo el proyecto pretender perdurar bajo un “nuevo paradigma de turismo incluyente” (Tren Maya, 2018: 7) en empleos de servicios propios del tren (mantenimiento y operación) y con las nuevas empresas e industrias principalmente del sector turismo. En síntesis, oficialmente el proyecto “[...] representa una estrategia nacional de largo alcance, cuya finalidad es mejorar las condiciones de vida de toda la población, crear prosperidad compartida en la región preservando el medioambiente, el patrimonio cultural tangible e intangible y la identidad histórica” (FONATUR, 2019h).

Calendario del Proyecto Tren Maya

El proyecto tiene fases, tiempos y procesos

2019 * Rehabilitación de las vías del tren obsoletas (Palenque-Valladolid)

* Empiezan licitaciones

7 Se debe añadir que “si se toma como referencia 40 metros a cada lado de la vía, se tendría que expropiar aproximadamente 2,620 hectáreas, de los cuales el 90% corresponden a núcleos agrarios” (Flores, et. al. 2019: 3).

8 Un segundo material titulado “Presentación Informativa” (FONATUR, 28 de mayo 2019) en el marco de un taller informativo de FONATUR (y con la indicación a pie de página de no ser información oficial) está disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/464790/Presentaci_n_informativa.pdf

9 Entre las cifras esperadas “oficiales” mencionan que “el proyecto creará 15 subcentros urbanos que generarán alrededor de 300 mil empleos.” (FONATUR, 2019m).

10 México otorgará visas laborales en el sureste del país a centroamericanos tanto por la construcción del Tren Maya, obras en el Istmo de Tehuantepec, como por el programa de siembra de árboles frutales y maderables (Urrutia y Muñoz, 2019).

Proyectos ejecutivos, estudios de impacto ambiental y consulta a pueblos originarios

* Comenzará construcción del tramo Valladolid Cancún y Tramo Caribe I

2020 * Comenzará construcción de los tramos de Selva y Caribe II

2023 * Funcionamiento del Tren Maya

Fuente: Elaboración propia en base a información FONATUR (<http://www.trenmaya.gob.mx/>) y otros medios hemerográficos.

Cada estación (ver Mapa 2) será un polo de desarrollo económico y social, consistirán en *subcentros* urbanos que contarán con componentes variados (hoteles, viviendas, centros comerciales, agroindustria, naves industriales y de manufactura entre otras empresas) conservando un porcentaje de 70% áreas verdes y 30% de área habitable (Huerta y Santiago, 2019).



Fuente: Visualizador Península Yucatán elaborado por GeoComunes (2019).¹¹

Cambio de planes. Modificaciones de ruta y ampliaciones del proyecto

Desde la presentación “oficial” del proyecto en septiembre de 2018 hasta noviembre de 2019 el proyecto ha tenido algunas modificaciones:

- Nuevas estaciones. A finales de febrero en la presentación de la Estrategia Nacional de Turismo, FONATUR presentó un mapa con 2 estaciones más (Xpujil y Maxcanú) de las 15

¹¹ Extendemos la invitación a consultar la herramienta de geovisualización de megaproyectos en la Península de Yucatán, resultado del esfuerzo de Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible y GeoComunes para visualizar mediante herramientas de sistemas de información geográfica los “distintos megaproyectos y el avance paulatino de los mismos sobre los ecosistemas y territorios indígenas y campesinos en la región” (CCMS, 2019), disponible en-línea: <http://ccmss.org.mx/VisualizadorPeninsulaYucatan/>

presentadas originalmente (Vidal, 2019). Finalmente, de acuerdo con una publicación en Comranet se agrega un total de 3 estaciones (Cancún, Chetumal y El Triunfo) sumando en total 18 estaciones (SinEmbargo, 2019).

- ii. El 16 de junio FONATUR anunció una nueva modificación en la cual dejaría de pasar por la carretera concesionada a la constructora ICA (autopista Kantunil-Cancún), lo que significa un ahorro de 5 mil 500 millones de pesos al disminuir 55 kilómetros (Villanueva, 2019b). En “la estación Tulum se contará con una doble vía para que el Tren Maya pueda subir y bajar entre las estaciones de Cancún, Playa del Carmen y Puerto Morelos para incorporarse a la ruta contemplada por toda la Riviera Maya” (FONATUR, 2019d).

Catorce meses después de haber sido anunciado el proyecto (de septiembre 2018 a noviembre 2019) la ruta no parece ser la definitiva. El 25 de junio el director de FONATUR, Jiménez Pons, mencionó que es posible que la ruta sufra alguna modificación adicional, por lo pronto es muy probable “que el aeropuerto de Mérida sea reubicado aún más hacia el sur de la ciudad, para que allí exista una estación ferroviaria” (Reyna, 2019b).

La complejidad del Tren Maya no se logra captar si se analiza aisladamente. Es fundamental concebirlo como un elemento eje en un mega proyecto de infraestructura y de interconexión mucho más amplio y complejo que desborda la propia Península (Oropeza, 2019; Flores, et. al. 2019; Rosado y Vera, 2019; Gasparello, 2019; Ceceña, 2019; Acosta, 2019). En este sentido, el estudio del Tren Maya debe considerar los proyectos de infraestructura existentes, las plataformas jurídicas e institucionales aún vigentes (como las Zonas Económicas Especiales), otros megaproyectos de ordenamiento territorial y programas de desarrollo económico impulsados por el gobierno actual para la región (nuevos gasoductos en Yucatán, la refinería Dos Bocas, Sembrando Vida, Tren Transísmico).¹²

En resumidas cuentas, brindar una definición preliminar del Tren Maya requiere dar cuenta del panorama geopolítico nacional e internacional que dará entrada a una estrategia sobre el uso y control del territorio peninsular mucho más amplia del tren (dirían algunos, que es la “punta de Iceberg”). El Tren Maya constituye la articulación de intereses políticos y económicos locales, regionales y extranjeros; ubicarlos en sus diferencias e interrelaciones es profundizar en “la narrativa oculta del Tren Maya” (Gasparello, 2019a: 8).

Qué mueve el Tren Maya

El *Tren Maya* transportará personas (turistas y pasajeros locales), cargamento (energéticos, comestibles, construcción y otros) y con ello mueve intereses. Los intereses que desplaza son tanto políticos como económicos, financieros y geopolíticos. El Tren Maya no es solo una obra de gran infraestructura, es la materialización y territorialización de una visión de mundo y un modo de vida. El Tren Maya representa un proyecto de nación, por eso encontramos un entramado de actores e

12 En el discurso oficial suelen haber de manera aislada ciertas afirmaciones donde se piensa la articulación de los programas y proyectos que en un primer contacto pudieran concebirse aislados. Ejemplo de esto es el estrecho vínculo del Tren Maya y el Proyecto Transísmico. “Existirá interconectividad con el resto del país a partir de la coordinación entre el Tren Maya y el Corredor Transísmico” (FONATUR, 2019p).

instituciones públicas que articulan discursos y acciones para promover la realización del proyecto en sus diversas escalas, jerarquías y responsabilidades.

Sujetos público-institucionales del Tren Maya

Dependencias gubernamentales con explícito apoyo al Tren Maya

Funcionario	Dependencia
Rogelio Jiménez Pons	Director Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur)
Carlos Barceló Ruiz	Coordinador del Tren Maya en Campeche, Chiapas y Tabasco
Adelfo Regino Montes	Titular del Instituto Nacional de Pueblos Indígenas
Diego Prieto	Director general Instituto Nacional de Antropología e Historia
Alfonso Romo	Jefe de la Oficina de la Presidencia de la República.
Javier Jiménez Espriú	Secretario de Comunicaciones y Transportes de México
Eduardo Ortiz Jasso	Director de Proyectos Estratégicos de Quintana Roo (Agepro)
Mario Alberto Rodríguez	Director, Instituto Politécnico Nacional
Laura Beristain Navarrete	Alcaldesa electa del municipio de Solidaridad (Quintana Roo)
Jesús Seade	Subsecretario de México para América del Norte
Luis Hernández Palacios Mirón,	Titular de la Procuraduría Agraria.
Pedro Sánchez Nava	Coordinador del Consejo de Arqueología (INAH)
Plutarco García Jiménez	Titular del Registro Agrario Nacional (RAN)
Enrique Graue Wiechers	Rector de la UNAM
Roberto Alcalá,	Secretario del Medio Ambiente de Campeche
Miguel Torruco	Secretario de Turismo federal
Plutarco García Jiménez	Titular del Registro Agrario Nacional (RAN)
Hipólito Arriaga Pote	Gobernador nacional indígena
Alejandra Frausto	Titular de la Secretaría de Cultura
Mario González Espinosa	El Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR)
José Rafael Ojeda Durán	Secretario de Marina y Alto Mando de la Armada de México

Fuente: Elaboración propia en base a diversas fuentes hemerográficas.

Dependencias e instituciones internacionales o extranjeras con intereses en apoyar al Tren Maya

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Corporación para Inversiones Privadas en el Extranjero de Estados Unidos
Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS)
Programa de Naciones Unidas para Asentamientos Humanos (ONU-Habitat)
Wilbur Ross - Secretario de Comercio en México de EUA

Aunado a esto se suman estrategias, pactos y alianzas institucionales para formalizar estrechas relaciones tanto entre actores nacionales como entre entidades gubernamentales (la SEMAR y la Secretaría de Cultura), centros de investigación (la Coordinadora General del Foro Consultivo Científico y Tecnológico, la UNAM, el IPN, el INAH), asociaciones económicas privadas (Cámara Nacional de Empresas de Consultoría y la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción) y agencias internacionales (UNOPS y ONU-Hábitat).

Alianzas institucionales a favor del Tren Maya

Convenios firmados entre Rogelio Jiménez Pons, Director General de FONATUR y otros sujetos institucionales nacionales e internacionales, (enero a noviembre 2019)

Firma	Nombres	Institución	Descripción	Sede
19 de febrero	Mario Alberto Rodríguez Casas, director general	Instituto Politécnico Nacional, IPN	Aportaciones de académicos, científicos y técnicos al proyecto.	Nacional
14 de marzo	José Rafael Ojeda Durán, almirante	Secretaría de Marina, SEMAR	Apoyo en imágenes satelitales para la ruta del proyecto	Nacional
04 de abril	Mario González Espinosa, director general	El Colegio de la Frontera Sur, ECOSUR	Actividades de investigación científica, desarrollo de tecnologías y diseño de estrategias para el proyecto.	Nacional
09 de abril	Enrique Graue Wiechers, rector	Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM	Actividades de investigación científica. Colaboración en el estudio de impacto	Nacional

			socioeconómico y antropológico.	
10 de abril	Julia Tagüeña Parga, coordinadora	Foro Consultivo Científico y Tecnológico, FCCyT	Organizar seminarios, simposios, cursos y reuniones académicas, nacionales e internacionales de relevancia para el proyecto.	Nacional
14 de mayo	Fabrizio Feliciani, director regional	Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos para América Latina, UNOPS	Asistencia técnica en materia de gestión de adquisiciones, proyectos e infraestructuras para el proyecto.	Internacional
20 de mayo	Alejandro Vázquez López, presidente	Cámara Nacional de Empresas de Consultoría, CNEC	Constitución de grupos de trabajo que promoverán participación de empresas en el proyecto ferroviario, coadyuvar en el proceso de ejecución y propiciar la especialización técnica y profesional del personal.	Nacional
21 de mayo	Eduardo López Moreno, titular	Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Habitat	Apoyo sustantivo y técnico en la definición de los parámetros y estrategias necesarios para un desarrollo integral.	Internacional
27 de mayo	Eduardo Ramírez Leal, presidente	Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, CMIC	Promover la participación de las empresas constructoras afiliadas a CMIC, colaborar en proyectos de infraestructura turística y en los procesos de ejecución y/o promoción de Fonatur.	Nacional
18 de junio	Diego Prieto Hernández, director general	Instituto Nacional de Antropología e Historia, INAH	Estudios de prospección del subsuelo con el fin de localizar yacimientos arqueológicos usando el método LIDAR.	Nacional
18 de junio	Alejandra Frausto, titular	Secretaría de Cultura	Difundir información en las comunidades sobre el proyecto.	Nacional
01 de agosto	Luis Rodríguez Luna	Colegio de Arquitectos Tabasqueños Colegio de Ingenieros Civiles de Tabasco Colegio de Ingenieros Mecánicos y Electricistas de Tabasco	Auxiliarán en la organización de consultas públicas sobre planes maestros, programas, estudios y proyectos para desarrollos turísticos sustentables. Además	Nacional

		Colegio e Instituto Tabasqueño de Ingenieros Civiles	podrán servir como órgano de consulta y asesoría profesional.	
02 de agosto	José Manuel Piña Gutiérrez	Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (UJAT)	Actividades académicas, de capacitación, investigación, científicas, socioeconómicas y culturales, estudios de factibilidad y evaluación de impacto	Nacional
02 de agosto	Miguel Chávez Lomelí	Consejo de Ciencia y Tecnología del estado de Tabasco, (CCYTET)	Actividades académicas, de capacitación, investigación, innovación, científicas, tecnológicas, socioeconómicas y culturales, incluyendo estudios de factibilidad.	Nacional
03 de septiembre	Eduardo Abel Peñalosa Castro	Rector de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)	Se colaborará en áreas como biotecnología, desarrollo urbano y sustentabilidad.	Nacional
16 de octubre	Armando Prado Delgado	Presidente del Consejo Directivo del Colegio	Busca regularizar y formalizar otros actos de bienes inmuebles ubicados en los Centros Integralmente Planeados a cargo de Fonatur	Nacional
30 de octubre	Enrique Ku Herrera	Director general del Conalep	Colaboración para desarrollar actividades de capacitación y formación de capital humano.	Nacional
12 de noviembre	-	-	Fonatur y Geo Alternativa presentan iniciativa en beneficio de los acuíferos del estado de Quintana Roo	Nacional

Fuente: Elaboración propia en base a comunicados de FONATUR (2019).

En el ámbito interregional es importante contemplar dos acuerdos institucionales recientes: *Plan de Desarrollo Regional*, impulsado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), como propuesta ante la emergencia de crisis migratoria en Centroamérica y otros países que buscan cruzar la zona sur-sureste del país; y un segundo acuerdo sobre el que nos interesa hacer mayor énfasis dada la vinculación entre FONATUR y ONU-Habitat es el proyecto denominado *Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la Región Sureste de México – Corredor Regional del Tren Maya* (ONU-Habitat, 2019), su trascendencia debe pensarse en “una estrategia nacional de largo alcance” con ambiciones más allá del Tren Maya, enfocado al desarrollo integral estructurado en tres puntos, citamos:

Desarrollo social para expandir el acceso a oportunidades, servicios urbanos, cultura, recreación, calidad de vida y derechos.

Desarrollo económico para reducir las desigualdades a través de un modelo de bienes compartido.

Desarrollo territorial, regional y urbano para acercar servicios a zonas apartadas, crear polos de desarrollo, crear infraestructuras con una urbanización estratégica y de acupuntura que proteja el medio ambiente y preserve las zonas arqueológicas. (ONU-Habitat, 2019).

Por otro lado, los intereses económicos se expresan por todas aquellas empresas y corporaciones privadas (nacionales o extranjeros) que buscarán participar en las diversas formas de inversión con la intención de obtener rendimientos futuros (ganancias). Bien puede tratarse de empresas constructoras de la vía o los trenes; la fabricación de los materiales; o las encargadas de gestionar la logística de compra-venta y entrega de éstos; las agencias de diseño para la ingeniería básica o las estaciones, como las proveedoras de toda la infraestructura de telecomunicaciones, etcétera. Otras firmas privadas obtendrán la concesión de la operación del tren y su mantenimiento con el establecimiento de cobro (en ciertas paradas, etc.); también están las que buscarán rendimientos otorgando créditos y préstamos ya sea directos o mediante distintos instrumentos financieros vinculados a las FIBRAS (Fideicomisos de Infraestructura y de Bienes Raíces) del proyecto; entre muchos de los otros nichos de oportunidad para que distintas empresas hagan negocios (la industria del turismo con todo lo que implica), etc. El cuadro ilustra la variedad de corporaciones y empresas interesadas en participar en el proyecto.

Sujetos privados del Tren Maya

Corporaciones con intereses por participar en las inversiones del Tren Maya

Corporación	Sede	Interés
Bombardier	Canadá	Construcción de trenes y/o vías
TÜV Rheinland Rail México	Alemania	Construcción de trenes y/o vías
Empresas ferroviarias de Italia	Italia	Construcción de trenes y/o vías
Alstom	Francia	Construcción de trenes y/o vías
China Railway Construction Corporation	China	Construcción de trenes y/o vías
Empresa ICA	México	Construcción de trenes y/o vías
Grupo Carso	México	Construcción de trenes y/o vías
Grupo Salinas	México	Construcción de trenes y/o vías
Grupo Empresarial Ángeles	México	Construcción de trenes y/o vías
Grupo Aeroportuario del Sureste (Asur)	México	Estaciones
Grupo Vidantala	México	Financiamiento
TMSourcing	México	Financiamiento
Goldman Sachs	Estados Unidos	Financiamiento
Bank of America Merrill Lynch	Estados Unidos	Financiamiento
BlackRock	Estados Unidos	Financiamiento
Credit Suisse	Suiza	Financiamiento
Pricewaterhouse (PwC)	Reino Unido	Consultoría

Deloitte	Reino Unido	Consultoría
Steer Group	México	Consultoría

Fuente: Elaboración propia en base a diversas fuentes hemerográficas.

GeoComunes en y el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible argumentan que las corporaciones con mayor interés en la realización del proyecto son aquellas que han tenido una creciente presencia en la región desde hace 3 décadas, relacionadas con cuatro sectores principales: el inmobiliario, el turístico, la agroindustria y el energético (Flores y Deniau, 2019)¹³. Un planteamiento similar lo presenta Raúl Benet (2018), para quién los grandes inversionistas e industriales en la península han sido “socios de uno de los principales asesores y funcionarios de Andrés Manuel y ex dueño de extensas plantaciones forestales comerciales y empresas de semillas transgénicas en la zona del tren maya, Alfonso Romo Garza”¹⁴.

El trabajo citado de Flores y Deniau (2019) ubica las principales empresas para cada caso. En lo referente al turismo en la península está concentrado en cadenas hoteleras de capitales de origen español (Grupo RIU, Grupo Barceló, Grupo Meliá, Grupo Iberostar, Grupo Oasis, Grupo H10 y Grupo Princess), estadounidense (Grupo Royal Resorts, Grupo Hyatt y Hilton Resort) y algunas firmas nacionales como Grupo Posadas, Palace Holding, AM Resorts y Grupo Xcaret. En el desarrollo habitacional “solo diez empresas [nacionales] concentran el 34% del negocio inmobiliario” (2019: 22) donde destacan el Grupo Sadasi, CORPOVAEL, Grupo Vivo, Casas ARA, Cocoma, Inmobiliaria VINTE, Conjunto Parnelli, Grupo BMV (Casas Javer), Empresa ICA e Industrias Curator. Respecto al sector agroindustrial sobresale el cultivo de caña (ingenios adquiridos en propiedad de Grupo Azucarero del Trópico y Grupo Beta San Miguel), palma de aceite (empresas principales: Palma Real, Consorcio Agrícola de Oleicos y Frutoka), sorgo (con principales concesiones de agua a la Agrícola Arrocería de Yohaltún, la Sociedad de Producción Rural Colonia Maya y el Rancho Los Jabines) y la soya (empresas destacadas Proteinas y Oleicos, Enerall y Grupo Kuo). En el mismo sector agroindustrial se ubican las empresas de producción masiva de aves (Avícola Cotaxtla, Bachoco, Industria Avícola del Sureste y Fideicomiso del Banco de México) y cerdos (Grupo Porcícola Mexicano Kekén y Grupo Kúo).

En cuanto a los sujetos que ya están arriba del tren mediante adjudicaciones directas otorgadas en marzo por parte de FONATUR están: la empresa Woodhouse Lorente Ludlow S.C. como asesor legal por 44 millones de pesos, PriceWaterhouseCooper como asesor económico financiero por 32

¹³ De acuerdo con Adrián Flores y Yannick Deniau (2019) “en la península de Yucatán la superficie urbana creció de 27 mil hectáreas (271,3 km²) en 1990 a 75 mil ha (753,4 km²) en 2019, un total de 48 mil hectáreas urbanizadas que provocaron que las ciudades pasaran de representar el 0.2% del territorio peninsular al 5.3%” (2019: 6). Respecto a la infraestructura turística está ha sido masiva y concentrada en las zonas costeras, principalmente Quintana Roo: “en este estado el número de hoteles se multiplicó por 19 entre 1992 y 2017, en Campeche y Yucatán solo se multiplicaron por 14 y 3.5, respectivamente” (2019: 9). La expansión de los cultivos agroindustriales (soya, caña, sorgo y palma) crecieron de cerca de 50 mil toneladas en 2005 a más de 150 mil toneladas para 2017, es decir, un incremento de más del 300% en 12 años (calculado con datos de Flores y Deniau, 2019: 23); en particular “de 1985 a 2017, la extensión del cultivo de sorgo aumentó de 1.3 a 29 mil ha” (2019: 27), mientras que en el caso de la soya creció de 1.8 a 5.2 mil ha para el mismo periodo (2019: 28). Por otra parte “entre 2000 y 2015, el número de naves porcícolas creció de 714 a 1,205” y de 1,329 a 1,783 para el caso de naves avícolas entre 2000 y 2017 respectivamente (2019: 30).

¹⁴ El señalamiento no es cualquier cosa, menos cuando el ex secretario de hacienda, Carlos Urzúa, ha renunciado al cargo acusando un conflicto de interés con el mismo nombre y apellido: Alfonso Romo (Gómez H., 2019).

millones de pesos y Steer Davies & Gleave Mexico como asesor técnico por 23 millones 870 mil pesos (Tourliere, 2019).

Importancia geopolítica y geoeconómica de la Península de Yucatán en el siglo XXI

Las ganancias y utilidades esperadas por parte de las corporaciones y empresas se realizan mediante la producción de bienes y servicios concretos (productivos, extractivos, logísticos, financieros, etc.) que sirvan para satisfacer demandas reales en lugares siempre específicos. En pocas palabras, los lugares y los territorios donde se materializan estas actividades e intereses, no son cosa de segundo plano; cualquier proyección de ordenamiento territorial es siempre un tema de relaciones de poder en torno a una visión de gestionar el espacio. Tal como señala Ana Esther Ceceña para la geopolítica “el *diseño del territorio* es un elemento importante” (Ceceña, 2019: 12). Si las planificaciones son cuestiones geopolíticas y el territorio importa, ¿qué hace del sur-sureste del país y en particular la Península de Yucatán un lugar importante para dichos proyectos? ¿qué características o cualidades hacen de la Península de Yucatán un territorio “atractivo” a la inversión, factible de crear “ventajas competitivas” para la seducción y atracción de capitales al territorio?

En el capitalismo de siglo XXI la Península de Yucatán es un territorio estratégico. Lo *estratégico* es siempre una construcción histórica con el espacio, es una determinación compuesta por atributos tanto geográficos y físico-naturales (comunes o no a otros lugares) como por elementos culturales e institucionales, pero que únicamente en su conjunto logran otorgarle este carácter. En su dimensión geoeconómica-productiva el momento histórico de desaceleración y estancamiento del capitalismo ve en el Tren Maya una posibilidad de valorización para la pléthora de capitales excedentarios ya sean de sede nacional o foránea (desde los bancos y prestamistas, las consultorías de ingeniería, asesoramiento jurídico-técnico hasta las grandes empresas constructoras y las empresas de logística y servicios). En el aspecto institucional el gobierno de López Obrador está generando un clima "atractivo" para asegurar rendimientos de inversiones en la región mediante concesiones de largo plazo, aseguramiento de la demanda del servicio, facilitando los permisos y estudios necesarios al mismo tiempo que garantiza la seguridad de la inversión, entre otros. En su dimensión geopolítica la península ha adquirido mayor relevancia ante la emergencia de la crisis migratoria y la “urgencia” de poner cortinas de contención frente a los flujos migratorios en dirección a Estados Unidos. Además, la gran infraestructura facilitaría la movilidad de cargamento (petróleo, minerales, ensambles, etc.) a lo largo de toda la península y en conexión interoceánica con los dos océanos y vía terrestre hacia el centro-norte del país. Su efecto de arrastre podría desencadenar en la expansión económica de muchos otros frentes como aquellos sectores que han adquirido mayor relevancia en los últimos años: el sector del turismo, la industria inmobiliaria, la agroindustria y la energética (Flores y Deniau, 2019). Al mismo tiempo podría abrir nuevos mercados e industrias que podrían aprovechar las condiciones naturales de la región (como el petróleo, la inmensa biodiversidad, etc.) y los bajos costos del nuevo transporte, así como la mano de obra barata. Finalmente, no debe perderse de vista que la península de Yucatán pertenece a la región denominada “Gran Caribe” caracterizándose por las interconexiones con el mercado mundial (mediante diferentes vías de comunicación, corredores multimodales y conexiones interoceánicas) (Ceceña, 2019). Todo ello en su conjunto es lo que determina el carácter estratégico de la Península para el capitalismo contemporáneo.

Cómo se pagará el Tren Maya

El financiamiento requiere tanto de una planeación a largo plazo como de diversas sumas de inversión en varios periodos y fases. La debilidad del Estado mexicano en el siglo XXI impide que la inversión provenga directamente de sus arcas públicas (como lo fue en el siglo XX u otros momentos históricos) lo cual lo orilla a la necesidad de negociar con inversionistas privados. En lo específico al Tren Maya, el gobierno de López Obrador ha decidido fragmentar la estructura de financiamiento en diversos *subproyectos* (por así denominarlos) con distintas características, fases, temporalidades y formas de inversión. Dada la poca información oficial disponible hemos identificado tres principales mecanismos de inversión (no todos oficiales) que tienen la pretensión de financiar todas las fases del proyecto: diseño, construcción, mantenimiento, operación, etc.

Inversión mixta: APP

La inversión mixta está confirmada para las vías férreas, andenes y patios, trenes de pasajeros y los sistemas y operación. El financiamiento se realizará bajo el esquema denominado *asociación público-privada* (APP)¹⁵. La inversión total estimada ronda entre 120 y 150 mil millones de pesos (TrenMaya, 2018: 5). El gobierno mexicano se ha comprometido a contribuir con 10% y el resto será inversión privada por empresas a través de licitaciones abiertas (FONATUR, 2019p)¹⁶.

En un principio (agosto de 2018) se comentó que el estado destinaría “28 mil millones de pesos mediante el impuesto al turismo” (Méndez y Jiménez, 2018). Posteriormente en septiembre 2018 se indicó que la inversión pública provendría de los “ahorros que resulten de los ajustes al gasto corriente” (Gallegos, 2018) y en noviembre de 2019 que sería un dinero “producto del combate a la corrupción” (Ruiz y Boffil, 2019). Finalmente, lo último que conocemos hasta la fecha es una entrevista que Rogelio Jiménez Pons, publicada en *El Financiero* en febrero de 2019, indicando que la dependencia “contará con los recursos captados a través del Derecho de No Residente (DNR) y una *bolsa* de 6 mil millones de pesos anuales” asignada por el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) (Munguía, 2019).

¿Cómo se pagará el proyecto Tren Maya?

Para las diversas tareas del megaproyecto encontramos tres principales formas de inversión.

	Mixta¹	Pública tradicional²	FIBRAS³
Vías Férreas	X		

15 De acuerdo con la legislación vigente la Ley de Asociaciones Público Privadas de 2012, con última reforma en 2018, define los proyectos APP como "aquellos que se realicen con cualquier esquema para establecer una relación contractual de largo plazo, entre instancias del sector público y del sector privado, para la prestación de servicios al sector público, mayoristas, intermedios o al usuario final y en los que se utilice infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado con objetivos que aumenten el bienestar social y los niveles de inversión en el país." (LAPP, artículo 2º).

¹⁶ Es solo hasta inicios de 2019 que Andrés Manuel López Obrador en reunión con inversionistas de los grupos Carso, Salinas, Vázquez Raña, cuatro empresas españolas y el consorcio chino CCCC interesados en participar en el Tren Maya se abrió la posibilidad de incrementar la participación de inversión estatal de 10 a 40% (Urrutia y Martínez, 2019). Hasta el corte de la presente investigación, a mediados de noviembre de 2019, no se volvió a confirmar o formalizar dicha modificación.

Trenes de pasajeros, sistemas y operación	X
Trenes de carga	X
Estaciones	X

Fuente: Elaboración propia en base a información FONATUR (2019) y otros medios hemerográficos.

Notas:

1/ Asociaciones Publicas Privadas bajo normatividad de la Ley de Asociaciones Público Privadas

2/ Pendiente por definir esquema.

3/ Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces

El PEF de 2019 asignó esos recursos, cuyo monto representa dos terceras partes del presupuesto total adjudicado a la Secretaría de Turismo (8 mil millones). El tomo VIII del PEF indica que se tienen etiquetados 120 millones de pesos para estudios de pre-inversión de la vía férrea: 60 millones para estudios sobre los polos de desarrollo y el resto, 5,820 millones, están etiquetados como “Provisiones para el desarrollo de trenes de pasajeros y de carga” canalizada íntegramente por FONATUR (Arteta, 2018).

Aunque la apuesta en el proyecto pareciera negocio redondo en el mediano y largo plazo, casi nunca lo es, dadas las características de este tipo de inversiones que implican una fuerte fijación al territorio, una inversión muy costosa a largo plazo y que de no resultar exitosa no es tan fácil desplazarla a otra inversión como cuando rematas alguna mercancía que no logró venderse o te deshaces de títulos financieros poco rentables. Por eso este tipo de grandes inversiones suelen ir acompañadas de avales, y nadie mejor que el Estado para otorgarlos. El gobierno contribuye con mecanismos jurídicos-institucionales que buscan generar seguridad y confianza a través de las cláusulas y letras pequeñas de los contratos de APP (y otras medidas como la militarización y otras políticas de control social) que de alguna forma “garanticen” –prometan– cierta rentabilidad y disminuyan los riesgos que deben asumir los inversionistas privados al poner su capital en el proyecto.¹⁷ Los mecanismos son variados, los hay desde ventajas fiscales y subsidios hasta las concesiones casi vitalicias entre otros.

¹⁷ Esto lo indica muy bien el Instituto Mexicano para la Competitividad, IMCO: “Uno de los grandes problemas con este tipo de infraestructura es que la industria privada no está dispuesta a pagar los altos costos que harían que el proyecto no pierda dinero, por lo que, la única forma de sumar a la inversión privada es que los gobiernos subsidien grandes cantidades de recursos en los costos de operación y mantenimientos, restando riesgo a las empresas” (Martínez 2019: 13).

Contratos de inversión mixta en el Tren Maya

Esquema preliminar de la APP para los siguientes componentes y fases

	Vías Férreas	Andenes y plataformas de estaciones	Patios de maniobra y vías de estacionamiento	Trenes de pasajeros	Sistemas y operación
Diseño	X			X	X
Financiamiento	X			X	X
Construcción	X	X	X	X	X
Mantenimiento ¹	X	X	X	X	X
Equipamiento ²				X	X
Gestión de recaudo				X	X
Control de tráfico				X	X

Fuente: Elaboración propia en base a información FONATUR (2019) y otros medios hemerográficos.

Notas:

1/ Mantenimiento incluye material rodante y los sistemas

2/ Equipamiento incluye los sistemas de señalización, telecomunicaciones y seguridad

Respecto el caso de las APP en el Tren Maya el gobierno mexicano se ha comprometido con las empresas mediante:

- a) Concesiones a largo plazo. Las empresas adjudicadas serán las responsables de la ingeniería de detalle y de la construcción de las vías férreas, o del diseño y la fabricación de trenes junto con su operación y mantenimiento por un plazo de 30 años (Notimex, 2019; FONATUR, 2019: 9).
- b) Pago por disponibilidad. Los contratos APP contemplan un pago sujeto al cumplimiento y estándares de desempeño actualizados al nivel inflacionario. Este pago estará incluido como “compromiso plurianual de gasto” (FONATUR, 2019: 9).
- c) Subvención pública del 10%. El gobierno brindará una subvención de 10% así como intereses y costos de mantenimiento del tren por los siguientes cinco sexenios (Munguía, 2019).¹⁸
- d) Riesgos asumidos por el Estado. Se garantiza la liberación de derecho de vía, obtención de permisos y aprobaciones (ambientales y sociales), salvamentos de sitios arqueológicos; protección ante la amenaza de: crímenes, cancelación por motivos políticos, ante interrupción por conflictos sociales o por eventos climatológicos adversos, así como de los impactos negativos que pudieran ocasionar la inflación o algún cambio específico en la legislación (FONATUR, 2019: 14-16).
- e) Garantía de mercado. El gobierno asume el riesgo de baja demanda del servicio (FONATUR, 2019: 16). Aquí también podemos clasificar los subsidios que el gobierno tiene planeado brindar al transporte de pasajeros locales.

¹⁸ El director de FONATUR lo explica de la siguiente manera: “la intención es que, si alguien gana su primer tramo de mil 100 millones de dólares, el estado le va a pagar el 10 por ciento (110 millones de dólares) y el resto quedaría a pagarse entre 25 y 30 años garantizando el capital, los intereses y el mantenimiento” (Villanueva, 2019c).

El proyecto estima que los ingresos posteriores (la recuperación de la inversión más el plus de la rentabilidad) provendrán de dos fuentes:

1. El turismo de alto poder adquisitivo, a precios de mercado (Munguía, 2019).
2. El transporte de carga. Este se espera sea la principal fuente de ingresos (Reyna, 2019a).¹⁹

El responsable de los contratos de inversión mixta del Tren Maya será la filial del FONATUR: “FONATUR Tren Maya S.A. de C.V.”, titular de la asignación otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (FONATUR, 2019a: 11-12). Esta dependencia contratará la construcción de la infraestructura ferroviaria, administrará los contratos de inversión mixta puestos a concurso mediante licitaciones abiertas. Además, supervisará la construcción, la operación y el mantenimiento; gestionará la captación de ingresos; y evaluará y controlará el desempeño.

Fases y licitaciones de APP en Tren Maya

Se realizarán 10 licitaciones abiertas en 3 fases para la inversión mixta.

Fase 1	Octubre de 2019	Construcción de 3 tramos de ferrocarril Tramo Golfo
Fase 2	2020	Construcción de 3 tramos de ferrocarril Tramo Caribe
Fase 3	ND	Construcción Tramo Selva
Otras:	ND	1 trenes, 1 señalización y 1 operación

Cada tramo construcción de la ruta (7 en total) tiene un monto de inversión estimado de 1,100 millones de dólares

Fuente: Elaboración propia en base a información Munguía (2019b), Villanueva (2019c) y Flores, A., et. al. (2019).

Como se indicó los contratos de inversión mixta se harán en base a licitaciones abiertas reguladas por el artículo 134 constitucional y la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público (LAASSP) mediante convocatorias públicas en CompraNet. No hay claridad en torno a cuántas licitaciones serán, al inicio del proyecto se contemplaban 7 mediante 3 fases, en marzo de 2019 se dijo que serían 10 (FONATUR, 2019n), y en mayo nuevamente aumentó el número a 12 (Valdez, 2019). No obstante, parece haber consenso en que para septiembre u octubre saldrán las licitaciones de 3 tramos de 7 en total, se trata de aquellos sobre los cuales ya existen las vías. Es importante no perder de vista que la suma de su monto total deberá ser no más de 150 mil millones de pesos (Aristegui Noticias, 2019).

Las estaciones y los fideicomisos de infraestructura

En el caso de la construcción y el desarrollo inmobiliario de las 18 estaciones se usarán instrumentos de financiamiento llamados Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRAS). Existe otra posibilidad que en lugar de FIBRAS se utilicen los Certificados de Capital de Desarrollo (CKD, por sus siglas en inglés) (Santiago, 2019). En cualquiera de los casos se espera que el monto de inversión total en estos instrumentos supere los 150 mil millones de pesos destinados a la infraestructura férrea.²⁰

19 Flores, et. al. (2019) recuperan la siguiente afirmación de Pablo Careaga Córdova, encargado del Tramo Tulum-Chetumal, sobre el tema: “el 70% de la rentabilidad del Tren Maya proviene del segmento de carga, pues reducirá los costos de traslado de mercancías por carretera y aumentará la velocidad de su traslado” (2019: 7).

20 Jiménez Pons afirmó en mayo 2019 durante el XIV Summit de Capital Privado de Amexcap: "No hay una cifra determinada previa [refiriéndose a los FIBRAS], pero calculo que es tan importante como lo que se ha planteado para el Tren Maya que es entre 120,000 a 150,000 millones de pesos, yo creo que una cantidad igual o superior" de acuerdo con Santiago (2019).

Los FIBRAS son los títulos financieros mediante los cuales el gobierno ha extendido la invitación a las comunidades, ejidos y otros particulares localizados sobre la ruta o colindantes, para *subirse al tren* como “socios del proyecto” (Nuñez, 2019: 40). El discurso de los “socios” da la apariencia de una relación de igualdad, pero de fondo se oculta la asimetría y disparidad entre los pequeños socios y los grandes capitales globales que pueden acceder a los FIBRAS.²¹ El FIBRA no es otra cosa que la *titularización* de la tierra, el proceso consiste en que los propietarios (ejidatarios u otros) aporten la propiedad del inmueble, en este caso, los títulos de propiedad de la tierra, bajo la forma jurídica-financiera de *fideicomiso*²². Éste fungirá como entidad administradora encargada de emitir y gestionar los certificados en la bolsa de valores donde cualquier interesado (nacional o extranjero) podrá invertir como accionista (mediado por alguna agencia especializada como casas de bolsa o inversionistas institucionales). Lo que los accionistas adquieren a cambio de su capital invertido no es en sí mismo el título de propiedad, ya que éste se queda intacto en manos de los dueños originales –*fiduciantes*– pero lo han cedido temporalmente al *fiduciario*, en este caso la empresa TMSourcing; lo que los accionistas compran es el derecho a recibir una parte (renta variable²³) de la renta total que ingresa al fideicomiso como pago por el derecho de construir o habitar sobre el territorio adjudicado. La renta total del fideicomiso estará en función de las expectativas futuras de los flujos de ingresos esperados como resultado de las inversiones en construcción para proyectos inmobiliarios de las estaciones, etc. El fideicomiso es una vía alternativa para acceder a financiamiento mediante inversionistas en el mercado accionario. En pocas palabras, el FIBRA es un título financiero de un inmueble (similar a un derivado financiero).²⁴

Lo que está en letras pequeñas es que los dueños originales al ceder su título de propiedad quedan limitados y marginados ante su derecho de ejercer libremente lo que quieran hacer sobre su territorio, esto hasta que dure el contrato de fideicomiso. Además, siendo los FIBRAS títulos financieros que cotizan en el mercado de valores están sujetos a los vaivenes del mercado financiero

21 “El discurso de las FIBRAS, pretende que es posible convertir en socios igualitarios a los capitales globales que impulsan estos mecanismos en diversas partes del mundo y a los propietarios de las tierras locales” Flores, et. al. (2019: 7).

22 Para la Suprema Corte de Justicia de la Nación, el *fideicomiso* “es un acto jurídico que debe constar por escrito, y por el cual una persona... destina uno varios bienes... en *beneficio de otra persona*, encomendando su realización a una institución bancaria llamada *fiduciaria*, *recibiendo ésta la titularidad de los bienes*”, definición retomada de Núñez (2019: 41).

23 Núñez (2019: 43) retoma de la BMV que “la renta variable *es un tipo de inversión en la que la recuperación del capital invertido y la rentabilidad de la inversión no están garantizadas, ni son conocidas de antemano. Además, puede ocurrir que la rentabilidad sea negativa, pudiendo llegar incluso a perder el dinero invertido*”.

24 “De acuerdo con la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) los *Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRA)* son una opción de inversión en inmuebles, a través de un *fideicomiso*, cuyos títulos se negocian diariamente en la *Bolsa Mexicana de Valores*, bajo la misma normatividad que cualquier otra acción” (citado por Núñez, 2019: 41). “Las FIBRAS son un instrumento financiero donde dueños de bienes inmuebles colocan en esos fideicomisos la posibilidad de tener rendimientos o utilidades en función de la construcción o renta de espacios de centros comerciales, edificios, parques industriales u hoteles. En este caso se estaría observando la creación de un Fideicomiso donde se incorporarían las tierras de comunidades mayas, a los terrenos que poseen hoteleros, comerciantes y otros empresarios, para constituir un Fideicomiso de acuerdo al valor de sus propiedades y por el cual obtendrían un certificado de participación de acuerdo al comportamiento accionario de las FIBRAS dentro del mercado de valores” (Ávila, 2018). De igual forma las FIBRAS pueden mezclar diversos instrumentos financieros: a) asociación de terratenientes con empresas constructoras, b) renta de inmuebles ya construidos, c) deuda en la BMV para impulsar nuevas construcciones y d) la asociación del gobierno y la inversión para construir (Flores, et. al. 2019: 7). Dada la información conocida parece el FIBRA-MAYA será una mezcla de tipo (a) y (c).

global; lo que lo convierte en un objeto susceptible de especulaciones que en momentos de bonanza pueden incrementar su precio, pero con el riesgo de quedar atrapado en burbujas financieras y ser devaluado bruscamente en los momentos de declive (como sucedió durante la crisis financiera 2008 con los títulos de bienes raíces). Por ende, no existe respaldo ni garantía alguna que asegure ingresos altos y estables a los propietarios originales mediante los FIBRAs.

Finalmente, otra vía de inversión (que tampoco es clara ni oficial) es mediante el apoyo del Banco Nacional de Obras y Servicios (Banobras) cuyo director, Jorge Mendoza, ha comentado que se “buscará levantar 7,500 millones de pesos con la emisión de deuda en el mercado local” (Santiago, 2019), mediante bonos gubernamentales con una tasa de interés cercana al fondo soberano (actualmente 8.5% en Banxico).

Habiendo analizado las principales vías de financiamiento (mixta y mercado de valores) nos preguntamos si el Tren Maya será un proyecto público o privado. Considerando que la infraestructura del tren será construida, operada y gestionada bajo 90% de capital privado ¿qué margen de acción tendrá el Estado para garantizar sus principios de sustentabilidad e inclusión social? ¿será realmente el Estado el promotor principal de un proyecto de “desarrollo regional” o será más bien el medio utilizado por otros intereses (económicos) para implementar un proyecto prácticamente privado?

¿Tren Maya o Tren Fantasma?

Uno de los escenarios fatalistas pero posibles es que el Tren Maya no sea rentable y sea el erario público el que responda por un proyecto tirado al vacío, este tipo de malas inversiones se les conoce como elefantes blancos, y en este caso podría ser más adecuado hablar de un *tren fantasma*. De acuerdo con la Academia de Ingeniería de México, el costo de la infraestructura se podría elevar a los 440 miles de millones de pesos. En el mismo tenor, una nota técnica realizada por el Instituto Mexicano para la Competitividad dirigida por Ana Thaís Martínez (2019: 12), estima que tan solo el proyecto de construcción puede tener un costo “entre 4 y 10 veces mayor” (entre 460 mil millones de pesos hasta 1,533 mil millones de pesos).²⁵ El mismo estudio señala que la experiencia internacional de este tipo de infraestructuras no es para nada exitosa: sólo uno de cada mil proyectos de este tipo resulta exitoso (Martínez, 2019: 5)²⁶. En el caso más optimista, México se

25 A pesar de reconocer las limitaciones del trabajo del IMCO por no considerar que los altos costos en los países metropolitanos señalados y el costo de la corrupción en México (por ejemplo, el caso del Tren Interurbano México-Toluca) mencionamos las estimaciones del estudio. En la primera se considera como válido el presupuesto del Tren Maya y se divide por el número de kilómetros de la obra para obtener el costo por kilómetro: “5 millones 216 mil 484 dólares por kilómetro”. Se compara con otra línea férrea con el mismo costo promedio por kilómetro: Saint-Marcel-lés-Valence-Marseille, solo que se tardó 10 años en completarse y finalmente fue financiado con recursos públicos (en el caso del Tren Maya no debe olvidarse que se supone el proyecto será atractivo para la inversión privada y se espera esté listo para 2023, en prácticamente 3 años de construcción). La segunda retoma el costo por kilómetro conocido del Tren Interurbano México-Toluca para multiplicarlo por los kilómetros del Tren Maya y obtener un costo de construcción esperado: “1 billón 906 mil 446 millones de pesos”. En la tercera estimación usa el costo por kilómetro promedio de una muestra de 22 trenes en el mundo, multiplicado por los kilómetros del Tren Maya dan un valor de costo de construcción total de “836 mil 610 millones de pesos” (Martínez, 2019: 8-9).

26 Los datos son asombrosos: “aproximadamente, sólo uno de cada diez proyectos se entrega dentro del presupuesto, uno de cada diez se entrega en el tiempo estimado, y uno de cada diez entrega los beneficios sociales esperados. Por lo que, uno de cada mil proyectos de esta naturaleza es un éxito” (Martínez, 2019: 5).

sumaría a las otras dos líneas ferroviarias económicamente rentables del mundo: París-Lyon (Francia) y Tokio-Osaka (Japón). Brevemente recogemos algunos de sus argumentos sobre las principales razones del sobrecosto en estos proyectos:

- a. Especulación y sobreestimación de la demanda. Número de pasajeros reales menores a los esperados en un inicio. Lo cual tendría un efecto negativo siendo que el Estado tendría que asumir dichos costos. Debilidad en lograr la densidad demográfica para hacer rentable el proyecto²⁷.
- b. Subestimación de costos. “En promedio [los proyectos ferroviarios] acaban costando 45% más de su estimación inicial”.
- c. Los proyectos ferroviarios no pueden funcionar sin considerar los otros sistemas de transporte. Se requiere la interconexión con otras vías y medios de transporte.
- d. Falta de transparencia e información.
- e. Falta de coordinación
- f. La falta de planeación de la obra: liberalización de los derechos de vía (ej. el sobrecosto de 90% del Tren Interurbano México-Toluca).

Las conclusiones del IMCO indican que “los megaproyectos ferroviarios a nivel mundial suelen ser emprendimientos tan complejos y costosos que difícilmente resultan rentables y terminan siendo una carga para los contribuyentes” (Martínez, 2019: 22).

Estos estudios de igual manera que la publicidad oficial conciben al Tren Maya como un proyecto de arrastre económico centrado en un turismo “alternativo” que sea “sustentable e incluyente”²⁸. Hacer que un proyecto con estas especificaciones sea económicamente rentable implica que dicho turismo sea necesariamente un *turismo de masas*²⁹ para alcanzar a cubrir los enormes costos del Tren Maya.³⁰ Una hipótesis alternativa con mayor sentido económico sostiene que la rentabilidad

27 “[...] tanto el tamaño de la población [densidad demográfica] como la concentración de actividad económica cercana a las estaciones son determinantes en el porcentaje de personas que utilizarán el tren.” Feigenbaum (2013) retomado por IMCO (2019: 14).

28 En el sitio oficial del Tren Maya señala: “El turismo *-como un eje rector del proyecto-* tiene condiciones para generar empleo de manera práctica y económica.” (disponible en: <http://www.trenmaya.gob.mx/>). Adicionalmente, en el material *Presentación Informativa* (FONATUR, 2019a) se hace mención del transporte de carga y personas como aspecto secundario del aspecto turístico. Dejando de lado industrias que nosotros consideramos prioritarias y fundamentales en el aspecto de la rentabilidad económica del proyecto. Citamos los objetivos: i) “Impulsar el desarrollo socioeconómico de la región y las comunidades locales”; ii) “Fortalecer el ordenamiento territorial de la Península de Yucatán”; iii) “Fortalecer a la industria turística en México”; iv) “Promover y resguardar las culturas indígenas locales”; v) “Fomentar la inclusión social y la creación de empleo” y vi) “Proteger y rehabilitar las Áreas Naturales Protegidas en la Península de Yucatán”. Información disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/464790/Presentacion_informativa.pdf

29 “El *turismo de masas* expresa las características de un modo de organización de la producción económica y de acumulación del capital, consistente en la concentración de grandes instalaciones fabriles, maquinaria y trabajadores en un sistema conocido como *fordismo*, basado en la línea de montaje” (Machuca, 2019: 33).

30 El hecho de que en estos trenes los costos de mantenimiento y operación no deben ser mayores que los ingresos, implica que se requiere y esté garantizado un número considerable de usuarios, “una capacidad para 600 a 800 mil personas” (Martínez, 2019).

del Tren Maya yace en las rentas económicas que pudieran desencadenarse por el transporte de cargamento.³¹

Sintetizamos el argumento: por un lado, son altas las posibilidades de que el proyecto termine por ser un tren fantasma (contemplando las malas experiencias internacionales de las grandes infraestructuras ferroviarias y los antecedentes de financiamiento mediante APP en México); la otra vía sugiere que existen mayores probabilidades de éxito económico si se contemplan en primer orden los ingresos por el transporte de carga y en segundo los del turismo.

¿A quiénes “nos va a llevar... el tren”?

Los impactos y costos socio-ambientales son otras formas de pagar y financiar el Tren Maya. Este financiamiento es mucho más complejo pues abarca diversos efectos y transformaciones de carácter multidimensional y multiescalar. Todo proyecto de reordenamiento territorial consiste, en términos de Ceceña (2019), en promover un rediseño y “fragmentación territorial” al mismo tiempo que la creación de nuevos territorios. Esto conlleva una profunda reestructuración, relocalización y rearticulación del metabolismo de los socio-ecosistemas, determinado por las múltiples interacciones entre los elementos y dimensiones que conforman las prácticas culturales materiales y los procesos geofísicos naturales del territorio (no solo en lo local, sino también con alcances regionales y globales). Una parte de su análisis son los efectos por la construcción del tren y posteriormente el arrastre sobre otros sectores, una vez que entre en operación –urbanización, crecimiento demográfico, etc.– (Reyes, et. al., 2019: 123).

La Península de Yucatán forma parte del Corredor Biológico Mesoamericano que pertenece a la denominada Amazonia mesoamericana, cuya contribución al clima del hemisferio norte es fundamental (Ávila y Ávila, 2018). Entre las afectaciones inmediatas por la construcción se pone en riesgo el hábitat de una zona mega diversa, en ella habitan más de 700 especies de vertebrados y más de 1 000 invertebrados (Mendivil, 2018) y a su vez la península posee un inventario botánico que oscila entre 2 400 y 3 000 especies de plantas (Toledo, 2018). La ruta del tren “atravesará por 15 Áreas Naturales Protegidas” (ANP) (Mendivil, 2018) destacando la Reserva de la Biosfera de Calakmul (Campeche), reconocida como Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO. Calakmul es la segunda reserva más grande del continente americano, sólo después de la Amazonia brasileña (Burguete, 2018), albergando por sí sola “80% de las especies vegetales de toda la Península de Yucatán, además de 350 especies de aves y casi 100 especies de mamíferos” (Mendivil, 2018). Calakmul junto con la Reserva de Sian Ka’an (Quintana Roo) son el hábitat natural de la mitad de los jaguares existentes en México (*El Universal*, 2019). La Reserva de la Biosfera de Sian Ka’an “aloja a 103 especies de mamíferos y 336 de aves, además de unos 180 mil pantanos, manglares y petenes” (Vázquez, 2019c).

La infraestructura requerida para un tren de alta velocidad (superando los 160km/hr en el transporte de carga) tendría que considerar el relieve geológico de la península de tipo cárstico, pedregoso, con abundantes fracturas (Merino, 2018; Obras, 2018) y una alta porosidad, sobre todo

31 Esta hipótesis también la respaldan otros autores: “Se ha promocionado el tren como un proyecto turístico, pero expresamente se omite señalar que responde al proyecto de imponer la integración industrial de la Península y el Caribe mexicano con la red ferroviaria nacional y la salida expedita de mercancías al Pacífico y al Golfo” (Rosado y Vera, 2019).

en los tramos Selva (Campeche) y Caribe (Quintana Roo), lo que “hace que sea un terreno bastante especial a la hora tanto de construir, como en su manejo ecológico, biológico o ambiental. Los terrenos son muy susceptibles y su manejo es muy especializado” (Notimex, 2019b).

El aspecto social de los posibles impactos del tren va más allá de las expropiaciones voluntarias mediante su incorporación como socios. Los datos del Registro Agrario Nacional proporcionados a FONATUR indican que “160 núcleos agrarios [...] se encuentran a lo largo del circuito de 1,500 kilómetros por donde pasará este servicio de transporte ferroviario” (RAN, 2019); información complementada con datos del Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible (CCMSS) que afirman que “el *Tren Maya* podría impactar a mil 828 comunidades rurales y 163 núcleos ejidales en la Península de Yucatán” (citado por La Cueva del Lobo, 2019)³². Otros no correrán con la misma suerte y se verán desplazados por ser considerados asentamientos “irregulares”, tal es el caso del municipio de Solidaridad en Quintana Roo donde serán reubicadas 600 familias (Vázquez, 2019a y 2019b); e incluso hay los casos en donde las comunidades se encuentran en una indefinición legal por un reparto agrario aún en proceso y un inacabado registro de las poblaciones, como es el caso de Calakmul (Olvera, 2018).

En la ruta del tren no solo se cruzan jaguares y comunidades, también “mil 709 vestigios arqueológicos” (Reyna, 2019e), cálculo oficial por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y muchos otros yacimientos con patrimonio arqueológico poco o nada explorado (Amador, 2018), algunos de los cuales pueden transitar a ser considerados patrimonio mixto por la Unesco (Reyna, 2019e).

Impactos multidimensionales del Tren Maya
Algunas de las principales afectaciones socio-ambientales por la construcción y operación del proyecto Tren Maya

T R E N M A Y A	C o n s t r u c i ó n	Ambientales	Fauna	O p e r a c i ó n	Ambientales	Contaminación atmosférica
			Flora			Contaminación suelos
			Afectación a las ANP			Alteración climática
			Atmosféricos			Fauna
			Geología			Flora
			Hídricos			Hídricos
	Sociales		Desplazamientos y acaparamiento de tierras.		Sociales	Expansión del <i>turismo de masas</i>
			Luchas territoriales			Pérdida de patrimonio cultural
			Derechos Humanos			Sobrepoblación
			Modos de vida			Reordenamientos
			Culturales			Modos de vida
						Extractivismo
						Gentrificación
						Pauperización salarial
	Violencia					
	Militarización					
	Desigualdad social					
	Conflictos territoriales					

Fuente: Elaboración propia. Para ver detalles ver cuadro completo Anexo.

³² Magdalena Gómez (2019) menciona que el FONATUR “ha considerado en documentos parciales que reubicarán alrededor de 250 poblaciones [...]y[...] la expropiación de 2 mil 500 hectáreas en los ejidos de Bacalar, Felipe Canillo Puerto y Cobá”.

La zona forestal más grande de México ha estado amenazada desde tiempo atrás por la deforestación, por la agroindustria y la tala para el comercio de maderas.³³ El Tren Maya podría incrementar la tendencia, no tanto por la construcción sino por los impactos directos e indirectos una vez que esté en operación (el desarrollo de los polos urbanos, la agroindustria, actividades industriales y otros). Tres ANP por las que atravesará el tren (Calakmun, Balam-Kú y Balam Kin) “integran el macizo forestal más grande de México con 1 millón 243 mil 375 de hectáreas” (Martínez, 2019: 17) y el segundo más grande del Continente. El cambio de uso de suelo relacionado con la tala (legal e ilegal) aumentan la emisión de Gases de Efecto Invernadero al mismo tiempo que reduce su capacidad de reservorio de GEI, de acuerdo con el Instituto de Recursos Mundiales en México (WRI, por sus siglas en inglés) (Nolasco y López, 2019). Ello pone en cuestión el enfoque sustentable que se pretende dar a este proyecto.³⁴

La operación del tren generará mayor presión hídrica debido a la creciente demanda (por la urbanización, las nuevas infraestructuras, etc.) y una mayor contaminación del recurso. Las características porosas de los suelos peninsulares “generan una alta conductividad hidráulica y filtraciones de los contaminantes (aguas residuales, agroquímicos, efluentes industriales y materia orgánica) a las aguas superficiales como los cenotes, conectados al agua subterránea, de donde se extrae agua para el uso de las poblaciones” (Merino, 2018).

Sin haber dado inicio las actividades propiamente de construcción (aunque ya están en marcha, desde diciembre, actividades de rehabilitación en las vías existentes), las afectaciones al tejido social ya son palpables. En algunas localidades el proyecto es tema de polarización y riñas entre los habitantes, esto afirmado por el secretario particular del Instituto para el Desarrollo de Pueblos Mayas y las Comunidades Indígenas (Inmaya), Stalin Bello Rendón (*Reportur*, 2019). En algunos lugares se están renovando las prácticas clientelares y de cooptación.³⁵ Esto solo representa la punta del iceberg de muchos de los conflictos que se vislumbrarán: luchas territoriales, gentrificación, pauperización salarial, aumento de la desigualdad, incremento de la violencia y flujos de la economía criminal relacionados con el turismo y la urbanización (narcotráfico, trata de personas, armas, etc.), lo que al mismo tiempo es motivo y excusa para aumentar el control y disciplinamiento social mediante la militarización del territorio. Finalmente, las consecuencias más profundas son las más difíciles de percibir: cambios en los modos de vida, desintegración social, deterioro del patrimonio cultural, pérdida de identidad y procesos de aculturación.

Debido al complejo entrelazamiento de estos factores, los alcances de las consecuencias negativas son inimaginables e incalculables. Uno de los temas más delicados es la alteración del ecosistema de la península en su papel regulador del clima (local, regional e incluso global) siendo, literalmente, la selva “el pulmón del planeta” (Reyes, et. al. 2019), y sin duda sus impactos previsibles están fuera

33 “En México se estima que se ha perdido más de 70 por ciento de las selvas que el país tenía a lo largo de las costas del Golfo de México, del Océano Pacífico y en la Península de Yucatán. Como en la mayor parte de la América tropical, esa pérdida es resultado, principalmente, de la deforestación” (*La Jornada*, 2019).

34 El Tren Maya “estará enfocado en la estrategia de un modelo de infraestructura verde, con un diseño apegado al paisaje, enfocado a la reducción de emisiones CO₂, así como en la creación de pasos de fauna, entre otros” (FONATUR, 2019b).

35 Activistas mayas de Yucatán y Quintana Roo “denunciaron que la consulta ciudadana fue *simulada* para instalarlo y al Fonatur de haber ejercido presión sobre los pobladores para que vendan sus tierras y así como de manipularlos en fiestas comunitarias sobre la idea del *tren que nos une*” (Barragán, 2019).

del radar de cualquier modelo de estimación posible. Los biólogos del Centro de Investigación Científica de Yucatán (*El Tren Maya, ¿Por qué están tan preocupados los biólogos?*) argumentan que la modificación del ecosistema puede derivar en un *colapso ecológico* definido por “una serie de cambios irreversibles que afectan a gran parte de sus organismos y resulta en una extinción masiva. Este [...] repercute directamente sobre todos los seres vivos, incluyendo los humanos, que nos beneficiamos de los servicios que la selva nos brinda” (Reyes, et. al., 2019: 119). Las selvas contribuyen a la captación de GEI, formación de nubes y provisión de agua.

De cualquier forma, lo cierto es que estamos en un momento histórico donde el calentamiento global y la crisis del ambiente definitivamente “lo cambian todo” (Klein, 2014), no parece prudente experimentar con el llamado desarrollo “sustentable e incluyente”. La presión hídrica y el aumento de la temperatura a nivel mundial son procesos muy graves; el derretimiento del polo Antártico a velocidades cada vez más aceleradas lo demuestra (Rodríguez, 2019). Se trata de entender que fueron justo el neoliberalismo y la “mafia del poder” los principales culpables que agudizaron las catástrofes ambientales en nuestro país (Tribunal Permanente de los Pueblos México, 2014; Barreda, 2014), si el gobierno de López Obrador plantea un cambio simplemente no puede seguir el mismo rumbo. Todo esto nos lleva a cuestionarnos ¿para quién es el tren y para quién es el “desarrollo”?

¿Qué es la “derrama económica local”³⁶?

Los intereses que dan movimiento al Tren Maya han logrado renovar la promesa del progreso que hoy nuevamente hace eco, ataviado de capitalismo verde y aires plurales, para ahora sí, alcanzar el desarrollo prometido.³⁷ En ello es importante entender que el concepto *desarrollo* es también una apuesta ideológica con cargas de significados y posturas políticas (Ceceña, 2012).³⁸

El Tren Maya anuncia la llegada del “proyecto ferroviario como una oportunidad de abatir la pobreza y generar desarrollo regional y sustentabilidad” (FONATUR, 2019b), como una “nueva visión de turismo sustentable, enfocado a un desarrollo sostenible, integral, cultural y social, teniendo en el centro del proyecto a las personas” (FONATUR, 2019c). Sin embargo, en los hechos el Tren Maya está demostrado ser más una imposición de cierto “desarrollo”, en lugar de respetar la consulta libre e informada como plantea el Convenio 169 de la OIT suscrito por México. El proyecto se está apropiando de significados e imaginarios colectivos de la cultura maya para trastocarlos y venderlos como marca de un proyecto nacionalista.³⁹

36 Ejemplos del empleo de la “derrama económica” en el discurso oficial: “El Tren Maya es un proyecto orientado a 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” (Plan Nacional de Desarrollo, 2019-2024). “El director general de FONATUR afirmó que el desarrollo logrará una importante *derrama económica* en la región, ya que contará [con] infraestructura digna en toda la península” (FONATUR, 2019t).

37 El Tren Maya planteado desde su antecesor como Tren Turístico Transpeninsular en el *Proyecto de Nación 2018-2024* buscaba “*acercar el desarrollo* a las comunidades nativas de la cultura maya” (MORENA, 2017: 213).

38 Para Ana Esther Ceceña (2012) el “concepto de *desarrollo*, [es] central en un tipo de comprensión del mundo y en su habilitación en función del dominio de la naturaleza por el hombre, y del hombre por el hombre [...]” (2012: 5).

39 El Tren Maya “es el nombre *comercial* de un proyecto mucho más amplio y complejo” Flores, et. al. (2019: 12).

El gobierno de López Obrador no se cuestiona que la desintegración social, la miseria y la pobreza que vive hoy la región no se debe a la supuesta “falta de desarrollo”, sino más bien se debe al desarrollo mismo. Es decir, la situación actual del sur-sureste mexicano se debe a las características que ha tomado el desarrollo en esa región: el constante acoso y saqueo de sus territorios, el rechazo de sus formas de vida y su incorporación como marginados y explotados desde la conquista hasta la fecha, bajo proyectos impulsados siempre en nombre del “desarrollo y progreso”. Gran parte de la miseria y la pobreza no son consecuencia de la falta de desarrollo sino resultado de contradicciones inminentes e inseparables de ese desarrollo (Rosado y Vera, 2019).⁴⁰ Lo que habría que criticar no es la falta de inserción sino la lógica de esa inserción. El desarrollo “incluyente” que impulsa el Tren Maya es una inclusión al trabajo asalariado precario de las maquiladoras, manufacturas y al servicio del *turismo de masas*, un “modelo estandarizado de consumo y certificación de los servicios” (Machuca, 2019: 35). Un turismo caracterizado por transformaciones drásticas de los paisajes, el avance de una urbanización desordenada, la contaminación y depredación sin contemplaciones de ecosistemas y regiones muy amplias (Machuca, 2019). En pocas palabras, el turismo de masas es una fuerte “máquina de despojo” (Gasparello, 2019b), con fuerte impacto en la alteración de las relaciones de los socio-ecosistemas mediante la “penetración de una lógica mercantil” (Acosta, 2019: 9), el aumento de la violencia directa y estructural (Gasparello, 2019b)⁴¹ junto con un incremento en la concentración de riqueza y desigualdad social.⁴² No hace falta ir tan lejos para poner ejemplos concretos, véase tan solo el caso de Cancún⁴³, Bacalar⁴⁴ y el proyecto de Rivera Maya⁴⁵ en la región.⁴⁶

40 De manera clara Samuel Rosado y Ramón Vera mencionan que “la actual situación de precariedad y miseria que viven algunas comunidades es *reflejo de la progresiva inserción* de la península al mercado mundial, no de una falta de inserción” (2019).

41 Sin caer en el mito sobre la industria del turismo como incluyente en lo social y amigable en lo ambiental Gasparello resalta que “el turismo es el eje de una industria poderosa y altamente depredadora, en términos ambientales y sociales. Impone modelos culturales ajenos e implanta enclaves económicos que ostentan la desigualdad entre quienes viajan, conocen y se divierten, y sus anfitriones, voluntarios u obligados.” (2019a:6).

42 Según Ivan Murray, retomado por Machuca (2019): “los espacios hiperturísticos cristalizan las contradicciones y desigualdades que se dan a escala planetaria. En pocos lugares del planeta coinciden espacio-temporalmente *desigualdades tan profundas* como las que se pueden observar por ejemplo, entre esos turistas que viajan *a todo tren* y las sociedades que los acogen en las periferias” (citado por Machuca, 2019: 34).

43 “Es emblemático el caso de Cancún, impulsado desde el gobierno federal como *centro integralmente planeado*. Observando la situación de la ciudad y su entorno 40 años después, es inevitable preguntarse qué era lo que estaba planeado. La urbe en constante crecimiento es un sistema que gira alrededor de la exclusión e incluso de la segregación, esto es, lo opuesto a la integración y la supuesta derrama de desarrollo que el bienestar de los exitosos empresarios provocaría en el conjunto de la población.” (Gasparello, 2019d).

44 “Bacalar, hace años un pequeño pueblo y hoy una ciudad en rápido crecimiento. El deterioro y la insuficiencia del alcantarillado y tubería para drenar las aguas pluviales, construidas hace 30 años han ocasionado filtraciones de aguas negras al manto freático, alterando drásticamente la físico-química del agua y la vegetación de la que se llamó la Laguna de los “Siete Colores”” (Merino, 2018).

45 “En el proyecto Rivera Maya se dijo en repetidas ocasiones que se iba a mantener un desarrollo responsable con el medio ambiente y de bajo impacto, y que traería consigo bienestar; pero la situación muestra un panorama donde la población local fue reubicada y donde la biodiversidad ha sido fuertemente impactada; muestra de ello son los ecocidios tanto en el mar como en la tierra, donde el coral, las selvas y los manglares han muerto” (Reyes, et. al. 2019: 123).

46 Por poner otros ejemplos bajo la lógica de impulsar un desarrollo local mediante el turismo de masas, Carlos Salinas de Gortari durante su sexenio (1988-1994) impulsó de “14 proyectos especiales de arqueología con recursos financieros extraordinarios” (entre ellos Teotihuacán, Calakmul, Monte Albán, Chichén Itzá, Tajín, Palenque y Cobá). En el caso de Cobá se menciona que una vez realizado el proyecto se instaló el Club Méditerranée “con servicios turísticos para el sitio y ahora se puede decir que es en parte un lugar de miserables indignos. Los grandes beneficios son para los grandes

El desarrollo vía turismo de masas es “incluyente” al destierro y la segregación⁴⁷ de las sociedades, los incluye como socios al mercado financiero pero a costa de que cedan su capacidad de gestionar y decidir las prácticas sobre sus propios territorios. Los incluye como excluidos. Una vez debilitados sus lazos sociales se ven, sin más, obligados a la necesidad de incluirse en la servidumbre para otros, o como se le quiera llamar a la inclusión “digna” de hasta “pedir limosna” (Jiménez Pons *dixit*).⁴⁸ Son incluidos para mendigar, cosificar, mercantilizar y folclorizar⁴⁹ sus prácticas culturales.⁵⁰

Finalmente, el Tren Maya homogeneiza a todos los pueblos y con ello oculta el caleidoscopio de diversidades culturales y naturales que cohabitan la península.⁵¹ La gente lo sabe: El Tren Maya ni es solo tren, ni es maya. Todo esto está siendo cuestionado por habitantes locales, articulándose bajo diversas organizaciones en proceso –para algunos ejemplos véase el trabajo documental “*Su riel, nuestra tierra*”⁵² que muestra un compendio de testimonios a lo largo de las cinco entidades federativas (Muñoz, 2019).

Requisitos jurídicos y marco normativo

El 24 y 25 de noviembre de 2018 se llevó a cabo una consulta ciudadana “nacional y democrática” sobre la aprobación o rechazo de diez principales proyectos de AMLO entre los cuales estaba el Tren Maya. Los resultados mostraron una aprobación de casi 90% a favor del tren, ante lo cual hay que advertir que dicha consulta sirvió más como mecanismo de “legitimación de poder” que como requisito legal en concordancia con los requisitos mínimos establecidos por el Convenio 169 de la OIT.

No estamos diciendo nada nuevo ni tampoco algo que se niegue. Todas las dependencias institucionales estatales (desde Presidencia, Gobernación, FONATUR, INAH, hasta SEMARNAT y

hoteles, los restaurantes de lujo, no para la gente local. La gente del lugar queda igual o peor porque tiene que competir con servicios económicamente muy fuertes” (Amador, 2018).

47 En ello Adrián Flores y Deniau Yannick señalan que “la infraestructura de transporte, particularmente las carreteras y autopistas, desempeña un papel fundamental y delimitador en el proceso de segregación espacial asociado a la actividad turística masiva” (Flores y Deniau, 2019: 15).

48 En una entrevista Jiménez Pons señaló: “No se vale hacer ningún desarrollo si no tiene su zona de la gente más modesta ubicada *dignamente* en las cercanías de las áreas de producción. Para que, para que puedan ir a trabajar a pie. *Hasta pedir limosna si hace falta, pero a pie*” (Ramos, 2019) cursivas nuestras.

49 “La folclorización de las costumbres y tradiciones de los pueblos Mayas es un constante respecto los proyectos en la península y el Tren Maya también *objetiviza* a las comunidades como mercancía” (Oropeza, 2019). “Respecto de los conocimientos, saberes, costumbres y tradiciones mayas, estos son descontextualizados y folclorizados para el mercado y turismo internacional” (Jiménez, 2019: 54).

50 “A la gente se le vendió la idea del desarrollo. Nos dijeron que nuestro campo no sirve, que nuestro campo no da. Los jóvenes mayas aprendieron a querer irse a trabajar a los hoteles de la zona norte. Ahora vemos lo que está pasando allá: el narcotráfico, la violencia, los asesinatos, los feminicidios y nuestros jóvenes trabajando en los grandes hoteles, sirviendo a quienes los desprecian y teniendo que sonreír un montón para ganar una propina” Wilma Esquivel Pat, vicepresidenta del Centro Comunitario U Kuuchil K Chibalom y habitante de Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo (Vega, 2019). Tal como señala Gasparello (2019) “en aras *del desarrollo* [...] se promueve la mercantilización de las culturas, de los sitios sagrados, de los saberes y las memorias de los pueblos mayas [...]” (2019a: 6).

51 “[...] en esos cinco estados habitan los pueblos indígenas Aketeko, Ixil, Kaqchikel, Jakalteco, K’iche, Mam, Maya, Q’anjob’al, Q’eqchi, Chuj (en Quintana Roo); Ch’ol, Chuj, Awakateco, Ixil, Kaqchiquel, Jakalteco, K’iche, Mam, Q’anjob’al, Q’eqchi, Akateko (en Campeche); Maya (en Yucatán); Akateko, Chuj, Ch’ol, Jakalteco, K’iche, Lacandón, Mam, Mocho (qato’k), Q’anjob’al, Teko, Tojolabal, Tseltal, Tsotsil, Zoque (en Chiapas); Ayapaneco, Chontal de Tabasco, Ch’ol, Nahua, Tseltal, Zoque (en Tabasco)” (Núñez, 2019c).

52 El trabajo forma parte de un proyecto más amplio llamado *Derecho de Réplica. Hablan los pueblos*, bajo la coordinación de Gloria Muñoz (2019) disponible en-línea: <https://hablanlospueblos.org/index.html>

otras) reconocen que quedan pendientes por hacer consultas y otros estudios. De hecho, el cumplimiento con la normatividad nacional e internacional vigente es algo que se presume como “virtud” de la actual administración (FONATUR, 2019p).⁵³ Sin embargo, su “virtud” o “buena voluntad” de cumplir con los requisitos legales (lo cual es propiamente parte de su función estatal) de ninguna manera debe malinterpretarse como una aceptación lisa y llana del proyecto sin antes haber realizado los estudios y consultas exigidas. Esta es, en parte, la estrategia del discurso gubernamental: avanza bajo la promesa futura de contar con los estudios y demás requisitos. La manipulación está en suponer y adelantar resultados que todavía no existen, actuar en el presente como si se supiera de antemano que los estudios respaldarán el proyecto.

Los multicitados estudios y evaluaciones que requiere este megaproyecto están especificados en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas (LOPSRM) y la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH), ambas legislaciones (junto con sus Reglamentos correspondientes) regulan de manera general y en aspectos complementarios el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos sobre el principio de la programación, administración y ejercicio de los recursos públicos; específicamente lo que nos interesa son los proyectos de inversión en infraestructura.

Considerando que el Tren Maya es un proyecto de inversión,⁵⁴ de acuerdo con lo establecido por la LFPRH entre los principales requisitos, previo a ser aceptado en el Presupuesto de Egresos de la Federación, debió contar con una planeación de inversiones y la evaluación costo y beneficio analizada por una Comisión Intersecretarial de Gasto Financiamiento. La LFPRH menciona también, por cierto, que cualquier persona especializada podría poner a consideración de las mismas dependencias la realización de ciertos estudios relacionados con el proyecto.

Esto también lo reafirma el artículo 18 de la Ley de Obras considerando al Tren Maya como obra pública.⁵⁵ En esta ley cabe resaltar el artículo 20 por establecer carácter de obligatoriedad a la evaluación de impacto ambiental, y en segundo lugar, el artículo 24 que menciona que para dar inicio a las actividades de construcción requiere contarse con los estudios y evaluaciones específicos. Así, es importante distinguir entre las actividades de construcción sobre el tramo Selva y Caribe y aquellas de rehabilitación y mantenimiento (obras de drenaje, limpieza, trabajo de terracería y compactaciones, reforzamientos, entre otros) en el tramo Golfo, que iniciaron con el “Ritual de los Pueblos Originarios a la Madre Tierra para Anuencia del Tren Maya”, –acto simbólico

53 “El apego a la ley será un eje rector del proyecto, tanto en lo que respecta al medio ambiente, como a las comunidades en la zona de influencia del Tren Maya. Esto incluye la elaboración de las Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA). Una vez que se obtengan los resultados de los estudios, se aplicarán las medidas de contención y mitigación correspondientes. Asimismo, el Tren Maya realizará las consultas a los pueblos originarios con apego a la ley y en completa observancia del Convenio Número 169 de la Organización Internacional del Trabajo sobre pueblos indígenas” (FONATUR, 2019p).

54 La Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) define a los proyectos de inversión como “XXXIX. Proyectos de inversión: las acciones que implican erogaciones de gasto de capital destinadas a obra pública en infraestructura;” (LFPRH, Art 2°, Fracción XXXIX).

55 La Ley de Obras señala “[...] se consideran obras públicas los trabajos que tengan por objeto construir, instalar, ampliar, adecuar, remodelar, restaurar, conservar, mantener, modificar y demoler bienes inmuebles. Asimismo [...]: VIII. Las asociadas a proyectos de infraestructura que impliquen inversión a largo plazo y amortización programada en los términos de esta Ley [...]” (LOPSRM, Art 3°, Fracción VIII).

del 16 de diciembre 2018 (Guzmán y Mandujano, 2018). Dichas actividades, por tratarse de vías existentes, no requerían de la presentación de una Manifestación de Impacto Ambiental.

Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria

Algunos requisitos legales del Tren Maya

Artículos	Descripción
Artículo 34. Para la programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión, las dependencias y entidades deberán observar el siguiente procedimiento [...]:	I. Contar con un mecanismo de planeación de las inversiones
	II. Presentar a la Secretaría [SHCP] la evaluación costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión.
	III. Registrar cada programa y proyecto de inversión en la cartera que integra la Secretaría [SHCP], para lo cual se deberá presentar la evaluación costo y beneficio correspondiente.
	IV. Los programas y proyectos registrados [...] serán analizados por la Comisión Intersecretarial de Gasto Financiamiento , la cual determinará la prelación para su inclusión en el proyecto de Presupuesto de Egresos, así como de su ejecución [...] observando principalmente los criterios siguientes: a) Rentabilidad socioeconómica; b) Reducción de la pobreza extrema; c) Desarrollo Regional, y d) Concurrencia con otros programas y proyectos de inversión.
Artículo 48. El ejercicio de recursos previstos en el gasto de inversión aprobado en el PEF se autoriza por las dependencias [...] observando lo siguiente:	II. Tratándose de los sectores de comunicación, transportes, hidráulico, medio ambiente y turismo, las personas físicas y morales especializadas en las materias respectivas, así como las entidades federativas y municipios, podrán presentar a consideración de las dependencias y entidades competentes propuestas de estudios para la realización de obras asociadas a proyectos de infraestructura , las cuales deberán reunir los requisitos que mediante disposiciones de carácter general expidan las secretarías de Comunicaciones y Transportes, de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de Turismo, para cada uno de los sectores mencionados.

Fuente: Elaboración propia en base a la LFPRH

Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas

Algunos requisitos legales del Tren Maya

Artículos	Descripción
Artículo 18. Las dependencias o entidades que requieran contratar o realizar estudios o proyectos [...].	Cualquier persona, las entidades federativas y los municipios podrán promover y presentar a consideración de las dependencias y entidades, estudios, planes y programas para el desarrollo de proyectos, debiendo proporcionar la información suficiente que permita su factibilidad, sin que ello genere derechos y obligaciones a las mismas dependencias y entidades.
Artículo 20.	Las dependencias y entidades estarán obligadas a considerar los efectos sobre el medio ambiente que pueda causar la ejecución de las obras públicas con sustento en la evaluación de impacto ambiental prevista por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. Los proyectos deberán incluir las obras necesarias para que se preserven o restituyan en forma equivalente las condiciones ambientales cuando éstas pudieren deteriorarse y se dará la intervención que corresponda a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales [...]. I. Los estudios de preinversión que se requieran para definir la factibilidad técnica, económica, ecológica y social de los trabajos IV. Las características ambientales, climáticas y geográficas de la región donde deba realizarse la obra pública; VIII. La calendarización física y financiera de los recursos [...] para la realización de estudios y proyectos X. Las investigaciones, asesorías, consultorías y estudios que se requieran, incluyendo los proyectos arquitectónicos y de ingeniería necesarios; XI. La adquisición y regularización de la tenencia de la tierra, así como la obtención de los permisos de construcción necesarios; XIV. Los permisos, autorizaciones y licencias que se requieran;
Artículo 21. Las dependencias y entidades según las características, complejidad y magnitud de los trabajos formularán sus programas anuales de obras públicas y de servicios [...] considerando:	Para la realización de obras públicas se requerirá contar con los estudios y proyectos especificaciones de construcción, normas de calidad y el programa de ejecución totalmente terminados , o bien, en el caso de obras públicas de gran complejidad, con un avance en su desarrollo que permita a los licitantes preparar una proposición solvente y ejecutar los trabajos hasta su conclusión en forma ininterrumpida, en concordancia con el programa de ejecución convenido.
Artículo 24. La planeación, programación, presupuestación y el gasto de las obras y servicios relacionados con las mismas [...].	

Fuente: Elaboración propia en base a la LOPSRM

La primera licitación sobre la Ingeniería Básica del Tren Maya que dio fallo el 09 de agosto 2019, se ha dado bajo los lineamientos de la Ley de Adquisiciones, Arrendamiento y Servicios del Sector Público (LAASSP). Lo que se está adquiriendo es un servicio marcado en el Artículo 3° de la LAASSP, lo que NO está en contradicción con el Artículo 24° de la Ley de Obras pues no se está realizando ninguna actividad propiamente dicha de construcción. Además, el Artículo 42° da autorización a la dependencia responsable (FONATUR) de “contratar adquisiciones, arrendamientos y servicios, sin sujetarse al procedimiento de licitación pública, a través de [...] adjudicación directa, cuando el importe de cada operación no exceda los montos máximos que al efecto se establecerán en el PEF...”. Como fue el caso de las adjudicaciones directas sobre servicios de financiamiento y asesoramiento de marzo 2019.

Los contratos de inversión mixta para el diseño y construcción de las vías, trenes y sistemas de operación estarán regulados por la Ley de Asociaciones Público Privadas (LAPP), lo que deja sin jurisdicción la Ley de Obras y la LAASSP, como indica el artículo 7° de la LAPP.⁵⁶ Es decir, los derechos y obligaciones antes mencionadas no aplican para este caso de inversiones mixtas. Sin embargo,

⁵⁶ “La Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, así como la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, sus reglamentos y disposiciones que de ellas emanen, no serán aplicables a los proyectos de asociaciones público-privadas, salvo en lo que expresamente la presente Ley señale.” (LAPP, Artículo 7°).

entre los artículos más importantes destacan el 14°, 15°, 16° y 22° que enfatizan la necesidad de estudios sobre el impacto ambiental, rentabilidad económica, asentamientos humanos, desarrollo urbano, uso de suelo y la posibilidad de otros aplicables antes de iniciar las obras de construcción.

Ley de Asociaciones Público Privadas

Algunos requisitos legales del Tren Maya

Artículos	Descripción	Artículos	Descripción
Artículo 14. Los proyectos de APP serán viables cuando así lo determine la dependencia o entidad interesada, mediante dictamen que la misma emita. Considerando:	<p>III. Las autorizaciones para el desarrollo del proyecto que en su caso, resulten necesarias;</p> <p>V. El impacto ambiental, la preservación y conservación del equilibrio ecológico y, en su caso, afectación de las áreas naturales o zonas protegidas, asentamientos humanos y desarrollo urbano del proyecto, así como su viabilidad en estos aspectos, por parte de las autoridades competentes. Este primer análisis será distinto a la manifestación de impacto ambiental correspondiente conforme a las disposiciones legales aplicables;</p> <p>VI. La rentabilidad del proyecto;</p> <p>VIII. La viabilidad económica y financiera del proyecto;</p> <p>I. Los análisis de las autoridades competentes sobre el cumplimiento de las disposiciones de protección ambiental, preservación y conservación del equilibrio ecológico en los ámbitos federal, estatal y municipal, así como los efectos sobre el ambiente que pueda causar la ejecución de las obras, con sustento en la evaluación del impacto ambiental previsto por la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente y demás disposiciones aplicables. Los proyectos deberán incluir las obras necesarias para que se preserven o restituyan en forma equivalente las condiciones ambientales cuando éstas pudiesen deteriorarse y se dará la intervención que corresponda a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales</p> <p>II. El cumplimiento de las disposiciones de asentamientos humanos y desarrollo urbano, y en materia de construcción, en los ámbitos federal, estatal y municipal;</p> <p>III. El cumplimiento de las demás disposiciones que resulten aplicables, en los ámbitos federal, estatal y municipal;</p> <p>IV. En el marco del sistema de planeación democrática del desarrollo nacional, la congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo y el programa sectorial, institucional, regional o especial que corresponda.</p>	Artículo 16. El análisis sobre los inmuebles, bienes y derechos necesarios para el desarrollo del proyecto [...] deberá referirse a los aspectos siguientes:	<p>I. Información del o de los registros públicos de la propiedad de ubicación de los inmuebles necesarios para el desarrollo del proyecto, relativa a la titularidad, gravámenes y anotaciones marginales de tales inmuebles;</p> <p>II. Facultad de adquirir los inmuebles y, en su caso, los demás bienes y derechos de que se trate;</p> <p>III. Estimación preliminar por la dependencia o entidad interesada, sobre el posible valor de los inmuebles,</p> <p>IV. Análisis preliminar sobre el uso de suelo, sus modificaciones y problemática de los inmuebles de que se trate</p>
Artículo 15. En los estudios previos para preparar los proyectos de APP, las dependencias y entidades considerarán:		Artículo 22. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal darán prioridad a los proyectos a desarrollarse mediante esquemas de APP, en la valoración y trámites respecto del cumplimiento de los requisitos de las disposiciones de protección ambiental, asentamientos humanos, desarrollo urbano, construcción, uso de suelo y demás que resulten aplicables, en el ámbito federal.	

Fuente: Elaboración propia en base a la LAPP

Además de las legislaciones ya mencionadas, el Centro Mexicano de Derecho Ambiental CEMDA (citado por Obras, 2018b), una organización no gubernamental que trabaja para la defensa del medio ambiente y los recursos naturales, menciona otros requisitos legales que debe cumplir FONATUR para ejecutar el Tren Maya: Consulta con base al Convenio 169 OIT, Ordenamiento ecológico, materia agraria, asentamientos humanos, así como otras disposiciones incluidas en la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, convenios internacionales como Convenio Ramsar, la Declaración sobre el Medio Ambiente Humano y el Convenio de Rotterdam de la ONU (Martínez, 2019: 18).

Tren Maya: requisitos y permisos

Algunos de los principales requisitos legales que debe cumplir el proyecto del Tren Maya

Incentivo	Legislación	Descripción
Consulta indígena	Artículo 6 Convenio 169 de la OIT	La consulta debe ser de buena fe, informada, libre y previa en cada comunidad afectada y por cada medida y/o proyecto que les pueda afectar
Manifestación de Impacto Ambiental	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Debe contener una descripción de las obras, incluyendo cómo se va a articular con los programas de ordenamiento ecológico y manejo de Áreas Naturales Protegidas
Cambio de uso de suelo	Terreno Forestal (Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable)	El cambio de uso del suelo de terreno forestal solo se autoriza por excepción y con la autorización de los Consejos Consultivos Estatales Forestales. Deben presentarse estudios de conservación de la biodiversidad y calidad del agua. Adicionalmente un programa de restate y reubicación de especies de flora y fauna afectadas.
Ordenamiento Ecológico	Suelo Municipal (Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano)	Debe ser revisado por las Comisiones de Desarrollo Urbano Municipales y las leyes locales de desarrollo urbano.
Áreas Naturales Protegidas	Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente	Establecido por la ley
Especies amenazadas	Áreas Naturales Protegidas	Las actividades no deberán provocar una afectación significativa a los ecosistemas y su infraestructura deberá ser acorde con el entorno natural y el Programa de Manejo del ANP. Existen ciertas disposiciones que limitan el uso y aprovechamiento de recursos.
Materia Agraria	Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente	Se debe negar la obra si puede propiciar que una o más especies sean declaradas como amenazadas o en peligro de extinción; o bien, cuando se afecte a una de dichas especies.
	Ley Agraria	Se debe realizar una Asamblea para delimitar, asignar y destinar las tierras de uso común así como su régimen de explotación.

Fuente: Elaboración propia en base al Centro Mexicano de Derecho Ambiental (Cemda) citado por Obras (2018b).

Se ha adelantado que el proyecto ejecutivo junto con las manifestaciones ambientales y las consultas estarán listos a finales de 2019 o a más tardar a inicios del año 2020, con lo cual se podría dar formalmente inicio a las obras de construcción. Una vez iniciados los trabajos de Ingeniería Básica se esperaba fueran realizados simultáneamente los estudios de Impacto Ambiental⁵⁷ y la ejecución de la Consulta de Pueblos y Comunidades Indígenas.⁵⁸ Esta última coordinada por el INAH e idealmente entre octubre y noviembre (Obras, 2019; Aristegui Noticias, 2019b), aunque en su visita de Andrés Manuel López Obrador por la Península entre los días 9 y 10 de noviembre de 2019 aseguro la Consulta se llevará a cabo en diciembre (Chim, 2019).

Respecto al *derecho de vía* para la construcción, Alejandro Varelo, director jurídico de FONATUR, comenta que para todo el proyecto sólo queda un faltante de 5%, para lo cual se ha comprometido a conseguir la totalidad antes de que comiencen las licitaciones de inversión mixta (Villanueva, 2019b)⁵⁹.

Frente al panorama anterior Violeta Núñez (2019a) se pregunta “¿Se pueden considerar *socios* aquellos que nunca fueron consultados o interpelados sobre el proyecto que los involucra?” Definitivamente la consulta popular a los pueblos y asentamientos locales empieza a tener cada vez una menor importancia. ¿Qué sentido tiene preguntarles al final? En la medida en que todas las piezas se van acomodando en el tablero, dibujando alianzas y convenios entre diversos sectores junto con el apoyo de avales internacionales (como la ONU) y el respaldo financiero de grandes centros bancarios⁶⁰ ¿se detendrá la obra si la consulta indígena vota por el NO al Tren Maya? En términos prácticos el científico Javier Velázquez, coordinador del proyecto Tren Maya, ya había aclarado la duda: la consulta (aunque sea “legalmente” vinculante) no es “para ver si el tren se hace o no se hace” (Núñez, 2019c)⁶¹. La decisión se toma antes de la consulta.

⁵⁷ Sobre los estudios de impacto ambiental se adelanta que serán consideradas dos perspectivas: una regional (evaluará los efectos del proyecto en su entorno y determinará medidas de mitigación e integración) y otra local. En ambas, “un grupo de expertos liderados por FONATUR se encuentra trabajando para determinar el alcance de las MIAs regionales y locales en función del marco jurídico aplicable” (FONATUR, 2019: 17).

⁵⁸ FONATUR está obligada a realizar consultas sociales necesarias para la realización de proyecto. Desde inicios de año han comunicado que FONATUR y el INPI están colaborando en la realización de un esquema para llevar a cabo una “consulta indígena y popular” que cumpla con los requerimientos establecidos por el Convenio 169 de la OIT (Enciso, 2019). Se trata de un “esquema horizontal que incluya la participación de las comunidades, que se realicen consultas en las lenguas originarias de la región, con la finalidad de que la gente esté informada [...]” (FONATUR, 2019c), para lo cual se realizarán caravanas informativas bajo el nombre “El tren que nos une” (FONATUR, 2019: 17). De acuerdo con el artículo 2 constitucional y la Oficina del Alto Comisionado de la ONU para los Derechos Humanos los requisitos de la Consulta son: libre, previa, informada, culturalmente adecuada y de buena fe (retomados por IMCO, 2019: 19).

⁵⁹ Esto también ha sido respaldado reiteradamente por el titular de la Procuraduría Agraria (PA), Luis Hernández Palacios Mirón, “La mayor parte de los campesinos propietarios de tierras aleñañas y donde se ubicarán los principales proyectos de infraestructura, como el Tren Maya” (Gómez C., 2019).

⁶⁰ ¿Los convenios y alianzas representan un “sí” por adelantado al Tren Maya? Cuestionamientos similares se ha planteado David Jiménez (2019) sobre las instituciones firmantes en los convenios ¿cuál es su papel? “dichas instituciones están para ¿mediatizar, conducir, manipular, tergiversar, negar, continuar con la invisibilización, criminalizar y desacreditar a los movimientos sociales?”.

⁶¹ Violeta Núñez (2019c) recoge la intervención del coordinador científico Javier Velázquez del Tren Maya en el Seminario “Tren Maya, realidades y mitos” que dice: “Pongamos las cosas sobre la mesa: el tren se va a hacer. Si creían que veníamos a consultarles para ver si el tren se hace o no se hace, se confundieron”.

Originalidad o continuidad del Tren Maya

Algunos autores indican que los antecedentes del Tren Maya se pueden rastrear desde 1967 con Gustavo Días Ordaz quien “formó una comisión para impulsar el transporte interoceánico por contenedores” y posteriormente en 1974, Luis Echeverría “proyectó la ampliación del ferrocarril construido durante el porfiriato” (Hernández, 2018). Otros incluso se van más atrás al siglo XIX.⁶² A continuación presentamos una sistematización de algunos de los proyectos y programas de infraestructura de sexenios anteriores sobre la misma región: a simple vista emergen elementos comunes. La mayoría fracasaron o se aplicaron solo parcialmente. Pero la visión de “integrar” o abrir la región sur-sureste es un sueño constante que se ha mantenido presente en las últimas administraciones (PRI, PAN, MORENA).

Antecedentes del Tren Maya (Parte I)

Proyectos y programas de infraestructura en el sur-sureste de México, 1979-2006

Sexenio	Nombre del Proyecto	Objetivos generales
José López Portillo (1976-1982)	Plan de Puertos Industriales (1979)	Renovación de puertos e instalación de plantas industriales (Tampico, Coatzacoalcos, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz).
	Plan Alfa-Omega (1980)	Desarrollar un sistema de transporte de carga transistmico (Ostión-Coatzacoalcos) y creación de un parque industrial.
Ernesto Zedillo (1994-2000)	Plan Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec (1996)	Integración al comercio mundial, corredor transistmico para el cruce interoceánico de mercancías, rehabilitar Ferrocarril del Istmo, modernizar puertos, articular eslabones de cadenas productivas para exportar.
Vicente Fox Quesada (2000-2006)	Plan Puebla Panamá (2001)	Discurso de desarrollo económico y bienestar social (mejoras en educación, servicios de salud, vivienda y fortalecer tradiciones culturales respecto derechos de pueblos indígenas y de medioambiente). Corredores del Golfo, Pacífico y Transistmico; ferrocarriles del Sureste, Chiapas-Mayab y del IT. Obras de modernización en los puertos de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas y Puerto Madero.

Fuente: Elaboración propia en base a Torres (2017), Toussaint y Garzón (2017), Deydén (2018), Hernández (2018), Gala (2018), Howard (2014), Mayaleaks (2015), Newsweek Mexico (2019) y Animal Político (2011)

Nota: Ver objetivos particulares en el cuadro completo del Anexo

Los cuadros muestran que “en poco más de un siglo se han repetido de forma general casi las mismas recetas para fomentar el desarrollo [...]” (Torres, 2017). Debemos observar los elementos comunes: inversiones de infraestructura de largo plazo, articulación con intereses económicos externos (interoceánica), también la necesidad de contención frente a los flujos migratorios hacia Estados Unidos (Nuñez Albarrán, 2019). De igual forma es común la retórica de los beneficios sociales para el desarrollo económico de los habitantes (incluso del reconocimiento de las comunidades indígenas) y desde la administración de Fox es un cliché hablar del cuidado ambiental. Entre las diferencias de los proyectos encontramos: distintas temporalidades y precisiones geográficas, matices en los objetivos, discursos y enfoques, pero como ha señalado Luis Hernández Navarro (2018) se trata de “muchos nombres, [pero] un mismo proyecto” en la región.

62 Existieron varias iniciativas en el siglo XIX de hacer una vía que articulara ambos océanos. De 1899 a 1915 existió el Ferrocarril del Istmo, que unía los puertos de Minatitlán y Salina Cruz su uso decayó y se discontinuó por el Canal de Panamá (Torres, 2017; Newsweek México, 2019).

Antecedentes del Tren Maya (Parte II)

Proyectos y programas de infraestructura en el sur-sureste de México, 2006-2018

Sexenio	Nombre del Proyecto	Objetivos generales
Felipe Calderón (2006-2012)	Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec (2007)	Corredor Multimodal por medio de la modernización de carreteras, ferrocarriles y puertos del IT.
	Plan Maestro de Desarrollo de Corredores Multimodales (2010)	Articular corredores multimodales en la zona sur.
	Proyecto Mesoamérica (2008)	Fortalecimiento del mercado intraregional, ensanchamiento de la infraestructura para mejorar la competitividad, productividad, fortalecimiento comercial, facilitación del flujo de mercancías e impulsar la actividad turística, con mayor oferta cultural y mejor infraestructura (Quintana Roo, Yucatán, Tabasco, Chiapas y Campeche) estados con zonas arqueológicas. Alianza multinacional
	Mundo Maya (2012)	Desarrollar un corredor logístico, industrial y turístico en la zona por medio de la conexión de los puertos Coatzacoalcos y Salina Cruz. Transporte de mercancía y materia prima. Nuevo gasoducto entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. Rehabilitación del Ferrocarril del Istmo y
Enrique Peña Nieto (2012-2018)	Plan Istmo Puerta de América (2013)	Un tren de pasajeros y de carga para la ruta Quintana Roo-Yucatán. Rehabilitación del ferrocarril Mérida-Progreso. El diseño del tren de pasajeros contempla tres terminales: una en Mérida y dos en Punta Venado. Trenes que operen a base de diesel y tecnología de punta para alcanzar 160 kilómetros por hora. Materia de carga: petrolíferos, gasolina, diesel y combustible para las aeronaves del aeropuerto de Cancún.
	Tren Bala Transpeninsular (Tren Mérida-Riviera Maya)	Área con régimen de pago de impuestos <i>especial</i> con el fin de promover empresas privadas nacionales o extranjeras. Existen 4 proyectos de ZEE en la parte sur y sureste: 1) Puerto Chiapas (Chiapas); 2) Puerto Progreso (Yucatán); 3) Puerto Dos Bocas (Tabasco) y 4) Puerto Champotón (Campeche).
	Ley Federal de las ZEE (DOF 30/06/2016)	

Fuente: Elaboración propia en base a Torres (2017), Toussaint y Garzón (2017), Deydén (2018), Hernández (2018), Gala (2018), Howard (2014), Mayaleaks (2015), Newsweek Mexico (2019) y Animal Político (2011)

Nota: Ver objetivos particulares en el cuadro completo del Anexo

¿Tren Maya de Enrique Peña Nieto o Tren Transpeninsular de AMLO?

Es importante resaltar las similitudes entre el proyecto presentado por Enrique Peña Nieto como “Tren Transpeninsular”⁶³ y la actual propuesta de “Tren Maya” en la Cuarta Transformación. Presentamos algunos extractos oficiales de la administración de EPN para enfatizar tres ejes: la centralidad de la inversión en infraestructura (sobretudo ferroviaria), su peculiar vínculo con el mercado externo y, sobretudo, el foco en la región sur-sureste del país.

El primero de diciembre de 2012 en su toma de posesión, Enrique Peña Nieto emitió “trece decisiones presidenciales” dentro de las cuales retomamos la octava y la novena donde se hace mención del Tren Transpeninsular:

8. Para cerrar la brecha entre las distintas regiones del país e impulsar el crecimiento económico y la competitividad, vamos a dar un impulso decisivo a la infraestructura, para **incrementar la infraestructura carretera, ferroviaria y de puertos del país**. Asimismo, contemplará obras de infraestructura para conectar e incorporar el Sur de México a la economía global.

9. En México volveremos a tener trenes de pasajeros para conectar nuestras ciudades. He ordenado al Secretario de Comunicaciones y Transportes arrancar en el 2013 la construcción del tren México-Querétaro. Asimismo, se impulsarán los siguientes proyectos: tren México-Toluca, **tren Transpeninsular Yucatán-Quintana Roo**, línea 3 del Metro de Monterrey, transporte masivo de Chalco a La Paz en el Estado de México, y ampliar el tren eléctrico de la Zona Metropolitana de Guadalajara (tomado de Redacción Animal Político, 2012).

De igual manera en el marco del “Pacto por México” el Compromiso 67 nombrado *Acciones de la Estrategia Nacional para el Desarrollo del Sur-Sureste* indica:

63 Una cronología sobre el Tren Transpeninsular se puede revisar en Mayaleaks (2015) disponible en: <https://mayaleaks.org.mx/tren-transpeninsular-cronica-de-una-muerte-anunciada/>

Esta estrategia incluirá diversas acciones como la **ampliación y modernización de la red carretera y ferroviaria**, la integración digital, el mejoramiento de la infraestructura educativa y de salud, la creación de polos de desarrollo industrial, turísticos, portuarios, agrícolas, pesqueros y de energías de fuentes renovables [...] (tomado de la Secretaría de Relaciones Exteriores, 2012.)

Entre los “Proyectos Estratégicos” del “Programa Regional de Desarrollo del Sur–Sureste: 2014-2018” encontramos un interés sobre la península: “**D 2.0 Megaproyecto: Impulsar El Desarrollo de La Rivera Maya**” que incluía un plan ambicioso para elevar “la productividad en la región Sur-Sureste” e “impulsar, diversificar y articular la cadena productiva del sector turístico regional”, considerando que para “la demanda de servicios turísticos en la zona de Cancún y el potencial de la costa del Mar Caribe, se propone el desarrollo controlado y respetuoso de la fragilidad del medio ambiente y buscando la participación activa de la población originaria” (SEDATU, 2014: 167). El proyecto implicaba la acción transversal de varias dependencias gubernamentales (la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el mismo FONATUR, SECTUR, SAGARPA y SE) y, en lo específico, para la SCT y los ferrocarriles el plan era “rehabilitar y modificar el ferrocarril del Sureste” de la Península Yucateca (SUR 11-MED/SUR 14-CAM), construir el Transpeninsular Mérida – Punta Venado (SUR 11 – MED / SUR 13 – CCN), el Tren ligero, Punta Venado – Cancún, Punta Venado-Tulum (SUR 13-CCN); y “rehabilitar y mejorar” el ferrocarril Mérida – Progreso (SUR 11 – MED), Tramo Mérida-Campeche (SUR 14-CAM / SUR 11-MED) y Tramo Campeche-Palenque (SUR 14 – CAM).

Como vemos existe no sólo una similitud, sino una continuidad entre la propuesta actual del Tren Maya y el Transpeninsular Mérida del sexenio anterior. La similitud es incluso aprovechada por Jiménez Pons para utilizar estudios técnicos ya realizados o avanzados sobre algunos de los tramos comunes (como el tramo Cancún-Tulum, *Reportur*, 2019). Las diferencias parecen ser detalles menores ya sea en el discurso (más *ecofriendly*, plural y democrático), o en la ampliación del proyecto, pero en ambos se plantea una integración regional vertida hacia el mercado externo impulsando el turismo y el transporte de mercancías. De fondo lo que nos deberíamos cuestionar es ¿quién(es) está(n) al mando de estos proyectos?

Avances del Tren Maya: noviembre 2019

A finales de octubre de 2019 todavía no existe ningún Proyecto Ejecutivo, ni Manifestación de Impacto Ambiental (MIA), ni Consulta representativa ni algún estudio técnico oficial sobre la liberación de los derechos de vía para la construcción del Tren Maya (Barragán, 2019).⁶⁴

64 En una solicitud de información realizada por *SinEmbargo* al FONATUR (número 21377200007919) sobre la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA), “o documento que se haya hecho para sostener que el Tren se construirá sobre vialidades que ya existen y una copia del calendario de construcción en el que se indiquen las posibles fechas de inicio de construcción y de culminación”, se indica que ni FONATUR ni su filial Tren Maya S.A. de C.V. no cuentan con ninguno de los estudios solicitados. “A la fecha de emisión del presente [13 de junio]” (Barragán, 2019).

No obstante, el proyecto ya cuenta con una primera licitación sobre la Ingeniería Básica del Tren Maya, emitida el 1ero de mayo⁶⁵ cuyo fallo fue emitido el 09 de agosto de 2019 y dado a conocer

Calendario de la Licitación Ingeniería básica Tren Maya

Fechas importantes respecto la 1era licitación

1° mayo:	Emisión de licitación vía CompraNet
Procedimiento LA-021W3N003-E66-2019	
6 - 14 mayo:	Registro de participantes en CompraNet
Registro total de 42 participantes	
15 mayo:	Taller Informativo
27 mayo:	Junta de aclaraciones
Hubo mil 190 preguntas por los participantes	
15 julio:	FONATUR presentará propuestas
Se entregará toda la documentación para los licitantes	
09 agosto:	Resultados
Se dará a conocer el fallo	

Fuente: Elaboración propia en base a información FONATUR (2019) y otros medios hemerográficos.

en la plataforma de CompraNet con “las actas de las juntas de aclaraciones, del acto de presentación y apertura de proposiciones” en cumplimiento con el artículo 37 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público (AASSP).

Inicialmente el fallo estaba programado para ser dictaminado el 22 de julio,⁶⁶ pero la misma dependencia, el 13 de junio, tuvo que

modificar las fechas para responder a los numerosos cuestionamientos que presentaron las empresas participantes.⁶⁷ La licitación fue de carácter nacional (*Expansión*, 2019) y con un precio máximo programado de \$418 millones de pesos. El licitante ganador es el consorcio integrado por cuatro empresas: “SENERMEX Ingeniería y Sistemas, S.A. de C.V., Daniferrotools, S.A. de C.V., Geotecnia y Supervisión Técnica, S.A. de C.V. y Key Capital, S.A.P.I. de C.V.” (FONATUR, 2019s) por un monto de poco más de 298 millones 987 mil 654.3 pesos (Alegría, 2019a). Entre sus antecedentes destaca la empresa SENERMEX (filial de la corporación española Sener) por estudios relacionados con el Tren Interurbano México-Toluca (obra con sobrecosto y retraso) y con “el plan maestro de servicios del hoy cancelado Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)” (De la Rosa, 2019). El plazo de ejecución para la realización de los trabajos es de 8 meses una vez firmado el contrato (aproximadamente hasta abril de 2020), aunque se espera que los resultados estén listos para diciembre de 2019 (Alegría, 2019b). El trabajo de Ingeniería Básica será la base tanto para los Proyectos Ejecutivos como para las licitaciones de obra futuras que igualmente se estima que en diciembre sean emitidas licitaciones sobre cuatro tramos (FONATUR, 2019r).

65 La licitación de contratación de los servicios correspondientes a la Ingeniería Básica para el Tren Maya emitida el 1ero de mayo de 2019 con el No. **LA-021W3N003-E66-2019** está disponible en: <https://www.cmic.org.mx/comisiones/sectoriales/turismo/2019/Licitaciones/Convocatoria%20Ingenier%C3%ADa%20b%C3%A1sica%20para%20Tren%20maya.pdf>

66 “La licitación para la ingeniería básica de los siete tramos del Tren Maya fue lanzada el primero de mayo y el 22 de julio el FONATUR dará a conocer el fallo del proceso.” (Reyna, 2019c).

67 El jueves 13 de junio FONATUR modifica las fechas de licitación debido a los cuestionamientos (1,190) se responderán el 15 de julio (Reyna, 2019d). El 15 de julio, FONATUR entregó “respuestas a los cuestionamientos de las empresas interesadas en la licitación de ingeniería básica” (FONATUR, 2019e).

Licitación: Ingeniería básica Tren Maya

El contrato incluye:

* Estudio de alternativas y definición de trazo.
* Estudio de alternativas de tracción
* Estudio de material rodante
* Estudios de cartografía y topografía
* Hidrología, geo hidrología y drenaje
* Estudio de alternativas de ubicación de las estaciones
* Geología, geotecnia y geofísica
* Inventario de vías e instalaciones ferroviarias
* Estudios de impacto ambiental, social y arqueológicos
* Definición de trazo
* Estudio de terracerías
* Estudio de obras inducidas y servicios afectados
* Estudio de impacto urbano y vial
* Estructura y túneles
* Estudio en materia de afectaciones a vialidades
* Estudios ferroviarios
* Talleres, patios y entorno de estaciones
* Catalogo de CAPEX y OPEX
* Planificación de proyecto ejecutivo y obra
* Estudio de interfaces

Fuente: Elaboración propia en base a información FONATUR (2019q)

Reflexiones finales

El análisis presentado pone en cuestión el principal objetivo de la administración de Andrés Manuel López Obrador: sacar a México de la pendiente del neoliberalismo de los últimos treinta años. El Tren Maya y sus transformaciones productivas-territoriales en el mediano y largo plazo vislumbran que los efectos e impactos no son los esperados por los principios de la Cuarta Transformación. Presenta varios rasgos de continuidad con una visión de mundo, de negocios y de intereses completamente neoliberales: una baja presencia del Estado en la inversión, aumento de la privatización incentivando la participación de grandes empresas locales y extranjeras un profundo impulso de expropiación nunca antes visto en el sur-sureste (de derechos, de territorios, de saberes incluso ruptura de lazos sociales, identidades culturales, prácticas económicas etc.).

Parece haber una confusión entre lo que es neoliberalismo y corrupción. Sin duda en nuestro país existe una fuerte simbiosis entre ambos, pero no podemos reducir el neoliberalismo al tema de la corrupción. El neoliberalismo también son prácticas y políticas económicas. Políticas y discursos que emanan del Consenso de Washington y otros organismos internacionales que lograron institucionalizarse en México, que siguen presentes y hasta ahora intactas: prioridad de la estabilidad monetaria macroeconómica sobre el control de la inflación y balance fiscal, apertura del comercio exterior, liberalización la inversión extranjera directa y de cartera, políticas de austeridad pro-cíclicas (José Luis Calva entrevistado por Israel Rodríguez, 2019).

Específicamente respecto al Tren Maya, Violeta Núñez (2019b) enumera tres contradicciones principales del Tren Maya: i) es un proyecto prácticamente privado (la gran mayoría será de iniciativa privada), ii) el proyecto económico (Pejenomics) presentado en campaña electoral

anunciaba que el Tren Maya sería financiado con inversión pública; y iii) este proyecto no devuelve al Estado un papel importante para impulsar el desarrollo (2019: 57).

Como hemos argumentado el proyecto ni es nuevo, ni es solo tren, ni es maya. El Tren Maya renueva programas de ordenamiento territorial de sexenios anteriores, además de articular intereses económicos y geopolíticos de grandes concentraciones de capital, locales y extranjeras. Por una parte, la premura con la que se está impulsando el proyecto corre el riesgo de ser un Elefante Blanco bajo el anteproyecto centrado en el turismo. No obstante, existen más posibilidades de éxito económico poniendo en el centro al transporte de carga. Independientemente de ser un proyecto económicamente rentable o no, los riesgos por su construcción son muy altos. Las alteraciones en los socio-ecosistemas son inciertas en torno a los alcances y dimensiones de sus impactos.

Fuentes citadas

- Acosta, E. (2019), “¿Las estaciones y la construcción de nuevos centros urbanos se adecuarán a las necesidades y características de las poblaciones locales?”, *IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES DEL TREN MAYA*, pp. 17-22.
- Amador, J. (2018), “El Tren Maya y su impacto en las comunidades”, *Proceso*, 27 de noviembre, disponible en: <https://www.proceso.com.mx/561332/el-tren-maya-y-su-impacto-en-las-comunidades/amp>
- Alegría, A. (2019a), “Cuatro empresas desarrollarán la ingeniería básica del Tren Maya”, *La Jornada*, 10 de agosto, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/08/10/economia/018n1eco>
- ____ (2019b), “En breve, licitación para vías del Tren Maya: Fonatur”, *La Jornada*, 04 de septiembre, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/09/04/economia/024n2eco>
- Animal Político (2012), “Las 13 decisiones de Enrique Peña Nieto”, *Animal Político*, 01 de diciembre, disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Las-13-decisiones-de-Enrique-Pena-Nieto--20121201-0038.html>
- ____ (2011), “Rumbo a 2012: Calderón presenta el programa turístico Mundo Maya”, *Animal Político*, 21 de junio, disponible en: <https://www.animalpolitico.com/2011/06/rumbo-a-2012-calderon-presenta-el-programa-turistico-mundo-maya/>
- Aristegui Noticias (2019a), “Fonatur descarta sobrecostos en el Tren Maya”, *Aristegui Noticias*, 08 de abril, disponible en: <https://aristeginoticias.com/0804/mexico/fonatur-descarta-sobrecostos-en-el-tren-maya/>
- ____ (2019b), “Se dispara 710% el costo de estudios del Tren Maya”, *Aristegui Noticias*, 02 de mayo, disponible en: <https://aristeginoticias.com/0205/mexico/se-dispara-710-el-coste-de-estudios-del-tren-maya/>
- Arteta, I. (2018), “El gobierno proyecta 1% del presupuesto 2019 para la refinería de Tabasco y el Tren Maya”, *Animal Político*, 22 de diciembre, disponible en: <https://www.animalpolitico.com/2018/12/gobierno-presupuesto-refineria-tren-maya/>
- Ávila, A. (2018), “El Tren Maya: el dominio del capital financiero del territorio del sureste de México”, *América Latina en movimiento*, 22 de noviembre, disponible en: <https://www.alainet.org/es/articulo/196707>
- Barragán, D. (2019), “Fonatur acepta que el Tren Maya no tiene aún estudios de uso de vía existente o impacto ambiental”, *SinEmbargo*, 07 de julio, disponible en: <https://www.sinembargo.mx/07-07-2019/3608224>
- Barreda, A. (2014), “La devastación ambiental del TLCAN”, *La Jornada*, 03 de enero, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2014/01/03/opinion/014a1pol#>
- Bartra, A. (2018), “El tren que corría por el ancha vía”, *La Jornada del campo*, 15 de diciembre, pp. 2-3, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2018/12/15/cam-tren.html>

- _____ (2019), "Los 100 días que conmovieron a México", *Sentido Conurbado*, 23 de marzo, disponible en: <https://sentidoconurbado.com/2019/03/23/los-100-dias-que-conmovieron-a-mexico/>
- Benet, R. (2018), "La cuarta transformación y el Tren Maya", *Aristegui Noticias*, 22 de noviembre, disponible en: <https://aristeguinioticias.com/2211/mexico/la-cuarta-transformacion-y-el-tren-maya-articulo/>
- Burguete, A. (2018), "El Tren Maya: el deber del Estado a consultar", *Chiapas paralelo*, 17 de septiembre, disponible en: <https://www.chiapasparalelo.com/opinion/2018/09/el-tren-maya-el-deber-del-estado-a-consultar/>
- Ceceña, (2012), "El desarrollo o la vida", en *Memorias del Encuentro Latinoamericano Comunicación popular y buen vivir*, (Quito: ALER), pp. 57-67. ISBN: 978-9978-10-137-7.
- _____ (2016), "La territorialidad de las corporaciones", Ana Esther Ceceña y Raúl Ornelas (coord.), *Las corporaciones y la economía mundo. El capitalismo monopolista y la economía mexicana en retrospectiva*, Ciudad de México: Siglo XXI-UNAM-IIEc, UNAM-Facultad de Economía, pp. 108-133.
- _____ (2019), "Geopolítica regional del Tren Maya", *IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES DEL TREN MAYA*, pp. 11-15.
- Chim, L. (2019), "Advierte AMLO que Tren Maya usará derecho de vía de las carreteras", *La Jornada*, 11 de noviembre, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/11/11/politica/010n1pol>
- Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible, CCMSS (2019), "Megaproyectos devoran la Península de Yucatán y amenazan a los pueblos mayas", *CCMSS*, 04 de julio, disponible en: <http://www.ccmss.org.mx/megaproyectos-devoran-la-peninsula-de-yucatan-y-amenazan-a-los-pueblos-mayas/>
- De Alba (2019), "Viraje en la política ambiental", *Pie de Página*, 28 de mayo, disponible en: <https://piedepagina.mx/viraje-en-la-politica-ambiental/>
- De la Rosa, A. (2019), "Filial de la española Sener hará ingeniería básica del Tren Maya", *El Economista*, 11 de agosto, disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Filial-de-la-espanola-Sener-hara-ingenieria-basica-del-Tren-Maya-20190811-0083.html>
- Deydén, A. (2018), "El Corredor Transístico: una propuesta reciclada para fortalecer al Istmo de Tehuantepec", *El CEO*, 20 de noviembre, disponible en: <https://elceo.com/bienes-raices/el-corredor-transistico-la-propuesta-reciclada-para-fortalecer-al-istmo-de-tehuantepec/>
- El Universal (2019), "Más de 2 mil jaguares en peligro por el Tren Maya", *El Universal*, 07 de enero, disponible en: <https://sanluis.eluniversal.com.mx/cultura/07-01-2019/mas-de-2-mil-jaguares-en-peligro-por-el-tren-maya>
- Enciso, A. (2019), "Confirma Adolfo Regino que se realizará sondeo a indígenas sobre Tren Maya", *La Jornada*, 05 de marzo, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/03/05/politica/005n2pol#>
- Expansión (2019), "Publican las bases para la licitación de la ingeniería básica del Tren Maya", *Expansión*, 02 de mayo, disponible en: <https://expansion.mx/empresas/2019/05/02/publican-las-bases-para-la-licitacion-de-la-ingenieria-basica-del-tren-maya>
- Flores, A. y Deniau, Y. (2019), "El megaproyecto para la península de Yucatán", *GeoComunes / Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible*.
- Flores, A., et. al. (2019), "El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán", *GeoComunes / Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible*.
- Fondo Nacional de Fomento al Turismo, FONATUR (2019a), "Presentación Informativa del Tren Maya", *FONATUR*, 28 de mayo, disponible en: <https://www.gob.mx/fonatur/documentos/presentacion-informativa>
- _____ (2019b), "Tren Maya, proyecto sustentable que beneficiará al sureste del país", *FONATUR*, 25 de junio, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/tren-maya-proyecto-sustentable-que-beneficiara-al-sureste-del-pais?idiom=es>

- _____ (2019c), “FONATUR, la Secretaría de Cultura y el INAH firman convenios relacionados con el tren maya”, *FONATUR*, 18 de junio, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-la-secretaria-de-cultura-y-el-inah-firman-convenios-relacionados-con-el-tren-maya?idiom=es>
- _____ (2019d), “FONATUR anuncia modificación de trazo de la ruta del tren maya”, *FONATUR*, 18 de junio, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-anuncia-modificacion-de-trazo-de-la-ruta-del-tren-maya-205320?idiom=es>
- _____ (2019e), “FONATUR anuncia fecha de entrega de información a licitantes de ingeniería básica del Tren Maya”, *FONATUR*, 13 de junio, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-anuncia-fecha-de-entrega-de-informacion-a-licitantes-de-ingenieria-basica-del-tren-maya-204449?idiom=es>
- _____ (2019f), “ONU HÁBITAT reitera apoyo al proyecto del Tren Maya”, *FONATUR*, 13 de junio, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/onu-habitat-reitera-apoyo-al-proyecto-del-tren-maya>
- _____ (2019g), “FONATUR y CMIC firman convenio de colaboración”, *FONATUR*, 27 de mayo, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-y-cmic-firman-convenio-de-colaboracion?idiom=es>
- _____ (2019h), “FONATUR y ONU-hábitat firman convenio para el *Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la Región Sureste Corredor Regional Tren Maya*”, *FONATUR*, 21 de mayo, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-y-onu-habitat-firman-convenio-para-el-desarrollo-integral-territorial-y-urbano-de-la-region-sureste-corredor-regional-tren-maya?idiom=es>
- _____ (2019i), “FONATUR y CNEC firman convenio de colaboración en torno al Tren Maya”, *FONATUR*, 21 de mayo, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-y-onu-habitat-firman-convenio-para-el-desarrollo-integral-territorial-y-urbano-de-la-region-sureste-corredor-regional-tren-maya?idiom=es>
- _____ (2019j), “FONATUR y UNOPS firman convenio en beneficio del Tren Maya”, *FONATUR*, 14 de mayo, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-y-unops-firman-convenio-en-beneficio-del-tren-maya?idiom=es>
- _____ (2019k), “FONATUR y el Foro Consultivo Científico y Tecnológico firman convenio para el Tren Maya”, *FONATUR*, 10 de abril, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-y-el-foro-consultivo-cientifico-y-tecnologico-firman-convenio-para-el-tren-maya?idiom=es>
- _____ (2019l), “FONATUR y UNAM firman convenio de colaboración en beneficio del Tren Maya”, *FONATUR*, 09 de abril, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-y-unam-firman-convenio-de-colaboracion-en-beneficio-del-tren-maya?idiom=es>
- _____ (2019m), “FONATUR presenta al Tren Maya en el tianguis turístico 2019”, *FONATUR*, 08 de abril, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-presenta-al-tren-maya-en-el-tianguis-turistico-2019?idiom=es>
- _____ (2019n), “Tren Maya participó en Expo Rail 2019, evento líder del sector ferroviario”, *FONATUR*, 27 de marzo, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/tren-maya-participo-en-expo-rail-2019-evento-lider-del-sector-ferroviario?idiom=es>
- _____ (2019ñ), “La Secretaría de Marina y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo firman convenio general de colaboración”, *FONATUR*, 14 de marzo, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/la-secretaria-de-marina-y-el-fondo-nacional-de-fomento-al-turismo-firman-convenio-general-de-colaboracion?idiom=es>
- _____ (2019o), “La ciencia y la tecnología en el Tren Maya: IPN y FONATUR formalizan alianza”, *FONATUR*, 19 de febrero, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/la-ciencia-y-la-tecnologia-en-el-tren-maya-ipn-y-fonatur-formalizan-alianza?idiom=es>
- _____ (2019p), “El Tren Maya presenta modelo financiero”, *FONATUR*, 13 de febrero, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/el-tren-maya-presenta-modelo-financiero?idiom=es>

- _____ (2019q), "FONATUR recibe propuestas de 8 consorcios para llevar a cabo la ingeniería básica del tren maya", *FONATUR*, 30 de julio, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-recibe-propuestas-de-8-consorcios-para-llevar-a-cabo-la-ingenieria-basica-del-tren-maya?idiom=es>
- _____ (2019r), "FONATUR anuncia la llegada del Tren Maya a Chetumal", *FONATUR*, 23 de agosto, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-anuncia-la-llegada-del-tren-maya-a-chetumal?idiom=es>
- _____ (2019s), "FONATUR da a conocer empresa ganadora de la licitación pública nacional de ingeniería básica del tren maya", *FONATUR*, 09 de agosto, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-da-a-conocer-empresa-ganadora-de-la-licitacion-publica-nacional-de-ingenieria-basica-del-tren-maya?idiom=es>
- _____ (2019t), "FONATUR presenta proyecto del tren maya ante inversionistas", *FONATUR*, 29 de mayo, <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-presenta-proyecto-del-tren-maya-ante-inversionistas-201991>
- Forbes (2019), "Cambio de ruta del Tren Maya deja fuera del circuito a Cancún", *Forbes México*, 18 de junio, disponible en: <https://www.forbes.com.mx/cambio-de-ruta-del-tren-maya-dejan-fuera-del-circuito-a-cancun/>
- Gala, E. (2018), "El Tren Maya, peor que el proyecto de Peña Nieto", *Animal Político*, 13 de noviembre, disponible en: <https://www.animalpolitico.com/mexico-como-vamos/el-tren-maya-peor-que-el-proyecto-de-pena-nieto/>
- Gasparello, G. (2019a), "Introducción", *IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES DEL TREN MAYA*, pp. 5-8.
- _____ (2019b), "¿La propuesta de desarrollo turístico que plantea el Tren Maya representará una herramienta de integración y reconciliación social?", *IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES DEL TREN MAYA*, pp. 24-32.
- _____ (2019c), "¿El proyecto del Tren Maya promoverá el respeto absoluto a los pueblos indígenas?", *IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES DEL TREN MAYA*, pp. 44-47.
- _____ (2019d), "Nos va a llevar... el tren. Impactos sociales del Tren Maya", *La Jornada*, 24 de mayo, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/05/24/opinion/018a2pol#>
- González Casanova, P. (2019), "A dónde va México", *La Jornada*, 07 de abril, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/04/07/opinion/006a1pol#texto>
- Gómez, C. (2019), "Campesinos apoyan los proyectos de AMLO, dice el procurador agrario", *La Jornada*, 08 de septiembre, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/09/08/politica/005n1pol>
- Gómez, H. (2019), "El conflicto de interés se llama Alfonso Romo, revela Carlos Urzúa a Proceso", *Proceso*, 13 de julio, disponible en: <https://www.proceso.com.mx/592297/el-conflicto-de-interes-se-llama-alfonso-romo-revela-carlos-urzua-a-proceso>
- Gómez, M. (2019), "Más que un tren", *La Jornada*, 12 de noviembre, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/11/12/opinion/021a2pol>
- Guzmán, A. y Mandujano, I. (2018), "AMLO pide permiso a la madre tierra y ayuda a empresarios para el Tren Maya", *Proceso*, 16 de diciembre, disponible en: <https://www.proceso.com.mx/564126/amlo-pide-permiso-a-la-madre-tierra-y-ayuda-a-empresarios-para-el-tren-maya-video>
- Hernández, L. (2018), "Corredor transísmico", *La Jornada*, 31 de julio, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2018/07/31/opinion/017a1pol#>
- Howard, G. (2014), "Slim se sube al tren", *Reporte Índigo*, 10 de abril, disponible en: <https://www.reporteindigo.com/reportes/slim-se-sube-al-tren/>
- Huerta, E. y Santiago, J. (2019), "Alista un Fibra para el Tren Maya de la mano del Fonatur", *El Economista*, 10 de febrero, disponible en: <https://www.economista.com.mx/mercados/Alista-un-Fibra-para-el-Tren-Maya-de-la-mano-del-Fonatur-20190210-0057.html>

- Jiménez, R. (2019), “¿Cuáles afectaciones al entorno ambiental y territorial existen en el contexto en el cual se construirá el Tren Maya?”, *IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES DEL TREN MAYA*, pp. 51-56.
- Klein, N. (2014), *This Changes Everything: Capitalism vs. The Climate*, Simon & Schuster.
- La Jornada (2019), “Se han perdido en México más de 70% de las selvas por deforestación: UNAM”, *La Jornada*, 27 de junio, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/06/27/sociedad/040n2soc#>
- Leal, G. (2019), “4T: pensiones universitarias en vilo”, *La Jornada*, 13 de julio, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/07/13/opinion/016a1pol#>
- Ley de Asociaciones Público Privadas, LAPP (2012), “Ley de Asociaciones Público Privadas”, *Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión*, última reforma publicada DOF 15 de junio de 2018, disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LAPP_150618.pdf
- López, J. (2018), “Tren Maya afectará *muy poco* la selva: equipo de AMLO”, *Milenio*, 14 de noviembre, disponible en: <https://www.milenio.com/politica/tren-maya-afectara-selva-equipo-amlo>
- Machuca, A. (2019), “¿Qué impactos tiene el *turismo de masas* en las comunidades y la biodiversidad? ¿El Tren Maya fomentará el turismo de masas o articulará otro modelo de turismo?”, *IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES DEL TREN MAYA*, pp. 33-35.
- Martínez, A. (2019), “Nota técnica. Proyecto del Tren Maya”, *Instituto Mexicano para la Competitividad, IMCO*, 06 de marzo, disponible en: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/03/NOTA-TE%CC%81CNICA.-PROYECTO-DEL-TREN-MAYA-1-04-19.pdf>
- Mayaleaks (2015), “Tren Transpenínsular, crónica de una muertes anunciada”, *Mayaleaks*, disponible en: <https://mayaleaks.org.mx/tren-transpeninsular-cronica-de-una-muerte-anunciada/>
- Méndez, E. y Jiménez, N. (2018), “Tren Maya también a Campeche y Yucatán: AMLO”, *La Jornada*, 13 de agosto, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/08/13/tren-maya-tambien-a-campeche-y-yucatan-amlo-8984.html>
- Mendivil, I. (2018), “El proyecto del Tren Maya perjudica a 15 áreas naturales protegidas”, *Tribuna*, 16 de diciembre, disponible en: <https://www.tribuna.com.mx/mexico/El-proyecto-del-Tren-Maya-perjudica-a-15-areas-naturales-protegidas-20181216-0113.html>
- Merino, L. (2018), “Los riesgos del Tren Maya que propuso AMLO”, *Aristegui Noticias*, 04 de septiembre, disponible en: <https://aristeguinoticias.com/0409/mexico/los-riesgos-del-tren-maya-que-propuso-amlo-articulo/>
- Movimiento Regeneración Nacional, MORENA (2017), “Proyecto de Nación 2018- 2024”, *MORENA*, disponible en: <http://morenabc.org/wp-content/uploads/2017/11/Plan-de-Nacion-de-Morena.pdf>
- Munguía, A. (2019a), “6 fondos y bancos extranjeros tienen *apetito* por el Tren Maya”, *El Financiero*, 26 de febrero, disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/6-fondos-y-bancos-extranjeros-tienen-apetito-por-el-tren-maya>
- _____ (2019b), “Fonatur publica prebases de licitación para ingeniería del Tren Maya”, *El Financiero*, 30 de abril, disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/peninsula/fonatur-publica-prebases-de-licitacion-para-ingenieria-del-tren-maya>
- Muñoz, G. (2019), “Su riel, nuestra tierra”, *Derecho de réplica. Hablan los pueblos*, disponible en: https://hablanlospueblos.org/Tren_Maya.html
- Newsweek México (2019), “Corredor Transistmico: a recuperar el auge económico”, *Newsweek México*, 09 de junio, disponible en: <https://newsweekespanol.com/2019/06/corredor-transistmico-auge-economico/>
- Nolasco, A. y Valeria López (2019), “Los retos para la nueva política ambiental de México”, *WRI México*, 25 de febrero, disponible en: <https://wrimexico.org/bloga/los-retos-para-la-nueva-pol%C3%ADtica-ambiental-de-m%C3%A9xico>

- Notimex (2019), "El 90% del Tren Maya será financiado por la iniciativa privada", *Obras*, 13 de febrero, disponible en: <https://obrasweb.mx/infraestructura/2019/02/13/el-90-del-tren-maya-sera-financiado-por-la-iniciativa-privada>
- _____ (2019b), "El IPN hará estudios ambientales y de factibilidad del Tren Maya", *Obras*, 20 de febrero, disponible en: <https://obrasweb.mx/infraestructura/2019/02/20/el-ipn-hara-estudios-ambientales-y-de-factibilidad-del-tren-maya>
- Núñez Albarrán, E. (2019), "Un problema llamado Centroamérica", *Aristegui Noticias*, 23 de junio, disponible en: <https://aristeguinoticias.com/2306/mexico/un-problema-llamado-centroamerica/>
- Núñez Rodríguez, V. (2019), "¿El Tren Maya beneficiará a los ejidatarios de la Península de Yucatán, mediante su incorporación al proyecto?", *IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES DEL TREN MAYA*, pp. 39-43.
- _____ (2019b), "¿El Tren Maya es el principal proyecto gubernamental para el desarrollo del sur de México, en donde el Estado será un actor protagónico", *IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES DEL TREN MAYA*, pp. 56-59.
- _____ (2019c), "Tren Maya: ¿desarrollo para los mayas?", *El Universal*, 06 de marzo, disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/violeta-r-nunez-rodriguez/nacion/tren-maya-desarrollo-para-los-mayas>
- Obras (2019), "La consulta indígena del Tren Maya se hará a más tardar en octubre", *Obras*, 04 de julio, disponible en: <https://obrasweb.mx/infraestructura/2019/07/04/la-consulta-indigena-del-tren-maya-se-hara-a-mas-tardar-en-octubre>
- _____ (2018), "Estudios geológicos pueden cambiar la ruta del Tren Maya", *Obras*, 18 de diciembre, disponible en: <https://obrasweb.mx/infraestructura/2018/12/18/estudios-geologicos-pueden-cambiar-la-ruta-del-tren-maya>
- _____ (2018b), "Los 8 requisitos legales que debe cumplir el Tren Maya", *Obras*, 14 de diciembre, disponible en: <https://obrasweb.mx/infraestructura/2018/12/14/los-7-requisitos-legales-que-debe-cumplir-el-tren-maya>
- Olvera, D. (2018), "Comunidades indígenas piden se les informen pros y contras del Tren Maya antes de la consulta", *Chiapas Paralela*, 14 de diciembre, disponible en: <https://www.chiapasparalelo.com/noticias/chiapas/2018/12/comunidades-indigenas-piden-se-les-informen-pros-y-contras-del-tren-maya-antes-de-la-consulta/>
- ONU-Habitat (2019), "Fonatur y ONU-Habitat firman acuerdo de colaboración", *ONU-Habitat*, 21 de mayo, disponible en: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/component/content/category/29-tren-maya>
- Oropeza, D. (2019), "Las repercusiones del Tren Maya a las comunidades", *Pie de página*, 17 de febrero, disponible en: <https://piedepagina.mx/las-repercusiones-del-tren-maya-a-las-comunidades/>
- Plan Nacional de Desarrollo, 2019-2024 (2019), "Plan Nacional de Desarrollo, 2019-2014", *Diario Oficial de la Federación*, 12 de julio, disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019
- Ramos, C. (2019), "Tren Maya: el beneficio social compensa el impacto ambiental, justifica FONATUR", *Animal Político*, 05 de febrero, disponible en: <https://www.animalpolitico.com/2019/02/tren-maya-proyecto-construccion-comunidades-indigenas/>
- _____ (2018), "Qué requisitos requiere una obra de infraestructura (el Tren Maya aún no cumple ninguno)", *Animal Político*, 14 de noviembre, disponible en: <https://www.animalpolitico.com/2018/11/requisitos-obras-infraestructura-tren-maya/>
- Registro Agrario Nacional, RAN (2019), "Entrega el RAN a FONATUR información de la propiedad social involucrada en el proyecto del Tren Maya", *RAN*, 15 de febrero, disponible en: <https://www.gob.mx/ran/es/articulos/entrega-el-ran-a-fonatur-informacion-de-la-propiedad-social-involucrada-en-el-proyecto-del-tren-maya?idiom=es>

- Reportur (2019), "Tren Maya en 2023 con al menos 15 de las más de 50 estaciones", *Reportur*, 7 de mayo, disponible en: <https://www.reportur.com/mexico/2019/05/07/tren-maya-2023-al-menos-15-las-mas-50-estaciones/>
- Reyes, C. et. al. (2019), "El tren maya ¿Por qué están tan preocupados los biólogos?", *Centro de Investigación Científica de Yucatán*, 20 de junio, disponible en: https://www.cicy.mx/Documentos/CICY/Desde_Herbario/2019/2019-06-20-Reyes-et-al.-El-Tren-maya.pdf
- Reyna, J. (2019a), "En 2023, el Tren Maya llevará 100% de combustibles que van a Yucatán", *La Jornada*, 27 de mayo, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/05/27/economia/020n1eco#>
- _____ (2019b), "Insta el Fonatur a no vender tierra aledaña al Tren Maya", *La Jornada*, 26 de junio, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/06/26/economia/020n1eco#>
- _____ (2019c), "Busca la IP crear clúster logístico en la ruta del Tren Maya", *La Jornada*, 29 de mayo, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/05/29/economia/023n3eco#>
- _____ (2019d), "Modifican fechas de licitación de Tren Maya", *La Jornada*, 16 de junio, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/06/14/economia/023n3eco#>
- _____ (2019e), "No se descarta hacer cambios a ruta del Tren Maya: Fonatur", *La Jornada*, 19 de junio, disponible: <https://www.jornada.com.mx/2019/06/19/politica/003n2pol#>
- Rodríguez, H. (2019), "El deshielo del Ártico se acelera sin precedentes", *National Geographic*, 15 de marzo, disponible: https://www.nationalgeographic.com.es/ciencia/actualidad/deshielo-artico-se-acelera-sin-precedentes_13620
- Rodríguez, I. (2019), "Metas del PND, sólo cambiando modelo: Calva", *La Jornada*, 8 de mayo, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/05/08/economia/019n1eco#>
- Rosado, S. y Ramón Vera (2019), "¿Tren Maya? Auge de proyectos acaparadores, desprecio por la gente", *La Ojarasca*, 12 de abril, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2019/04/13/ojarasca-tren-maya-auge-de-proyectos-acaparadores-4793.html>
- Ruiz, R. y Luis Boffil (2019), "Si consulta indígena rechaza el Tren Maya, se cancelará: AMLO", *La Jornada*, 10 de noviembre, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/11/10/politica/004n1pol>
- Santiago, J. (2019), "Inversión inmobiliaria en torno al Tren Maya superaría los 150,000 millones de pesos", *El Economista*, 23 de mayo, disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/mercados/Inversion-inmobiliaria-en-torno-al-Tren-Maya-superaria-los-150000-millones-de-pesos-20190523-0030.html>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2014), "Programa Regional de Desarrollo del Sur-Sureste: 2014-2018", *SEDATU*, disponible en: http://www.senado.gob.mx/comisiones/desarrollo_regional/docs/ProgRegDesarr_SurSureste2014_2_018.pdf
- Secretaría de Relaciones Exteriores (2012), "Pacto por México", *SRE*, disponible en: https://embamex.sre.gob.mx/bolivia/images/pdf/REFORMAS/pacto_por_mexico.pdf
- SinEmbargo (2019), "Nuevos cambios para el Tren Maya: se añaden tres estaciones en Cancún, Chetumal y Tabasco", *Sin Embargo*, 22 de agosto, disponible en: <https://www.sinembargo.mx/22-08-2019/3633184>
- Toledo, V. (2019), "Los tres faros de la conciencia ecológica", *La Jornada*, 04 de junio, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/06/04/opinion/015a1pol#>
- _____ (2018a), "El tren maya: ¿sueño o pesadilla?", *Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad*, 05 de diciembre, disponible en: <https://www.uccs.mx/sustentabilidad/sustentabilidad/prensa/1/el-tren-maya-sueno-o-pesadilla>
- _____ (2018b), "¿Vencerá el nuevo gobierno las fantasías neoliberales?" *La Jornada*, 14 de agosto, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2018/08/14/opinion/016a1pol>

- _____ (2018c), "Ambientalismo y Neoliberalismo", *La Jornada*, 28 de agosto, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2018/08/28/opinion/022a1pol>
- Torres, J. (2017), "El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo", *Espacios Públicos*, 20(48), UAEM, disponible en: <http://www.redalyc.org/jatsRepo/676/67652755007/html/index.html>
- Tourliere, M, (2019), "Por adjudicación directa, Fonatur otorga los tres primeros contratos del Tren Maya por casi 100 mdp", *Proceso*, 27 de marzo, disponible en: <https://www.proceso.com.mx/577099/por-adjudicacion-directa-fonatur-otorga-los-tres-primeros-contratos-del-tren-maya-por-casi-100-mdp>
- Toussaint, M. y Garzón M. (2017), "El Proyecto Mesoamérica: ¿éxito o fracaso? Límites de la cooperación de México hacia Centroamérica", *EntreDiversidades*, disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6172169.pdf>
- TrenMaya (2018), *Tren Maya*, disponible en: <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/11/Tren-Maya.pdf>
- Tribunal Permanente de los Pueblos (2014), "Dictamen de la Audiencia Temática: Devastación ambiental y derechos de los pueblos", *Tribunal Permanente de los Pueblos México*, disponible en: <http://www.tppmexico.org/dictamen-de-la-audiencia-tematica-devastacion-ambiental-y-derechos-de-los-pueblos/>
- Urrutia, A. y Martínez, F. (2019), "Aumenta a 40 por ciento la inversión pública para impulsar el Tren Maya", *La Jornada*, 08 de noviembre, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/11/08/politica/009n2pol>
- Urrutia, A. y Muñoz, A. (2019), "Son legítimos y respetables los reclamos de EU: López Obrador", *La Jornada*, 29 de marzo, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/03/29/politica/009n1pol#>
- Valadez, R. (2019), "Fonatur prevé lanzar al menos 12 licitaciones para Tren Maya este año", *Milenio*, 14 de mayo, disponible en: <https://www.milenio.com/negocios/tren-maya-fonatur-preve-lanzar-12-licitaciones-2019>
- Vázquez, P. (2019a), "Con FIBRA, ejidatarios de QR serán socios del Tren Maya", *La Jornada*, 23 de febrero, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/02/23/politica/007n2pol#>
- _____ (2019b), "Reubicarán un asentamiento irregular que está en la ruta del Tren Maya en QR", *La Jornada*, 28 de junio, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/06/28/estados/033n1est#>
- _____ (2019c), "Arde la reserva de la biosfera Sian Ka'an", *La Jornada*, 15 de julio, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/07/15/estados/027n2est#>
- Vega, A. (2019), "¿Quién les pidió un tren? Solo va a traer más destrucción', reclaman activistas del sureste", *Animal Político*, 5 de julio, disponible en: <https://www.animalpolitico.com/2019/07/tren-maya-activistas-yucatan-destruccion/>
- Vidal, B. (2019), "Estas son las 2 nuevas estaciones que tendrá el Tren Maya", *El Financiero*, 26 de febrero, disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/peninsula/estas-son-las-2-nuevas-estaciones-que-tendra-el-tren-maya>
- Villanueva, D. (2019a), "Proyectos clave de infraestructura costarán 727 mil mdp", *La Jornada*, 03 de mayo, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/05/03/economia/022n1eco#>
- _____ (2019b), "Cambian ruta al Tren Maya para ahorrar \$5 mil 500 millones", *La Jornada*, 18 de junio, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/06/18/economia/018n2eco#>
- _____ (2019c), "Trasnacionales apoyarán en estructura de financiamiento para Tren Maya", *La Jornada*, 27 de marzo, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2019/03/27/transnacionales-apoyaran-en-estructura-de-financiamiento-para-tren-maya-8564.htm>