

¿El Tren Maya para el desarrollo del sur de México?

The Mayan Train for the development of southern Mexico?

Violeta R. Núñez Rodríguez¹

Resumen

El propósito de este artículo es presentar y analizar en qué consiste el proyecto del Tren Maya, un proyecto vivo y en construcción, que como veremos se ha ido modificando. En específico trataré de responder: ¿cuál es la propuesta de desarrollo? Para su realización se revisarán documentos oficiales y testimonios de algunos de los principales responsables del proyecto en el Gobierno federal.

Palabras clave: Tren Maya, proyecto de infraestructura, polos de desarrollo, ordenamiento del territorio, riqueza biocultural

Abstract

The purpose of this article is to present and analyze what the Mayan Train project consists of, it is a living project under construction that, as we will see, has been changing. Specifically, I will try to answer: What is the development proposal? To carry it out, official documents and testimonies from some of the main people in charge of the project in the federal government will be reviewed.

Keywords: Mayan Train, infrastructure project, development poles, land use planning, biocultural wealth

Introducción

De acuerdo con el *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, el Proyecto de Desarrollo Tren Maya es el principal proyecto de infraestructura de la actual administración del Gobierno federal. Uno de los elementos de fondo es la propuesta de desarrollo que contiene la obra que se está edificando en Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, estados en donde perviven más de cinco mil ejidos y comunidades agrarias –las cuales poseen en

¹ Profesora-investigadora de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. Contacto: violeta_nichim@hotmail.com

promedio más de la mitad de la superficie estatal en propiedad social—², más de veinte pueblos originarios diferentes,³ más de tres mil sitios arqueológicos⁴ y veinticinco Áreas Naturales Protegidas,⁵ entre muchas otras riquezas bioculturales.

De entrada, enunciaré que el proyecto no sólo contempla la construcción de un tren, sino la edificación de al menos diecinueve nuevas ciudades o urbanizaciones (donde se instalarán hoteles, restaurantes, centros comerciales, boutiques, bares, viviendas), diversos polos de desarrollo, parques agroindustriales, trenes de carga, para turistas (en donde se pretende tener vagones y restaurantes de lujo, salón fumador), entre otros.

Frente a esta propuesta de desarrollo, existe la preocupación de diversos pueblos indígenas, organizaciones, académicos e incluso dentro del propio Gobierno federal, por el posible impacto y cambio que se genere en el territorio de la península de Yucatán. En las siguientes líneas, detallaré al respecto.

Aunado a esto, el proyecto ha generado una gran controversia, pese a que se realizaron dos consultas (una indígena y una a la población en general) en la región donde se lleva a cabo, a partir de las cuales el Gobierno federal indicó que había un amplio consenso para la edificación del tren. Sin embargo, las consultas tuvieron serias observaciones y cuestionamientos, entre otros, por parte de la Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, quien manifestó que no se habían expuesto los elementos de impacto del proyecto; por ejemplo, no se indicó nada sobre las repercusiones de los polos de desarrollo y de la concepción del desarrollo contenida en el proyecto. Por su parte, se han generado diversos actos contra la consulta. El primero lo efectuó el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil, conformado por el

² Registro Agrario Nacional, “Estadística Agraria”, México, RAN, 2020. Disponible en <http://www.ran.gob.mx/ran/index.php/sistemas-de-consulta/estadistica-agraria>. Consultado el 13 de marzo de 2021.

³ Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, *Indicadores Socioeconómicos de los Pueblos Indígenas de México*, 2015, CDI, México, Secretaría de Gobernación, 2017.

⁴ Francisco Sánchez Nava, “Ponencia en la mesa de análisis ‘El Tren Maya, realidades y mitos’”, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2019.

⁵ Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas. “Áreas Naturales Protegidas”, CONANP, 2018. Disponible en <https://www.gob.mx/conanp#1692>. Consultado el 7 febrero de 2021.

pueblo maya peninsular e integrantes del pueblo ch'ol del estado de Campeche, al obtener del Poder Judicial de la Federación, “una suspensión provisional de la ejecución del proyecto Tren Maya, en respuesta a una solicitud de amparo en contra del proceso de consulta simulada”⁶.

La propuesta presidencial del Tren Maya

Desde el *Proyecto de Nación 2018-2024* para la Presidencia de México, el partido Movimiento Regeneración Nacional (MORENA) planteó la construcción de un tren en el sur de México, denominado Tren Turístico Transpeninsular, que abarcaría desde Palenque hasta Cancún. El objetivo, según indicaba el documento, era “acercar el desarrollo a las comunidades nativas de la cultura maya e incrementar la competitividad del producto turístico Mundo Maya”.⁷ Aunado a esto, también se planteó “detonar el desarrollo de la región sur de la península de Yucatán, creando un tren turístico de mediana velocidad”.⁸ Asimismo, se indicó que “los sitios arqueológicos de la cultura maya y las comunidades que las rodean deben ser integradas al desarrollo nacional”.⁹ Así, este primer planteamiento sólo contemplaba algunos de los estados de la península de Yucatán y únicamente hacía referencia a un tren turístico. Además, no se hablaba nada de la edificación de ciudades, a partir de la construcción de estaciones.

Cabe indicar que años atrás, en 2012, el entonces presidente Enrique Peña Nieto anunció, como parte de sus trece medidas prioritarias con las cuales afirmaba que iniciaría “el camino hacia la verdadera transformación de México”,¹⁰ la construcción de varios trenes, entre ellos uno denominado Tren Transpeninsular –el mismo nombre que pondría

⁶ Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX), “Obtienen comunidades de Calakmul suspensión provisional del proyecto Tren Maya”, CRIPX, Calakmul, Campeche, 2020.

⁷ Movimiento Regeneración Nacional (MORENA), *Proyecto de Nación 2018-2024*, México, MORENA, 2018, p. 239.

⁸ *Idem*.

⁹ *Ibid*, p. 241.

¹⁰ Enrique Peña Nieto, “Discurso de toma de posesión de la Presidencia de la República”, México, Gobierno de México, 2012.

MORENA–, que iría de Mérida a Punta Venado (de Yucatán a Quintana Roo). Es decir, el recorrido era diferente entre una propuesta y otra. Como parte de las decisiones presidenciales, Peña Nieto señaló: “En México volveremos a tener trenes de pasajeros, para conectar nuestras ciudades”.¹¹ Esto fue firmado ante notario público. No obstante, este tren se canceló debido a la falta de recursos públicos.

Después de haber presentado el *Proyecto de Nación 2018-2024* como su planteamiento de campaña y a unos días de haber comenzado el sexenio de Andrés Manuel López Obrador, en el marco de una ceremonia indígena donde se pedía permiso a la Madre Tierra, inició el programa de construcción del Tren Maya en Palenque, Chiapas, el 16 de diciembre de 2018. Como parte del discurso, el presidente de México indicó que la atención especial al sur y al sureste era un acto de justicia, “porque ha sido la región del país más abandonada y ya le llegó ahora la hora al sureste, su tiempo”.¹² En este sentido, López Obrador señaló que la afluencia de turistas que se derivaría del tren, el cual recorrería mil 500 kilómetros, significaría empleos para la región de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. También informó que el proyecto implicaría un reordenamiento urbano. De igual modo, enfatizó que la modernidad propuesta era una modernidad surgida desde abajo, “a partir de nuestras culturas”.¹³ Sobre el financiamiento del tren, en este evento el mandatario expresó que “no todo va a ser inversión del gobierno, la mayor parte va a ser inversión del sector privado, se le entrega la concesión”.¹⁴ En el acto se expresó que habría concesiones para tres tipos de trenes, de carga, turísticos y de pasajeros para los pueblos.

Así, a partir de la ceremonia quedaba claro que, además de agregar a todos los estados de la península de Yucatán, el Tren Maya contemplaría no sólo al turismo, sino a los habitantes locales y a las mercancías, por lo que se agregaban trenes de pasajeros y de

¹¹ *Idem.*

¹² Andrés Manuel López Obrador, “Ceremonia de solicitud de permiso a la Madre Tierra”, Versión estenográfica, México, Presidencia de la República, 2018.

¹³ *Idem.*

¹⁴ *Idem.*

carga. Además, se enunciaba un reordenamiento y se enfatizaba que la inversión fundamentalmente sería privada. En este contexto, en el *Presupuesto de Egresos de la Federación 2019 (PEF, 2019)* se asignó el monto de 5 mil 820 millones de pesos al programa presupuestario “provisiones para el desarrollo de trenes de pasajeros y de carga” para el desarrollo del proyecto del Tren Maya y 180 millones de pesos para “estudios de preinversión” del Fondo Nacional de Fomento al Turismo.¹⁵ En el *PEF 2019* se indicó que los estudios serían para “la construcción de vía ferroviaria del Tren Maya y la construcción de Polos de Desarrollo a lo largo de la Ruta del Tren Maya”.¹⁶

En el *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND)*, el Tren Maya se presentó como “el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio”.¹⁷ Además, se indicó que haría un recorrido de mil 525 kilómetros por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Como parte del plan, se informó que se esperaba que los proyectos regionales de desarrollo, entre ellos el Tren Maya, el Corredor Transístmico y la Zona Libre de la Frontera Norte, “actúen como ‘cortinas’ para captar el flujo migratorio en su tránsito hacia el norte”,¹⁸ ya que estos “generarán empleos y condiciones de vida digna para atraer y anclar a quienes huyen de la pobreza”,¹⁹ por lo que también desde el PND se ubicó dentro de los objetivos de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública, al “garantizar empleo, educación, salud y bienestar, por medio de los programas regionales, sectoriales y coyunturales de desarrollo”.²⁰

Así, desde la perspectiva gubernamental, ya plasmada en el PND, el Tren Maya será el proyecto de infraestructura más importante. Sin embargo, no olvidemos que tanto el

¹⁵ Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), *Presupuesto de Egresos de la Federación 2019*, SHCP, México, Gobierno de México, 2019.

¹⁶ *Idem.*

¹⁷ Presidencia de la República, *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, México, Gobierno de México, 2019.

¹⁸ *Idem.*

¹⁹ *Idem.*

²⁰ *Idem.*

Corredor Transistmico y la Refinería de Dos Bocas podrían ser más estratégicos, tanto para la movilización de mercancías en el mercado mundial, como para abastecer el mercado nacional de una materia prima fundamental. Nuevamente, se indicaba que el proyecto generaría empleos, pero a esto se agregaría la vida digna como otro de los elementos que se prometía en el mismo. También se indicaba que el proyecto actuaría como una “cortina”, deteniendo a los migrantes. Entonces, parecía que no sólo la intención era desarrollar el sur del país. Es por esto, como lo veremos en las siguientes líneas, que la ubicación del Proyecto de Desarrollo Tren Maya, será de gran relevancia.

Mapa 1



Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo, 2021.

Un Tren Maya en una región de riqueza biocultural

Una de las características del territorio donde se planea construir el Tren Maya es su riqueza cultural y biológica. En los cinco estados, de acuerdo con el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, habitan casi 3.6 millones de indígenas, entre los cuales se presenta una diversidad de comunidades, entre ellas akateko, ixil, kaqchikel, jakalteco, k'iche, mam, maya, q'anjob'al, q'eqchi, chuj, chol, awakateco, ayapaneco, chontal, nahua, tzeltal, zoque, lacandón, mocho, tojolabal, tsotsil, zoque, entre otros. Esto significa que hay más de veinte pueblos originarios y una mayor diversidad de lenguas (variantes dialectales) en los estados donde estará el proyecto, además de personas de otros pueblos indígenas que están de “tránsito”, por su condición de migrantes. Además de tener sus particularidades históricas,

cada comunidad originaria tiene cosmovisiones diversas, en las que se conciben formas particulares de lo que es la vida, la vida buena, la tierra, el territorio, la transformación y el desarrollo. Esto es, las visiones del mundo son distintas, pese a que la mayoría son pueblos mayenses. Pero, además, recalco, cada uno de estos pueblos tiene historias particulares que los han diferenciado como pueblos. Incluso, como observamos en el Cuadro 1, entre los distintos estados las formas de nombrar a un “mismo” pueblo indígena, varía. No sólo es una variante dialectal, en muchos casos hay diferencias profundas, que insisto, responden a las distintas culturas. No olvidemos que cada una de las lenguas representa una visión del mundo y proyecto de futuro particular.

Cuadro 1

Población indígena por entidad federativa donde transitará el Tren Maya, México 2015				
Entidad federativa	Población indígena (PI)	% PI	Pueblos Indígenas	Diversidad de PI
Yucatán	1,052,438	50	Mayas	1
Quintana Roo	488,244	33	Aketeko, Ixil, Kaqchikel, Jakalteco, K'iche, Mam, Maya, Q'anjob'al, Q'eqchi, Chuj	10
Campeche	199,335	22	Maya, Ch'ol, Chuj, Awakateco, Ixil, Kaqchiquel, Jakalteco, K'iche, Mam, Q'anjob'al, Q'eqchi, Akateco	12
Tabasco	123,604	5	Ayapaneco, Chontal de Tabasco, Ch'ol, Nahua, Tseltal, Zoque	6
Chiapas	1,706,017	33	Akateco, Chuj, Ch'ol, Jakalteco, K'iche, Lancandón, Mam, Mocho (qato'k), Q'anjob'al, Teko, Tojolabal, Tseltal, Tsotsil, Zoque	14
Total	3,569,638	30		23

Fuente: Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, 2017.

Esto es, en la gran y diversa península de Yucatán no sólo hay mayas, sino pueblos mayenses. Pero no sólo hay una riqueza cultural inmensa viva, también hay una fuerte presencia de la herencia cultural que dejaron los pueblos mayas antiguos, quienes habitaron estos territorios antes de la Conquista y de la Colonia. De acuerdo con el coordinador nacional de Arqueología del Instituto Nacional de Antropología e Historia, Francisco

Sánchez Nava, hay “3 mil 24 sitios arqueológicos inscritos en el Registro Público, dentro de las áreas de influencia del Tren Maya”.²¹ Aunado a esto, en la península de Yucatán existen seis sitios inscritos como Patrimonio Mundial por la UNESCO, entre ellos Sian Ka’an, las ciudades prehispánicas de Uxmal, Chichen Itza, Palenque y la Antigua Ciudad Maya de Calakmul, así como la ciudad histórica fortificada de Campeche. Además, Calakmul y Palenque también son considerados Patrimonio Natural y Área Natural Protegida (ANP), respectivamente. En total, en la región de influencia del Tren Maya existen quince sitios con la categoría de ANP.²² Sin embargo, de acuerdo con la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas, la región Península de Yucatán y Caribe Mexicano “está conformada por veinticinco Áreas Naturales Protegidas reconocidas a nivel mundial por su alto valor ambiental, las cuales suman 8 millones 562 mil 758 punto 47 hectáreas”,²³ de estas, nueve son Reservas de la Biosfera, ocho son Parques Nacionales, seis son Áreas de Protección de Flora y Fauna, y dos son Santuarios. Además, hay veintinueve cenotes que cuentan con evidencias arqueológicas, a partir de su exploración.

Por otro lado, también existe una fuerte presencia de núcleos agrarios en los estados donde se edificará el Tren Maya. De acuerdo con el Registro Agrario Nacional, en los cinco estados hay 5 mil 375 ejidos, que en conjunto abarcan una extensión de más de 12.4 millones de hectáreas, cifra que en promedio representa 51 por ciento de la superficie total de los estados. Sin embargo, en entidades como Quintana Roo, más del 61 por ciento de su superficie estatal es ejidal, seguida de Yucatán y Campeche con 55 y 50 por ciento, respectivamente. Estos datos evidencian la importancia del modo de vida campesino, que todavía subsiste en la península de Yucatán. Al respecto, en estos ejidos y pueblos es donde se encuentra la riqueza biológica referida, y esto no es casualidad. Por el contrario, son estos pueblos los que la han cuidado y preservado.

²¹ Francisco Sánchez Nava, “Ponencia en la mesa de análisis ‘El Tren Maya, realidades y mitos’”, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019.

²² *Idem.*

²³ Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas, “Áreas Naturales Protegidas”, CONANP, 2018, disponible en <https://www.gob.mx/conanp#1692>. Consultado el 7 febrero de 2020.

El desarrollo en el Tren Maya

El Tren Maya, como lo ha señalado el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), entidad responsable del proyecto de desarrollo, es “mucho más que un tren”.²⁴ Es una propuesta de reordenamiento territorial de la península de Yucatán, que contempla la construcción de un tren de pasajeros, de carga y turístico, cuya extensión será de más de mil 500 km; la edificación de al menos diecinueve estaciones; la urbanización mediante la creación de nuevas ciudades (subcentros urbanos); creación de parques agroindustriales y de polos de desarrollo; y el incremento del turismo (en un inicio se habló de cuatro millones más, y recientemente, se expuso el posible crecimiento de diecisiete a cincuenta millones para el año 2053). Como parte de esta propuesta, la Secretaría de Turismo ha señalado que este proyecto “será el primer desarrollo regional integralmente planeado”.²⁵ No olvidemos que en México, desde mediados de los años setenta hasta mediados de la década de los ochenta del siglo XX, se promovieron como política de Estado, a partir de la creación de FONATUR, los Centros Integralmente Planeados (CIP), entre ellos Cancún, Ixtapa, Los Cabos y Huatulco. Estos CIP, apunta Dávila, tenían como objetivo “el impulso y rescate de zonas altamente deprimidas del país, por medio de la teoría del desarrollo polarizado, conocida también como polos de desarrollo, que apuesta por la reactivación de regiones a partir de una práctica económica catalizadora que ha de servir de atracción a muchas otras. Para lograr este cometido se elige al turismo como el principal vehículo para ejecutarla y se opta por la creación de enclaves turísticos diseñados y gestionados desde el propio gobierno, para llevar a cabo esta nueva política en puntos

²⁴ FONATUR (2019b). “#MuchoMásQueUnTren”, FONATUR, 2019, disponible en https://twitter.com/hashtag/MuchoM%C3%A1sQueUnTren?src=hashtag_click. Consultado el 26 de agosto de 2019.

²⁵ Miguel, Torruco, “Tren Maya, ejemplo de desarrollo e integración regional del producto turístico”, Secretaría de Turismo, 2018, disponible <https://www.gob.mx/sectur/prensa/tren-maya-ejemplo-de-desarrollo-e-integracion-regional-del-producto-turistico-miguel-torruco?idiom=es-MX>. Consultado el 6 de febrero de 2020.

concretos del país”.²⁶ Pero veamos más a detalle qué contempla la actual propuesta de desarrollo.

Ordenamiento territorial:

Como punto central, el Proyecto de Desarrollo Tren Maya plantea el ordenamiento territorial. Al respecto, uno de los principales responsables del Tren Maya, Pablo Careaga, señala que “el proyecto del Tren Maya no es un tren, es un medio. El objetivo fundamental es un ordenamiento del territorio...”.²⁷

El ordenamiento territorial “es un proceso político-técnico-administrativo orientado a la organización, planificación y gestión del uso y ocupación del territorio, en función de las características biofísicas, culturales, socioeconómicas y político-institucionales. Este proceso debe ser participativo, interactivo e iterativo y basarse en objetivos explícitos que propicien el uso inteligente y justo del territorio aprovechando oportunidades, reduciendo riesgos, protegiendo los recursos en el corto, mediano y largo plazo”.²⁸

El Gobierno federal ha planteado que con este ordenamiento territorial se dará un nuevo rostro a la península de Yucatán. Sin embargo, algunos de los integrantes de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya, Múuch Xíinbal y el Colectivo de Semillas Nativas, de Bacalar, Quintana Roo, han cuestionado el ordenamiento territorial promovido por el proyecto Tren Maya, al expresar: “Nosotros nos preguntamos quién va ordenar el territorio... el territorio ya está ordenado por las comunidades, desde hace muchos años”.²⁹

²⁶ Arturo Dávila López, “Centros Integralmente Planeados (CIPS) en México: el proyecto turístico del FONATUR”, en *Quaderns de Recerca en Urbanisme*, Núm. 5/6, 2015, disponible en <https://www.raco.cat/index.php/QRU/article/view/311319>. Consultado el 6 de diciembre de 2019.

²⁷ Pablo Careaga, “Entrevista con Pablo Careaga”, enlace territorial del Proyecto de Desarrollo Tren Maya, FONATUR, 2019.

²⁸ Hugo Méndez y Carla Pascale (Coords.), *Ordenamiento Territorial en el Municipio, Una guía metodológica*, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura; Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca; Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, Santiago-Buenos Aires, 2014.

²⁹ Heber, Uc, Ponencia en la presentación de Impactos sociales y territoriales del Tren Maya, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019.

El integrante de estas organizaciones, Heber Uc, recuerda que el diverso territorio maya está habitado por sociedades que tienen más de tres mil años de antigüedad. Además, Uc agrega otros cuestionamientos: el para qué y en qué sentido se va ordenar el territorio.³⁰ Asimismo, indica: “Nadie nos preguntó qué desarrollo queremos y si necesitamos un tren”.³¹

Aunado a estas expresiones, que podrían poner en duda el planteamiento de lo qué es el ordenamiento territorial, de gran trascendencia es indicar que después de dos años de que inició el proyecto del Tren Maya (con la ceremonia indígena que ha sido cuestionada por algunos sectores de los propios pueblos originarios), no sólo no existe una Manifestación del Impacto Social y Ambiental de la totalidad del proyecto (se presentó una parcial), sino que no existe un proyecto general del llamado Proyecto de Desarrollo Tren Maya, que muestre el proceso al que hace referencia la definición del ordenamiento territorial en función de las características vividas en la península de Yucatán. El proceso tampoco fue participativo y no se ha basado en objetivos que propicien el uso inteligente y justo del territorio. Es ampliamente sabido que el Gobierno federal realizó una consulta donde se preguntó: “¿Estás de acuerdo en que se construya el proyecto integral del Tren Maya? Sí o No”,³² pero nada se preguntó sobre el tipo de ordenamiento territorial. En este sentido, no hay claridad respecto a si se están protegiendo los recursos en el corto, mediano y largo plazo, como lo debe de contemplar el ordenamiento territorial.

Urbanizar el territorio mayense:

En líneas anteriores, comentaba que el Tren Maya no sólo es un tren. Una de las propuestas que se derivan de la construcción de las diecinueve estaciones, que están proyectadas a lo largo del recorrido, es la edificación de nuevas ciudades. En la información vertida por

³⁰ *Idem.*

³¹ *Idem.*

³² FONATUR-INPI, “Proyecto de Desarrollo Tren Maya. Ejercicio participativo”, Gobernación, INPI, FONATUR, Proyectos y Programas Prioritarios, México, Gobierno de México, 2019.

FONATUR se puede leer que “no hay desarrollo sin urbanización”,³³ por lo cual establecen que “la planeación urbana regional va de la mano de la prosperidad”.³⁴ Es decir, pareciera que la propuesta de desarrollo que se plantea para el sur, con las características campesinas e indígenas a las que me he referido (60% de algunas de las superficies estatales es ejidal), es la de urbanizar lo rural. Al respecto, proporcionan el dato de que México es 77% urbano, en contraste con los cinco estados del sureste donde se edificará el tren, cuya urbanización es de 64.4%, siendo Chiapas la entidad que menos urbanizada está, con un 49.5%.³⁵ En este sentido, se señala que entre los beneficios que traerá el proyecto del Tren Maya está el de “promover planes de desarrollo urbano para fomentar un crecimiento equilibrado y sustentable”.³⁶ Ante esto, un cuestionamiento es que esta propuesta responde al discurso de la modernidad que concibe a lo rural como el atraso y a lo urbano como el progreso. Es decir, lo campesino e indígena, que corresponden a mundos rurales, deben ser desarrollados, mientras que la ciudad urbana es considerada como el desarrollo. Sobre este tema, uno de los teóricos de la modernidad, Bolívar Echeverría, escribió que “la modernidad es la característica determinante de un conjunto de comportamientos que aparecen desde hace ya varios años... Se trata... de un conjunto de comportamientos que estarían en proceso de sustituir esa constitución tradicional, después de ponerla en evidencia como obsoleta, es decir, como inconsistente e ineficaz”.³⁷ Es decir, se ve a lo tradicional como inconsistente e ineficiente. A esto agrega que los “fenómenos modernos presentan su modernidad como una tendencia civilizatoria dotada de un nuevo principio unitario de coherencia o estructuración de la vida social civilizada y del mundo correspondiente a esa vida, de una nueva ‘lógica’ que se encontraría en proceso de sustituir

³³ FONATUR, “#TREN MAYA. La planeación urbana regional va de la mano de la prosperidad”, FONATUR, México, 2019.

³⁴ *Idem.*

³⁵ *Idem.*

³⁶ *Idem.*

³⁷ Bolívar Echeverría, *¿Qué es la modernidad?*, México, UNAM, 2018, p. 1.

al principio organizador ancestral, al que ella designa como ‘tradicional’”.³⁸ En este sendero, señala Echeverría, “aparece también el adiós a la vida agrícola como la vida auténtica del ser humano –con su promesa de paraísos tolstoianos–, la consigna de que ‘el aire de la ciudad libera’, el elogio de la vida en la Gran Ciudad”.³⁹ Otro de los fenómenos mayores de la modernidad, señala el autor, es el individualismo, “que se encuentra siempre en proceso de imponerse sobre la tradición ancestral del comunitarismo”.⁴⁰

Así, se propone que con el Tren Maya se modernizará el sur del país y con esto habrá desarrollo. Algo similar se había planteado con la creación de los CIPS, en donde además de argumentar que con ellos se quería “evitar los problemas de crecimiento desordenado que ya presentaban algunas de las ciudades tradicionales turísticas como Acapulco”, no tenían opciones de desarrollo, por lo que se proponía la construcción de nuevas ciudades junto a los enclaves turísticos, que en teoría crecerían de forma “pareja a los proyectos y su éxito”.⁴¹ Pero esto no ocurrió así, ya que se crearon realidades excluyentes.

Polos de desarrollo:

El proyecto del Tren Maya también contempla la creación de diversos polos de desarrollo. Al respecto, en el documento *Información para comunidades indígenas sobre el proyecto Tren Mayase* se indica que “algunas de las estaciones formarán parte de polos desarrollo. Estos espacios serían impulsados a partir de diversas actividades económicas para planear bien las ciudades”.⁴² En particular, en el documento costo-beneficio se indica que “los Polos de Desarrollo tendrán, además de las estaciones ferroviarias para la llegada y salida de los trenes, una extensión de tierra que será utilizada como inversión ancla para detonar

³⁸ *Ibid.*, p. 2.

³⁹ *Ibid.*, p. 3.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 4.

⁴¹ Dávila, *op. cit.*, p. 5.

⁴² FONATUR-INPI, *Información para comunidades indígenas sobre el proyecto Tren Maya*, México, Gobernación, INPI, FONATUR, Gobierno de México, 2019.

actividad económica en las localidades y promover el incremento en la demanda de los servicios turísticos de la zona”.⁴³

Cabe indicar que los polos de desarrollo fueron propuestos desde mediados de los años cincuenta del siglo XX. Este concepto fue introducido por el economista francés François Perroux en 1955, y a partir de entonces fue surgiendo una amplia literatura, que no sólo analizó teóricamente a los polos de desarrollo, sino que se permitió estudiar diferentes territorios donde se llevaron a cabo estos procesos. Sobre el papel de los polos de desarrollo, John Friedman enuncia lo siguiente: “integración de la economía a través del territorio nacional; incorporación efectiva de los recursos regionales no controlados a la economía nacional...; mejoramiento de los niveles de vida de las áreas subdesarrolladas”.⁴⁴ Con el planteamiento de Friedman quedaba claro que una de las ideas era integrar e incorporar, como señala el autor, “las áreas primitivas o atrasadas” a estos polos que, como también indica, están ligados al fenómeno de la urbanización.⁴⁵ En este sentido, Coraggio expresa que “se determina que cierta zona atrasada debe pasar a ser desarrollada por el crecimiento de cierto centro urbano que se constituirá en ‘su polo’”.⁴⁶ Retomando, supongo, parte de esta argumentación, en los documentos oficiales sobre el Tren Maya se indica que “estos polos de desarrollo serán diseñados para mejorar la calidad de vida de la gente, acercando servicios básicos, médicos y oportunidades laborales”.⁴⁷

De acuerdo con Coraggio, “la polarización es un proceso de desarrollo... donde las alternativas para los sectores subordinados serían o crecimiento asociado con

⁴³ Fondo Nacional de Fomento al Turismo, *Tren Maya. Análisis costo beneficio*. Versión Pública, FONATUR, México, 2020.

⁴⁴ John Friedman, *La estrategia de los polos de crecimiento como instrumento de la política de desarrollo*, México, Naciones Unidas, Instituto Latinoamericano de Planeación Económica y Social, Gobierno de México, Secretaría de la Presidencia, 1973, p. 2.

⁴⁵ *Idem*.

⁴⁶ José Luis Coraggio, “Notas sobre polos de desarrollo y transición”, Trabajo presentado al seminario sobre Estrategias del desarrollo Agrario en Nicaragua, Managua, 1981, p. 83.

⁴⁷ FONATUR-INPI, *op. cit.*

modernización o destrucción”.⁴⁸ Es decir, desde esta perspectiva no hay otra opción. Gonzalo Pérez Álvarez, mediante varios estudios de caso a nivel mundial de la implementación de polos de desarrollo en diferentes años del siglo XX, como parte de algunos resultados de los polos de desarrollo, señala que estos “implicaron la transferencia de recursos estatales a privados”.⁴⁹ Asimismo, indica que “la intencionalidad de estos procesos fue expandir las relaciones sociales plenamente capitalistas a regiones donde tenían peso relaciones precapitalistas, propias de economías campesinas de autosubsistencia”.⁵⁰ Pero, además, este autor insiste en que “el objetivo declamado era la integración de esta región ‘olvidada’ al resto del país”,⁵¹ por lo que había que promover el desarrollo de las regiones que habrían quedado ‘rezagadas’”.⁵²

Sin embargo, en el proyecto de desarrollo Tren Maya nada se dice sobre la experiencia de otros países donde se llevaron a cabo implementaciones de polos de desarrollo. Al respecto, Coraggio escribe que “empíricamente se ha estado comprobando que implantaciones industriales modernas y relativamente masivas en áreas de relativo atraso social, no sólo no conducen necesariamente a procesos de difusión del desarrollo económico-social en el ámbito regional inmediato, sino que en muchos casos producen una acentuación del atraso o simplemente la desaparición de las poblaciones y actividades preexistentes”.⁵³ En un texto más reciente, Gonzalo Pérez enuncia que “la instalación de polos generó un acelerado proceso de expansión capitalista, consolidando dinámicas de

⁴⁸ Coraggio, *op. cit.*, p. 91.

⁴⁹ Gonzalo Pérez Álvarez, “Polos de desarrollo, acumulación originaria y expansión capitalista. Un estudio comparativo del estado argentino, brasileño y español”, en *Theomai*, Núm. 34, Buenos Aires Argentina, Red Internacional de Estudios sobre Sociedad, Naturaleza y Desarrollo, 2016, p. 89.

⁵⁰ *Idem.*

⁵¹ *Ibid.*, p. 93.

⁵² *Ibid.*, p. 100.

⁵³ Coraggio, *op. cit.*, p. 94.

proletarización, urbanización y pérdida de pequeñas propiedades”,⁵⁴ generándose, además de un rápido crecimiento demográfico, una concentración y privatización de la propiedad.

En este sentido, dice Pérez, muchos de los polos fueron exitosos, debido a la “superación de los rasgos precapitalistas”.⁵⁵ Por ejemplo, muestra como en la gran mayoría de los casos “se truncó una economía sustentada en la utilización sustentable de los bienes comunes”,⁵⁶ se generaron procesos de expulsión de población local debido a la privatización de la pequeña propiedad; se crearon problemas de vivienda para los migrantes, quienes arribaron por la oferta laboral.⁵⁷ Este panorama, aunado a fuertes procesos contaminantes. Así, insisto, quizá lo más cercano a este tipo de proceso son los CIPS, que generaron enclaves turísticos y no un desarrollo generalizado y crecimiento. Esto y las otras experiencias podrían ser consideradas como posibles enseñanzas.

Diferenciación de uso del territorio urbano:

La propuesta inicial de crear un tren turístico se amplió a otros tipos de trenes: de pasajeros locales y de carga. Sobre este último tren Careaga, una de las autoridades responsables del proyecto, indica que “no sólo es un tren turístico, ya que 70% de la rentabilidad vendrá por la carga”.⁵⁸ En cuanto a la diferenciación de trenes, el secretario de turismo ha expresado que existirán tres tipos: uno será para turistas, el cual tendrá “camarotes de lujo, salón fumador, gran restaurante de comida regional, todas las comodidades”;⁵⁹ otro será de uso público para la población en general, entre ellos, los empleados que laboran en las zonas turísticas.

⁵⁴ Pérez, *op. cit.*, p. 89.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 92.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 90.

⁵⁷ *Idem.*

⁵⁸ Careaga, *op. cit.*

⁵⁹ Miguel Torruco, “Tren Maya, el proyecto turístico más importante para la Secretaría de Turismo”, en Forbes México, 2019, disponible en https://www.youtube.com/watch?v=rdVfA3QVg_k. Consultado el 29 de abril de 2019.

Una de las grandes preocupaciones es si esta diferenciación de vagones, entre otras diferenciaciones sociales que puedan surgir a partir del arribo de turistas con recursos económicos medios, altos y muy altos, no ahondará la polarización social que ya se vive de manera muy marcada en algunas regiones del sureste, como en Cancún y la Riviera Maya. Sobre este proceso de polarización existen diversos trabajos, que lo han documentado y analizado. Cristina Oehmichen señala que “en el espacio urbano de Cancún la polarización económica y social se expresa de manera muy marcada. Cancún cuenta con una zona hotelera y una parte urbana, que popularmente ha sido rebautizada como ‘zona atolera’... La zona hotelera alberga, además de los hoteles, los campos de golf, un centro de convenciones, tiendas departamentales, boutiques con ropa de marca, restaurantes y discotecas, así como algunos conjuntos residenciales para personas de muy altos ingresos... Su perímetro está perfectamente delimitado y custodiado por rejas y guardias de seguridad, que impiden el paso a los que no son sus residentes... La lógica que siguen coincide con un nuevo tipo de urbanización polarizada, en la que se observa una discontinuidad espacial y social respecto a la trama circundante. Se trata de creaciones artificiales cerradas a modo de enclaves diferenciados”.⁶⁰ La autora también indica que existen conjuntos habitacionales exclusivos, donde al igual que en las zonas hoteleras se invierte mucho en seguridad, “murallas” para que nadie ingrese. Allí viven “ejecutivos y profesionistas altamente calificados, empresarios y funcionarios públicos con alto nivel de ingresos”.⁶¹ Situación similar ocurre en Playa del Carmen, donde, insiste la autora, algunos “conjuntos habitacionales y precarios han sido rebautizados como ‘la ciudad de los indios’, debido a que ahí se aloja una gran masa de trabajadores de la industria de la construcción, compuesta por cientos de inmigrantes permanentes de origen indígena”.⁶² En este mismo sentido otra autora, Perla Frago, retoma testimonios de jóvenes y señala que el “espacio urbano de Cancún entraña esa ambivalencia: la zona hotelera, puesto que se presenta como una

⁶⁰ Cristina Oehmichen, “Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort”, en *Alteridades*, Vol. 20, Núm. 40, UAM, México, Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, 2010, p. 28-29.

⁶¹ *Idem.*

⁶² *Ibid.*, p. 30.

‘falsificación verdadera’, una hiperrealidad propia de las ‘ciudades simulacro’ descritas por Edward Soja. En estos espacios no sólo se persigue crear lugares ‘inexistentes en la realidad’, sino también estilos de vida, formas de habitar y una cultura de la cotidianidad en que se infiltra la simulación y la preeminencia de lo aparente. Para los jóvenes cancenenses, la zona hotelera representa además un espacio de confort y lujo próximo espacialmente, pero lejano como una posibilidad objetiva de su disfrute”.⁶³ O como dice uno de los responsables del proyecto del Tren Maya, las condiciones de la población en general son indignas, por eso se comprende por qué se suicidan, ya que “la gente se despierta en lugares inseguros, espantosos, y se va a trabajar a un palacio y en la noche regresa nuevamente a su realidad... además, con empleos muy mal pagados”.⁶⁴

Esto no es ficción, sino realidades diferenciadas que se han ido creando, producto de un tipo de turismo que ha arribado a la península de Yucatán y que ha hecho posible incrementar la desigualdad en la región.⁶⁵

A manera de conclusión

El Proyecto de Desarrollo Tren Maya, principal proyecto de infraestructura del Gobierno federal de la actual administración 2019-2024, todavía se encuentra en definición, a pesar de que inició su implementación en diciembre de 2018, con 5 mil 200 millones de pesos en el Presupuesto de Egresos de la Federación, es decir, no hay un documento final público que evidencie la idea final del proyecto. Por el contrario, las diferentes declaraciones y documentos oficiales van mostrando los cambios y readecuaciones al proyecto.

Sin embargo, como he presentado en estas páginas, desde la campaña electoral el partido Movimiento Regeneración Nacional presentó en su propuesta de *Proyecto de Nación 2018-2024* el proyecto del tren, que fue denominado como el Tren Turístico

⁶³ Perla Frago Lugo, “Más allá del paraíso caribeño: malestares sociales y violencias en la vida de las juventudes en Cancún”, *Revista pueblos y fronteras digital*, Vol. 11, Núm. 22, San Cristóbal de Las Casas, UNAM, Centro de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Chiapas y la Frontera Sur, 2017, p. 88.

⁶⁴ Careaga, *op. cit.*

⁶⁵ Octavio, Castillo Pavón, y Alberto Javier, Villar Calvo, “La conformación del espacio urbano de Cancún: una aproximación al estudio de la segregación socio-espacial”, en *Quivera*, Vol. 13, Núm. 1, Toluca, México, Universidad Autónoma del Estado de México, 2011.

Transpeninsular, el cual pretendía denotar e integrar el desarrollo del sur del país, mediante la reactivación del turismo. Así, sin decirlo en esta primera propuesta, se hablaba de una concepción integracionista del desarrollo, hecho que se reafirmó con la ceremonia indígena de inicio (mediante un supuesto permiso a la Madre Tierra, que como decía en líneas anteriores, algunos pueblos originarios la han cuestionado), donde el presidente de México enfatizó que dado que el sur había quedado al margen del desarrollo, era hora del sureste. En este evento, además de que enunció que el tren, nombrado Tren Maya, recorrería mil 500 kilómetros por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, señaló que éste significaría empleos y un reordenamiento territorial. En este sentido, ya no se habló de integrar las comunidades al desarrollo, sino que estos dos últimos elementos sintetizaban parte de la visión del Gobierno federal respecto a cómo transformar al sureste.

A la idea de ordenamiento territorial, que de acuerdo con los funcionarios responsables del Gobierno federal significaba cambiarle el rostro a la península de Yucatán (sin explicarnos bien qué significaba este cambio), se agregó que uno de los grandes fines era la urbanización, mediante la edificación de ciudades en las estaciones del Tren Maya. Aunado a esto, se indicó que, además, la propuesta contemplaba la creación de polos de desarrollo. Todo esto evidenciaba que la propuesta del Tren Maya no sólo implicaba la construcción de un tren y sus estaciones, sino que el ordenamiento territorial contemplaba la creación de ciudades y de polos de desarrollo. Pero, además, no se trataba de un simple tren turístico, como había sido presentado en el *Proyecto de Nación 2018-2024*, sino que también se incluía un tren de carga (que desde la perspectiva de FONATUR será el gran negocio) y un tren de pasajeros.

Uno de los grandes cuestionamientos al proyecto del Tren Maya es qué pasará con los pueblos mayenses que tienen más de tres mil años de antigüedad, con las sociedades rurales (entre ellas los más de cinco mil ejidos y comunidades agrarias) y con la inmensa riqueza biológica (veinticinco Áreas Naturales Protegidas), arqueológica (más de tres mil sitios arqueológicos registrados) y cultural (más de veinte pueblos indígenas mayenses distintos), que podría impactar el proyecto de desarrollo. Frente a esto, han existido diferentes manifestaciones (académicas, científicas, de organizaciones sociales y civiles, de

organismos internacionales, entre otras) que cuestionan el proyecto denominado Tren Maya. En la mayoría de ellas se cuestiona la visión colonial contenida en el proyecto, que plantea llevar el desarrollo a una región que no está “desarrollada”, que supuestamente está “atrasada”.

Asimismo, se presenta una visión crítica, en torno a que el único desarrollo posible es el propuesto desde la modernidad capitalista, centrada en la urbanización y en el crecimiento económico, que sintetiza parte de la gran apuesta del proyecto de los polos de desarrollo. Esta última idea, como vimos, fue desarrollada a mediados de los años cincuenta en otro contexto (el francés), que tuvo serias repercusiones en el territorio, transformándolo de manera radical, eliminando cualquier práctica no capitalista. Pero también se critica que, como parte de la propuesta de desarrollo, se plantee un único tipo de trabajo, que es el trabajo asalariado, sobre todo teniendo en cuenta que el territorio indígena y agrario del sureste mexicano ha mostrado que su lógica y racionalidad contempla otro tipo de empleo (no siempre remunerado), que forma parte de su modo de vida, el modo de vida campesino, un modo de vida que por los propios polos de desarrollo pone en duda su posible existencia a futuro. Y es desde este modo de vida de donde se han propuesto las alternativas en el sureste. Alternativas que surgen desde las propias cosmovisiones de los pueblos, quienes buscan lo que ellos nombran, desde sus propias lenguas, como el buen vivir.

Pero aunado a la visión de desarrollo, tema central de este texto, también se cuestiona que el gobierno no llevó a cabo una consulta libre, previa, informada, culturalmente adecuada y de buena fe, como lo establece el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo. Para estos actores, el proyecto que se edificará sobre territorio indígena se decidió previamente (sin conocer, por ejemplo, el fondo de la propuesta de desarrollo), y algunos señalan que se simuló una “consulta” indígena, en donde previamente estuvieron presentes los ofrecimientos de programas gubernamentales. Es decir, según han documentado algunas de las organizaciones, la aprobación del proyecto estuvo mediada por la entrega de los recursos de los programas. Aunado a esto, se señalan algunas consecuencias, riesgos e impactos que podría traer el Tren Maya, entre ellos sociales, ambientales y culturales, en un territorio como el que ya he descrito. Asimismo,

otro de los elementos de preocupación es el posible incremento de la violencia y del crimen organizado, puesto que desde hace años está documentado que a la península de Yucatán llegan, desde Colombia, cargamentos de droga.⁶⁶ En este sentido, la moneda está en el aire, frente a lo que parece un proyecto de Estado consumado.

Referencias consultadas

Careaga, Pablo, Entrevista con Pablo Careaga, enlace territorial del Proyecto de Desarrollo Tren Maya. México, FONATUR, 2019.

Castillo Pavón, Octavio y Villar Calvo, Alberto Javier, “La conformación del espacio urbano de Cancún: una aproximación al estudio de la segregación socio-espacial”, en *Quivera*, vol. 13, Núm. 1, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México, 2011.

Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas, *Áreas Naturales Protegidas*. México, CONANP, 2018, disponible en <https://www.gob.mx/conanp#1692>. Consultado el 7 febrero de 2020.

Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, *Indicadores Socioeconómicos de los Pueblos Indígenas de México 2015*. México, CDI, Secretaría de Gobernación, 2017.

Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX), *Obtienen comunidades de Calakmul suspensión provisional del proyecto Tren Maya*. Calakmul, Campeche, CRIPX, 2020.

Coraggio, José Luis, “Notas sobre polos de desarrollo y transición”, Trabajo presentado al seminario sobre Estrategias del desarrollo Agrario en Nicaragua, Managua, 1981, disponible en <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/545/538>.

Dávila López, Arturo, “Centros Integralmente Planeados (CIPS) en México: el proyecto turístico del FONATUR”, en *Quaderns de Recerca en Urbanisme*, Núm. 5/6, 2015, disponible en <https://www.raco.cat/index.php/QRU/article/view/311319> . Consultado el 6 de diciembre de 2019.

⁶⁶Ana Lilia, Pérez, *Mares de cocaína. Las rutas náuticas del narcotráfico*, México, Grijalbo, 2015.

Dussel, Enrique, *Europa, modernidad y eurocentrismo*. Buenos Aires, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2000.

Echeverría, Bolívar, *¿Qué es la modernidad?*, UNAM, México, 2018.

FONATUR, “#MuchoMásQueUnTren”, FONATUR, 2019, disponible en https://twitter.com/hashtag/MuchoM%C3%A1sQueUnTren?src=hashtag_click. Consultado el 26 de agosto de 2019.

FONATUR, “#TRENMAYA. La planeación urbana regional va de la mano de la prosperidad”, FONATUR, 2019.

FONATUR-INPI, “Proyecto de Desarrollo Tren Maya. Ejercicio participativo”, Gobernación, INPI, FONATUR, Proyectos y Programas Prioritarios, Gobierno de México, México, 2019.

FONATUR-INPI, Información para comunidades indígenas sobre el proyecto Tren Mayense, Gobernación, INPI, FONATUR, Gobierno de México, 2019.

_____, Tren Maya. Análisis costo beneficio. Versión Pública, FONATUR, México, 2020.

_____, Tren Maya, FONATUR, México, 2019, disponible en <http://www.trenmaya.gob.mx/>

_____, “Tren Maya. Trazo”, México, FONATUR, 2021, disponible en <https://www.trenmaya.gob.mx/trazo/>. Consultado el 13 de marzo de 2021.

Fragoso Lugo, Perla, “Más allá del paraíso caribeño: malestares sociales y violencias en la vida de las juventudes en Cancún”, *Revista pueblos y fronteras digital*, Vol. 11, Núm. 22, UNAM, Centro de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Chiapas y la Frontera Sur, San Cristóbal de Las Casas, 2017.

Friedman, John, “La estrategia de los polos de crecimiento como instrumento de la política de desarrollo”, Naciones Unidas, Instituto Latinoamericano de Planeación Económica y Social, Gobierno de México, Secretaría de la Presidencia, México, 1973.

Jordán, Ricardo y Sabatini, Francisco, “Economía política de los desastres naturales: prevención y capacitación”, en *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, Vol. 14, Núm. 43, Santiago de Chile, 1988.

López Obrador, Andrés Manuel, “Ceremonia de solicitud de permiso a la Madre Tierra”, Versión estenográfica, Presidencia de la República, México, 2018.

Méndez, Hugo y Pascale, Carla (Coords.), “Ordenamiento Territorial en el Municipio. Una guía metodológica”, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura; Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca; Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, Santiago-Buenos Aires, 2014.

Montes Lira, Felipe, “El ordenamiento territorial como opción de políticas urbanas y regionales en América Latina y el Caribe”, Naciones Unidas, CEPAL, Santiago de Chile.

Movimiento Regeneración Nacional (MORENA) (2018). *Proyecto de Nación 2018-2024*, MORENA, México, 2001.

Oehmichen, Cristina, “Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort”, en *Alteridades*, Vol. 20, Núm. 40, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, México, 2010.

Peña Nieto, Enrique, “Discurso de toma de posesión de la Presidencia de la República”, Gobierno de México, México, 2012.

Pérez Álvarez, Gonzalo, “Polos de desarrollo, acumulación originaria y expansión capitalista. Un estudio comparativo del estado argentino, brasileño y español”, en *Theomai*, Núm. 34, Red Internacional de Estudios sobre Sociedad, Naturaleza y Desarrollo, Buenos Aires, Argentina, 2016.

Pérez, Ana Lilia, *Mares de cocaína. Las rutas náuticas del narcotráfico*, Grijalbo, México, 2015.

Presidencia de la República, *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, Gobierno de México, México, 2019.

Registro Agrario Nacional, “Estadística Agraria”, México, RAN, 2020. Disponible en <http://www.ran.gob.mx/ran/index.php/sistemas-de-consulta/estadistica-agraria>. Consultado el 13 de marzo de 2021.

Sánchez Nava, Francisco, “Ponencia en la mesa de análisis ‘El Tren Maya, realidades y mitos’”, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2019.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), *Presupuesto de Egresos de la Federación 2019*, SHCP, Gobierno de México, México, 2019.

Torruco, Miguel, “Tren Maya, ejemplo de desarrollo e integración regional del producto turístico”, Secretaría de Turismo, disponible <https://www.gob.mx/sectur/prensa/tren-maya-ejemplo-de-desarrollo-e-integracion-regional-del-producto-turistico-miguel-torruco?idiom=es-MX>. Consultado el 6 de febrero de 2020, 2018.

_____, “Tren Maya, el proyecto turístico más importante para la Secretaría de Turismo”, en Forbes México, 2019, disponible en https://www.youtube.com/watch?v=rdVfA3QVg_k. Consultado el 29 de abril de 2019.

Uc, Heber, Ponencia en la presentación de Impactos sociales y territoriales del Tren Maya, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019.