

Tren Maya: Neocolonialismo interno y Reordenamiento territorial



Maya Train: Internal Neocolonialism and Land-use planning

Eder J. Noda Ramírez  <https://orcid.org/0000-0003-1347-4726>

Centro de Investigación Regional Dr. Hideyo Noguchi - Unidad Ciencias Sociales
Universidad Autónoma de Yucatán. E-mail: eder.noda@gmail.com

Aurelio Sánchez Suárez  <https://orcid.org/0000-0002-2429-0052>

Centro de Investigación Regional Dr. Hideyo Noguchi - Unidad Ciencias Sociales
Universidad Autónoma de Yucatán. E-mail: asanchez@correo.uady.mx

RESUMEN

El Tren Maya ha sido un tema de debate sobre la visión del mundo que impone una organización del territorio, confrontando el discurso del progreso impulsado por la autodenominada Cuarta Transformación (4T) con la conservación etnoecológica y la autodeterminación de los pueblos mayas. Existe un amplio espectro documental que vincula este megaproyecto con el capitalismo global y, por tanto, con la modernidad y el despojo territorial, situándolo en una continuidad histórica de explotación. Este trabajo busca articular el análisis del Tren Maya no solo como un proyecto de infraestructura, sino como un caso de ordenamiento territorial desde el neocolonialismo interno en el sur-sureste de México. El objetivo es explorar coyunturas y categorías ideales que permitan comprender la función de dominio de este tren, inscrito en un proceso de colonialismo interno que ha venido evolucionando desde el porfirismo hasta las políticas de integración territorial promovidas por el lopezobradorismo y la 4T, en el marco de las distintas temporalidades y emergencias del capitalismo.

Palabras clave: colonialismo interno, ordenamiento territorial, desarrollo regional, neocolonialidad, megaproyectos, península de Yucatán, pueblos mayas.

ABSTRACT

Maya Train has been the subject of a debate on the worldview that imposes an organization of the territory, confronting the discourse of progress promoted by the self-proclaimed Fourth Transformation (4T) with the ethno-ecological conservation and self-determination of the Maya peoples. There is a wide range of documents that link this megaproject to global capitalism, and thus to modernity and territorial dispossession, placing it in a historical continuity of exploitation. This paper seeks to articulate the analysis of the Maya Train not only as an infrastructure project, but also as a case of territorial planning from the perspective of internal neocolonialism in south-southeastern Mexico. The objective is to explore the conjunctures and ideal categories that allow us to understand the domination function of this train, inscribed in a process of internal colonialism that has evolved from Porfirianism

to the territorial integration policies promoted by Lopezobradorism and the 4T, within the framework of the different temporalities and emergencies of capitalism.

Keys Words: internal colonialism, land-use planning, regional development, neocoloniality, megaprojects, Yucatan Peninsula, Maya Peoples

Introducción

El proyecto del Tren Maya fue uno de los temas más álgidos del sexenio de Andrés Manuel López Obrador (AMLO) (2018-2024), un periodo que se caracterizó por la implementación de grandes obras de infraestructura que sus antecesores no lograron concretar. Durante su gobierno, persistieron antagonismos narrativos entre lo que se ha denominado “humanismo mexicano”, ideología política con fundamentación en la soberanía de la nación desde la pacificación, la inclusión, la búsqueda de la felicidad de la ciudadanía y la priorización de los más pobres, y un neoliberalismo que germinó en una ideología de Estado alejada del pueblo, privatizadora, asociacionista político-empresarial, tecnócrata y supeditada a los intereses occidentales.

Esta dicotomía discursiva ha revitalizado la narrativa dialéctica y la polarización de la sociedad mexicana contemporánea, como ocurría en el siglo XIX entre liberales y conservadores, o en el siglo XX entre movimientos obreros y regímenes autoritarios. A lo largo de los últimos siglos, esta polarización política ha seguido conduciendo por el camino civilizatorio de la eterna transición a la modernidad, misma que iría transformando a América Latina de una identidad multiétnica a una nacional, periférica y subdesarrollada, administrada colonialmente por gobiernos de diferentes ideologías eurocentradas.

Por ello, resulta fundamental continuar con el análisis del colonialismo, pues las últimas experiencias de los Estados nacionales han mostrado el impulso y hechura de políticas y proyectos que responden a los intereses geopolíticos del sistema-mundo bajo discursos del desarrollo (Dussel, 2004). Esto conduce a pensar a los espacios geográficos como geometrías del poder, construidas desde el pensamiento “blanco” eurocéntrico, donde la reproducción y acumulación del capital se imponen mediante la explotación y desposesión de los seres humanos, otros seres vivos y la tierra.

El Tren Maya es un megaproyecto en marcha que atraviesa más de 1,500 km de selva, el cual tiene como objetivo el reordenamiento territorial desde la conectividad turística, buscando detonar los denominados polos de desarrollo, que, en el discurso oficial, se plantearon como la solución a los rezagos y el “olvido” histórico de los pueblos del sureste mexicano. Sin embargo, su planeación y ejecución han resultado contradictorias al no incorporar los saberes y costumbres ancestrales de los pueblos y comunidades mayas, sustanciales para la conservación de su territorio (Rosas et al., 2023). Así, resulta relevante resaltar analíticamente las coyunturas históricas y actuales de las geometrías económicas y políticas del capitalismo, que han buscado y buscan seguir reordenando el territorio a través de la participación protagónica del Estado; más allá de las disputas mediáticas sobre las

distancias o similitudes entre el neoliberalismo y el humanismo mexicano lopezobradorista, mismos que están ubicados en una sola función de dominación global.

En México, la modernización a través de la infraestructura, la industrialización y la jurisdicción constitucional de grupos políticos auspiciados por narrativas democráticas han sido una constante a lo largo de todos los escenarios de la historia socioeconómica contemporánea: desde Porfirio Díaz, pasando por los gobiernos revolucionarios, los sexenios neoliberales y, ahora, con la autodenominada Cuarta Transformación (4T), todos han mantenido esta constante neurálgica de la modernidad.

Es en este escenario del juego histórico donde el Tren Maya emerge como un esfuerzo de articulación, en función no solamente económica sino también simbólica de lo que ha venido a representar en los últimos dos siglos el paradigma del nuevo colonialismo auspiciado por el Estado en el territorio mexicano, al intentar establecer circuitos virtuosos que favorezcan a la ecuación de la expansión del capital, ahora en el sur-sureste mexicano, amparándose en narrativas de bienestar y progreso social. A diferencia de administraciones anteriores, el primer gobierno de la 4T logró generar la suma suficiente de fuerzas estatales y empresariales para proyectar una visión del desarrollo desde el discurso de la soberanía y lo popular, elementos que requieren una revisión coyuntural y teórica para poder comprender las formas contemporáneas del colonialismo interno y el reordenamiento territorial.

Por ello, el presente estudio tiene como objetivo reflexionar sobre cómo la puesta en marcha del proyecto Tren Maya está sistemática y particularmente vinculada a la reproducción de un neocolonialismo interno en la península de Yucatán. Esta relación es producto de un devenir histórico que proviene de la conquista y el reordenamiento castellano del territorio maya para su control y el de su población, la cual se reafianzó durante el porfiriato, el poscardenismo, el neoliberalismo y, finalmente, toca al actual Estado mexicano, con sus propios andamiajes nacionalistas (sean estos tecnocráticos o populares).

El propósito de este análisis es provocar pesquisas y generar herramientas desde la interculturalidad para el abordaje teórico y metodológico de la coyuntura del Tren Maya, más allá de la polarización mediática que se ha suscitado entre la opinión dividida, en contra o a favor. La principal premisa es que el Tren Maya es un instrumento global y nacional de reproducción continua de un neocolonialismo interno, estrechamente vinculado al reordenamiento regional-territorial de la península de Yucatán. Esto equivale a la instauración de nuevas formas y métodos de operación, locales y regionales, a partir de un desarrollismo geopolítico en nombre del bienestar social. Para sustentar esta argumentación se utiliza una exploración cualitativa documental desde un enfoque de análisis coyuntural y categorial, con el fin de reconstruir los elementos teóricos necesarios para abordar al Tren Maya como un objeto de análisis del fenómeno de ordenamiento territorial neocolonialista.

En cuanto a la estructura de este estudio, se presenta en primer lugar un bosquejo teórico sobre el colonialismo interno y la necesidad de revelar nuevas formas colonialistas propias del siglo XXI. En segundo lugar, se examina la trayectoria de la instalación-operación

colonialista del ferrocarril, desde el porfirismo hasta el primer gobierno de la Cuarta Transformación. En una tercera parte, se abordan los esquemas colonialistas de integración, desarrollo regional y ordenamiento territorial, esto es, la relocalización de intereses globales a los locales en un escenario geoeconómico y geopolítico de disputa, así como las transformaciones industriales que favorecen al sistema-mundo. Finalmente, puntualizamos formas de la gestión y la modelación neocolonialista del territorio en tiempos de la Cuarta Transformación, concretadas en la puesta en marcha del Tren, las cuales reticulan a un Estado nacional en aras de favorecer las condiciones del capital global y no los derechos y saberes territoriales asociados a los ciclos bioétnicos de la vida en el territorio peninsular.

La trayectoria del ferrocarril, las formas de ordenamiento territorial-regional y la gestión y modelación del territorio son ensamblajes entrelazados que sirven para observar al Tren Maya como un subsistema de situaciones coloniales que forman parte del continuum de la modernidad, ergo, de la colonialidad que se inserta en las estructuras nacionales dirigidas al desarrollo global/sustentable a partir de la operación e instrumentalización de teorías, políticas, leyes y métodos de dominación, jerarquización y diferencias en la organización del territorio, limitando además cualquier proyecto cosmopolítico anti-colonial o de libre autodeterminación.

Colonialidad y neocolonialismo interno

La colonización de otros mundos es un fenómeno que Occidente produjo a partir de la conquista y sometimiento de otros pueblos, como los del Abya Yala, África o el Sudeste Asiático. Esto provocó una división radical (racial, de género y clase) justificada en las arcas de la modernidad, como gran modelo organizador de mundos basado en la racionalidad, el dualismo cartesiano o el evolucionismo. A partir de ello, como describe Mignolo (2010), prevalecería la colonialidad como patrón de poder, navegando por diferentes etapas de la historia a través de diversas potencias coloniales, como lo fueron Holanda, Bélgica, España, Portugal, Inglaterra, Francia, entre otras.

El patrón de poder de la propia colonialidad revelaría la máscara blanca de la modernidad, y justificaría en el tiempo cualquier ejercicio de despojo, extractivismo y explotación tanto del hombre como de lo que llamaría recursos naturales, a favor del proyecto violento de civilización antropocéntrico (Mignolo, 2010; Quijano, 2000).

Inclusive, las independencias nacionales de los territorios colonizados por este patrón de poder no significarían su fin, sino todo lo contrario, este se convertiría en un proceso de articulación de la dominación en los territorios sometidos, lo cual viene también a ser un tipo de administración colonial (Grosfoguel, 2022). En el caso de México, este proceso se reprodujo bajo las narrativas del progreso liberal y/o conservador del siglo XIX, y continuó en las etapas revolucionaria, poscardenista y neoliberal del siglo XX.

Así, los Estados nacionales independientes con antecedentes coloniales se convertirían también en administraciones coloniales (Hernández y Cruz, 2021), que no

aceptarían otras formas de existencia o gestión, como las practicadas por los pueblos originarios, quienes pasaron a formar parte de las filas inferiorizadas del mundo moderno/colonial, con representación en lo que se iría llamando “desarrollo nacional”. El colonialismo así, posicionado como un continuum de violencias, mantuvo la reproducción de la colonialidad del poder, del saber y del ser (Quijano, 2000; Lander, 2000; Castro-Gómez, 2005), ahora desde circuitos racionales y orgánicos centrados en el prevalecimiento del patrón del poder, bajo la forma de acumulación del capital en la medida en que la industria y los mercados nacionales se fueron expandiendo globalmente.

El colonialismo interno, entonces, no solo se encontraría ligado a los fenómenos propios de la conquista, como la aniquilación masiva de los nativos y sus saberes, conocimientos y formas de organización, es decir, a un Estado colonizador, sino también a la prevalencia de pueblos, minorías o naciones colonizadas dentro del Estado “que adquiere una independencia formal, o que inicia un proceso de liberación, de transición al socialismo, o de recolonización y regreso al capitalismo neoliberal” (González-Casanova, 2003, p. 3). Cualquier expresión colectiva fuera de la modernidad pasaría a ser absorbido en esta categoría.

Menéndez (2018) distingue dos tipos de colonialismos recientes: el francés, donde se involucra a los nativos indígenas o afrodescendientes en los procesos políticos, y el inglés, que establece una separación radical entre el Estado y sus gobernados. En este sentido, a lo largo del siglo XX, las formas del colonialismo fueron evolucionando, algunas más sutilmente que otras, buscando perpetuar la reproducción del poder a través de mecanismos como la violencia, el paternalismo y el distanciamiento (Menéndez, 2018). Se trata de un continuum que adapta los patrones de poder a las condiciones críticas de las estructuras a donde se mueve, más allá de sus violencias.

Al respecto, Nkrumah (1966) introdujo el término neocolonialismo para describir las formas actuales que cada lugar adquiere para la reproducción del capital global, pues es esta característica la que permitió darle mayor intervalo de tiempo de operación y reproducción al sistema, en la medida en que sus crisis dejaron de ser parroquiales y se extrapolaron a otros territorios. De ahí que se trate de un continuum manifiesto en la expansión territorial del capital, equivalente también a las administraciones coloniales de los Estados independientes a partir de nuevos esquemas de despojo, explotación y extractivismo. Ejemplo de ello es la narrativa del desarrollo en cualquiera de sus vertientes (local, regional, nacional, global, sustentable), a través de sectores estratégicos como el minero, el energético y el alimentario, entre otros.

Grosfoguel puntualiza un elemento fundamental para entender lo anterior: las “situaciones coloniales”; entendidas como “cualquier tipo de explotación, subordinación, extracción, racialización, inferiorización, sexualización y cualquier acción similar, política, étnica y ecológica que impida o restrinja la continuidad de un mundo no-moderno” (2022, p. 92). Algunos casos de estas situaciones son: las jerarquías y privilegios de lo urbano sobre lo rural; la imposición de la visión occidental/masculina/cristiana/epistémica/lingüística/

estética/pedagógica sobre las no occidentales/antipatriarcales/cosmologías ancestrales; las formas de trabajo y producción de plusvalía global; la periferización del trabajo, y el liderazgo occidental de organizaciones e instituciones, entre otras (Grosfoguel, 2022). Esto supone una meta red de laberintos inagotables en constante reinención de los patrones de colonialidad, como expresara Nkrumah (1966).

Para identificar estos rastros, es necesario dibujar cartografías imperialistas en movimiento que se asocien a situaciones coloniales administradas colonialmente. El desarrollo económico, social, subjetivo, sustentable y sostenible, entre otros, es una plataforma de neocolonialismo interno de los Estados nacionales y los consorcios empresariales mundiales que generan fuerzas de reordenamiento del territorio desde las lógicas de jerarquización, diferencia, privilegio o paternalismo occidental en los nuevos proyectos de nación.

El desarrollismo, en este sentido, viene a formar parte de los legos de la modernidad, orientado a la subordinación de otros mundos y sus capacidades de gobierno, gestión, pensamiento y expresión. Esto se concreta mediante múltiples mecanismos de reproducción como proyectos, políticas, reformas, leyes, programas, espacios, mercados, nichos económicos y políticos, financiamientos, cooperación internacional y/o comunitaria, agendas monogubernamentales y demás prácticas estatales-organizaciones vinculadas a lo global/sostenible, principalmente.

El neocolonialismo interno se enmascara así tras el desarrollismo nacional globalizado, a partir de situaciones, administraciones y mecanismos que reproducen el patrón de la modernidad/colonialidad, y se presenta no solo en su exposición positiva (de avance progresivo) sino también en la narrativa del enfrentamiento a situaciones (de atraso) como la pobreza o bien, la búsqueda de la pacificación. Esto refuerza la reproducción del continuum del patrón del poder global, que perpetúa tanto violencias como formas de organización y control territorial, por medio de modelaciones innovadoras vinculadas al desarrollo moderno del sistema-mundo.

El tren: una vieja estrategia del progreso y desarrollo regional

El tren ha sido, desde su surgimiento en Inglaterra, una representación del progreso y el desarrollo porque favoreció los encadenamientos productivos de las regiones durante más de un siglo, así como también la modernización de la red de movilidad humana. La idea de conectar regiones obedece a una razón modernista de provocar economías de escala que favorezcan al crecimiento económico y urbano, a través de la industrialización y el desarrollo de las infraestructuras de conectividad.

La apuesta por impulsar la conectividad de la península de Yucatán por medio del proyecto del Tren Maya no es novedosa, mucho menos responde a las demandas y necesidades específicas de los territorios que han sido ocupados por los pueblos originarios desde hace miles de años. Se trata de una continuidad de modernización de las estructuras

económicas regionales para el reordenamiento territorial, ligado a los movimientos del capitalismo global, como se observará en los siguientes párrafos. Lo que sí ha sido novedoso es la forma política de articulación instrumental y simbólica de este proyecto al desarrollismo del siglo XXI, ya no como un proyecto elaborado desde “las élites”, sino desde “las bases populares”, de acuerdo con las narrativas políticas de la 4T.

Para poder generar premisas y construir un andamiaje teórico-metodológico asociado al Tren Maya, es necesario salir de la perspectiva de un proyecto de inversión o de infraestructura ampliamente cuestionado y darle un lugar histórico dentro de un núcleo de análisis mayor: las relaciones colonialistas del desarrollo con el territorio y sus comunidades desde una visión eurocéntrica del mundo, que se impone sobre un mundo ancestral y todo lo que ello implica. Por esta razón, es relevante observar la evidencia en el espacio-tiempo de la planeación y operación del ferrocarril a nivel nacional con aterrizajes al sur-sureste mexicano en tres momentos históricos: a) el porfirismo, b) el poscardenismo y c) el neoliberalismo, los cuales permiten formular algunas conjeturas fundamentales para analizar el rumbo del actual Tren Maya y su interrelación con el sistema-mundo.

Las vías del liberalismo porfirista

En 1837, siete años después del arranque de las primeras locomotoras en Gran Bretaña, comenzaron las primicias por echar andar el ferrocarril en México, durante los periodos de gobierno de Anastasio Bustamante y Antonio López de Santa Anna, quienes intentaron otorgar, sin éxito, las primeras concesiones; hasta que ocurriera en el periodo de Benito Juárez, posterior al mandado de Maximiliano.¹ Sería hasta 1873 cuando este proyecto modernizador tuviera sus primeros pasos consolidados, en el periodo de Sebastián Lerdo de Tejada, y terminaría por madurar durante la dictadura de Porfirio Díaz (Wan, 2020).

El sur-sureste mexicano mantendría después un paralelismo de integración con las regiones del centro y norte del país. Luego de que en 1857 Santiago Méndez iniciara los primeros proyectos ferroviarios para la península de Yucatán (Wan, 2020), sería hasta 1881 cuando se inauguró la vía de Mérida a Progreso en el estado (provincia) de Yucatán, lo cual destacó la relevancia estratégica del puerto para el desarrollo marítimo. Se otorgaron concesiones a élites locales para las rutas de Mérida, Peto, Valladolid, Izamal, Campeche y Muna. Para 1889 se abrió la vía directa a Campeche y surgieron los intereses iniciales por conectar a Quintana Roo (Wan, 2020).

Este proceso no estaba aislado de la joven política del Estado mexicano, sino que se sumó a la oleada progresista que abarcó gran parte del continente americano. En Estados Unidos, por ejemplo, la red ferroviaria tuvo sus inicios en 1869, con la conexión entre el este y el oeste del país (Kivanc, 2022). De manera similar, en Sudamérica, a finales del siglo XIX,

¹ El ferrocarril comenzó a visualizarse apenas México fuera independiente (una década y media después), siguiendo una secuencia de iniciativas que se irían consolidando entre 1837 y 1862. Véase Secretaría de Cultura (2023), en línea: <https://mexicana.cultura.gob.mx/es/repositorio/x2ambmn7nn-2>

Argentina logró construir un sistema ferroviario complejo y confederado (Regalsky y Badaloni, 2021), mientras que Colombia enfrentó dificultades debido a la deficiente planeación de las conexiones, además de haberse instalado en territorios de pueblos originarios, como en el caso del valle de Cauca (Zarama, 2016). “Orden y progreso” no era una narrativa aislada, sino una comprensión del mundo en otra etapa de la modernidad, una que debía operar en un entorno democrático y republicano, ya no religioso como sucedió siglos durante la conquista.

En el sur-sureste mexicano, la industria del henequén fue auspiciada por un modelo latifundista que utilizó al ferrocarril como “vía” de extractivismo, además de los usos militares que se le dieron, a lo cual brotaron narrativas como las de John Kenneth Turner al referirlo como “tren de la muerte”, con relación a la represión racial contra los mayas y yaquis (Turner, 2011), quienes se oponían al despojo en el periodo largo de la tan conocida Guerra de Castas.

Entre 1876 y 1902, se fusionaron los distintos concesionarios para formar los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, con más de 900 km de vía. Consecuencia del crecimiento de la infraestructura, en 1909 se comenzó a explorar la posibilidad de establecer un tramo ferroviario que conectara el Istmo de Tehuantepec con Campeche (Wan, 2020). Esta idea interoceánica se asemejaba al modelo norteamericano de conectar sus dos océanos para una mayor libertad y estrategia comercial, además de representar un interés constante también de las élites estadounidenses hasta nuestros tiempos.

Durante el siglo XX, la expansión de las vías férreas en el territorio nacional traería como consecuencia no solo la conectividad de materias primas extraídas de los territorios originarios, sino también el inicio de un turismo de masas hacia finales del siglo XX (Gasparello, 2019; Castellanos, 2021).

La posrevolución y el cardenismo, la esperanza de un tren proletario

En el periodo revolucionario, el modelo de operación del ferrocarril mexicano tendría un cambio importante: la visión estatista del desarrollo, y con ello, la nacionalización de este en el periodo cardenista. Cabe hacer mención de que lo anterior fue producto de las transformaciones del sistema-mundo que se dieron aceleradamente en las primeras décadas del siglo XX, lo cual tuvo como hitos los dos conflictos bélicos mundiales, la creación de armamentos de fisión nuclear, el auge del acero y el automóvil como *core* del fordismo, el positivismo y la racionalidad como ideología de Estado, aunado a las crisis financieras de 1929 y 1933.

Valencia (2021) señala que, para la década de 1930, las condiciones materiales tornaban insostenible el modelo de crecimiento primario exportador, lo que hacía evidente el inicio de un periodo de auge del mercado interno, mismo que traería otro rostro a la industrialización moderna en México y América Latina. El Estado asumiría un papel preponderante en el crecimiento económico mediante el Gasto público en infraestructura,

lo que iría marcando un cambio de paradigma en la operación de la política económica, fiscal y exterior.

El ferrocarril entonces pasaría a ser un monopolio del Estado, anclado al modelo de sustitución de importaciones, es decir, al auge del mercado interno y la conectividad regional, lo que traería buenos dividendos y una política industrial proteccionista. La gestión del territorio cambió radicalmente y se instaló la figura del ejido, producto de las reformas constitucionales al Artículo 27, y con ello, el vencimiento de la propiedad latifundista por la repartición de tierras, que vería su luz con la Ley Agraria de 1915 y tendría su mayor impulso en la época cardenista, donde, además de los ferrocarriles, también sucedió la nacionalización del petróleo (Valencia, 2021).

En este orden de ideas, el Estado creó una gerencia ferroviaria mediada por un consejo y un sindicato, pero este modelo tendría un devenir sui generis en la historia de la operación ferrocarrilera, debido a los conflictos internos en la toma de decisiones y aunado a los deficientes manejos administrativos y financieros. Valencia (2021) describe cómo la expropiación ferrocarrilera también representó incertidumbres gremiales: las condiciones laborales, aunque tuvieran mejoras, se verían afectadas por los desencuentros entre intereses del gobierno, el sindicato, el consejo y los obreros, lo cual provocó el incremento de demandas laborales y huelgas. Esto dejaba en constantes encrucijadas a la nueva administración ferroviaria, que nacía de las bases gremiales-sindicales, pero que jerárquicamente reproducía problemáticas internas similares a las de empresas privadas predecesoras, incluyendo dificultades en la situación financiera y operativa.

Esto sucedía a la par en América Latina, por ejemplo, en Argentina, donde se documentaron conflictos de interés entre los sindicatos, patrones y obreros; también germinó la masculinización y desigualdades al interior de las unidades administrativas. En Colombia, por su parte, los gobiernos locales debieron afrontar las problemáticas que traían consigo los efectos de la operación del tren (Zarama, 2016).

Aunado a lo anterior, se vendrían a dibujar las condiciones territoriales y las ventajas competitivas que tendría cada región donde pasaban las vías férreas, evidenciando desigualdades profundas en el ámbito espacial. Como ejemplo está el caso de Sonora, estado que recibió beneficios en cuanto a su industria minera, mientras que Nuevo León no, dado que su producción local no tenía colocación en otros mercados, lo que provocó una autarquía y un aumento de los costos de transporte (Ramírez, 2014). Esto demuestra que la conectividad no es una ventaja global ni trae dividendos a la población en su conjunto, sino que favorece puntos estratégicos de explotación y extracción de riquezas naturales, como ha sucedido en México, correlacionado con el extractivismo minero (Ramírez, 2014) y uno de los principales nichos del despojo de tierras en la historia moderna de México (López-Bárceñas, 2011).

La experiencia histórica del ferrocarril en la industrialización latinoamericana del siglo XX permite observar inconsistencias en los procesos de expropiación de derechos de

propiedad, además de revelar un entramado complejo financiero, jurídico y administrativo de organización interna que no logró consolidar una operación eficiente y sostenible del servicio, y aún menos la conciliación de intereses proletarios, sindicales y estatales. También se aprecian asimetrías interregionales, masculinización del trabajo, incremento de problemas con bajas capacidades de resolución local (cada región tenía que enfrentarse con sus propios medios para enfrentar altos costos productivos, presiones financieras y demográficas), vulneración ambiental, despojos de tierras a comunidades indígenas y campesinas y una variedad de álgidos movimientos sociales que se fueron dando durante estos periodos.

En el sur y la península de Yucatán, las vías del progreso continuaron expandiéndose con la creación de Ferrocarriles Unidos del Sureste durante el sexenio de José López Portillo, cuando se consolidaron las vías Coatzacoalcos-Campeche (1950) y Mérida-Campeche (1957), además de las modificaciones a la infraestructura en Tenabo, Pomuch, Becal, Hecelchakán, San Dimas, Peto, Izamal y Valladolid (1975) (Wan, 2020); la mayoría de estos lugares actualmente intervenidos por el Tren Maya. Con ello, la conformación del triángulo monopólico del Estado habría quedado consolidado de la siguiente manera: pacífico-norte, noreste y sureste, regiones que seguían siendo asediadas por los intereses norteamericanos desde la misma perspectiva interoceánica colonialista.

La neoliberalización ferroviaria, fragmentación global

El ferrocarril como estrategia de progreso tuvo un giro importante en los años noventa, regresando al régimen de la concesión, es decir, a la privatización del sistema ferroviario en 1995, durante el periodo de Ernesto Zedillo, un año después de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio para América Latina (TLCAN) y en pleno contexto del levantamiento armado del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN). La empresa Transportación Marítima Mexicana (TMM), en conjunto con el consorcio estadounidense Kansas City Southern Industries (KCS), compraron el Ferrocarril del Noreste, dando origen a la concesionaria de Transportación Ferroviaria Mexicana (Moreno, 1999); un proceso motivado por la visión del mundo modernizadora auspiciada por el neoliberalismo.

Así como las condiciones macroeconómicas y políticas favorecieron la transformación del Estado en el periodo posrevolucionario y cardenista, en la década de los ochenta en México múltiples escenarios como la crisis de los precios del petróleo de los años setenta, la caída del mercado tecnológico a inicios de los ochenta, el fracaso de la nacionalización de la banca y la injerencia de organismos internacionales como el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI) con el impulso de las reformas estructurales, prepararon las condiciones materiales suficientes para la reconfiguración de los poderes estatales y empresariales que dieron paso al neoliberalismo elevado a ideología de Estado.

Para López (2019), con la privatización del ferrocarril surgió una coordinación entre intereses nacionales y extranjeros, lo que derivó en la integración estratégica de empresas como Union Pacific Railroad, Burlington Northern Santa Fe, Texas Pacific Transportation y

Ferrocarril Mexicano (Ferromex), operado por Grupo México y el Union Pacific Railroad. Esto transformó un monopolio de Estado en un oligopolio privado como parte de un proceso de extranjerización del ferrocarril.

Se abría así una “nueva” forma de gestionar el progreso, ahora, desde la desregulación del Estado bajo los argumentos de la deficiencia de las empresas públicas, el exceso de gasto público y administración burocrática, proteccionismo arancelario y otros motivos que carecieron de una planeación y evaluación sistemática y participativa del sistema ferroviario, bajo la perspectiva de un sistema simbólico que desacreditaba la capacidad estatal de la administración de los bienes nacionales.

Para el 2001, Ferrocarriles Nacionales de México (Ferroviales) se extinguió oficialmente, y con ello, se iría consolidando el proyecto de fusión entre Ferromex y Ferrosur, que tuvo lugar hasta el 2011 (Cardoso, 2011). Esto empujaría la modernización del sistema ferroviario, más no su extensión ni mejoramiento. La situación del siglo XXI se asemeja a la del periodo liberal y porfirista, cuando el país transitó de un territorio forajido, atrasado y caótico a otro civilizado, moderno y ordenado conforme a los avances de la tecnología y los mercados internacionales, pero principalmente conectado con Estados Unidos y los intereses occidentales, ya no desde los tratados de Bucareli como ocurriera con Obregón, sino con el denominado TLCAN, hoy en día renovado por el T-MEC (Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá). Este desarrollo regional está plenamente pensado en función de la globalización, la fragmentación del territorio y la transnacionalización.

La experiencia histórica de la privatización ferrocarrilera indica que las problemáticas operativas del sistema ferroviario han sido poco resueltas, independientemente del mando obrero o privado. López (2019) señala que en el periodo de la privatización de Ferroviales no existió claridad respecto a los verdaderos costos y beneficios de los ferrocarriles, ni hubo una regulación adecuada o una articulación efectiva entre los actores políticos clave.

Además, la historia reciente evidencia fuertes vínculos con empresas norteamericanas y macro intereses estadounidenses por generar corredores industriales como clave de la competitividad regional. Ejemplo de ello es la vigencia del proyecto transistmico del Istmo de Tehuantepec, uno de los objetivos interoceanicos planteados hace más de un siglo para los estados del sur de México.

De esta forma, los problemas de administración, jurisdicción y operación del sistema ferroviario han persistido a la par de problemáticas sociales relacionadas al ordenamiento territorial, la defensa territorial de los pueblos originarios ante el despojo y la desigualdad regional entre localidades. Esto pone en evidencia la históricamente desarticulada regulación de los sistemas ferroviarios en el país y un panorama incierto respecto al regreso del Estado a la operación estratégica de servicios de transporte ferroviario, que continúa reproduciendo las dinámicas de interés interoceanico del capitalismo global para el Caribe latinoamericano, repitiendo tendencias observadas en otras latitudes de América Latina.

El espíritu colonialista de un tren que no es maya: integración y desarrollo regional

En el 2019 la Secretaría de Turismo (SECTUR) publicó una monografía sobre el “espíritu del Tren Maya” (*‘u yóol Tsíimin K’áak’*) en la que describe la esencia de la obra: la planificación integral del territorio desde el turismo, la movilidad humana y el flujo de mercancías, una visión encaminada a la organización territorial pensada desde el desarrollo sustentable capitalista (SECTUR, 2019).

A partir de ahí, el Tren Maya se circunscribió a una visión de transformación del humanismo mexicano que se instala al mismo tiempo en la prospectiva de volver a revitalizar las redes ferroviarias para el 2050 en circuitos que conecten a todo el país con los océanos, Centroamérica y Norteamérica: pacífico, occidental, oriental, transversal, golfo, bajo, centro, Oaxaca, transpeninsular y huasteco. Esto forma parte de una visión desarrollista contada desde un Estado competitivo conectado a los núcleos del sistema-mundo como base del Proyecto de Reordenamiento Territorial del sur-sureste mexicano, que, al mismo tiempo, representa un ecosistema de proyectos públicos-estatales encaminados al “desarrollo de la región” como Sembrando Vida, Corredor Transísmico o las Zonas Económicas Especiales (Flores y Daniau, 2023).

Esta red de proyectos de infraestructura en comunicaciones se suma a la visión de un desarrollo de integración regional que aprovecha el reacomodo geopolítico con la consolidación de los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica) y el aparente descenso económico de los Estados Unidos. De acuerdo con FONATUR (Fondo Nacional del Fomento al Turismo), el objetivo del Tren Maya es el ordenamiento territorial: mejorar la conectividad, movilidad y desarrollo integral sostenible del sur-sureste.² La estrategia para lograrlo es detonar economías de escala en los puntos geográficos en las que se instalarán las estaciones y paraderos, bajo la promesa de generar progreso en zonas marginadas o socialmente rezagadas, lo que caracteriza a los municipios y localidades de la región.

Consideramos que este planteamiento de desarrollo regional forma parte de las situaciones coloniales que reproducen el patrón global de la dominación, al privilegiar y jerarquizar la gestión del territorio por medio de la integración regional, la articulación de los Estados-regionales, los megaproyectos y el nearshoring como nodos articuladores del neocolonialismo interno en la península de Yucatán relacionados al Tren Maya. De ahí que el proyecto evidencie más un espíritu neocolonialista que el del pueblo maya.

La integración regional

Para el caso de los estados del sur, la integración no ha podido darse efectivamente, aún con el impulso de grandes proyectos como el Plan Puebla-Panamá a inicios del siglo XXI,

² En los sitios y documentos oficiales de SECTUR (2023) y FONATUR (2020; 2023), como el Programa Institucional de la empresa FONATUR Tren Maya S.A DE C.V, resaltan como objetivos prioritarios el ordenamiento del territorio peninsular y el desarrollo económico, turístico y cultural sostenible.

diseñado para unir una región de rezago de México con Centroamérica. Esto se planteó a través del aprovechamiento de infraestructura en comunicaciones, energías, recursos naturales, tecnología y turismo (Ceceña, 2019); al no madurar se convirtió posteriormente en el “Proyecto Mesoamérica”, impulsado por la cooperación entre naciones participantes del centro del continente americano.

La posibilidad de consolidar una integración se ha ido difuminando por la complejidad cultural y social que caracteriza la región. Primero, el levantamiento armado del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) en 1994, posteriormente los atomizados movimientos de agrupaciones, colectivos y principalmente por localidades mayas en la Península de Yucatán, evidencian posturas de oposición a los proyectos de integración regional capitalista. Más recientemente, poblados en el estado de Yucatán se han levantado en contra del despojo y el extractivismo de sus tierras y su entorno. Sitilpech³ y Homún están en lucha contra la contaminación del agua, mientras que Ixil, Santa Gertrudis Copó, Chablecal y Temozón Norte se oponen a proyectos inmobiliarios que especulan con sus tierras. En todos los casos se ha reivindicado la identidad maya para defender el territorio, haciendo visible su vinculación ancestral y comunitaria.

El proyecto del Tren Maya es un catalizador del crecimiento y el bienestar regional por la propia inercia que implica el transporte ferroviario, el cual favorece principalmente a los costos de traslado de las mercancías que transitan por el territorio peninsular, lo que deriva en la creación de oportunidades y ventajas comparativas que harían más competitiva la zona. Al disminuir los costos directos del transporte de insumos y productos con la conectividad, la actividad productiva tendrá más posibilidades de maximizar ganancias, lo que conduciría después a los encadenamientos económicos lógicos que la teoría económica enmarca, como el incremento del gasto agregado local y la atracción de otras unidades productivas a las localidades (Dávila, Kessel y Levy, 2022).

En términos económicos, los intentos por generar una política de integración del sur con la obra del Tren Maya podrían concretar las aspiraciones colonialistas que se han venido dando desde el porfiriato y la era del henequén, lo cual invisibiliza las propias formas de autodeterminación de sus habitantes, así como la conservación de sus vínculos profundos con los seres integrantes del entorno y sus creencias. Esto no es menor, porque representa un rumbo político y cultural estructurante en la propiedad social (Acosta, 2021), equivalente al mito del desarrollo que plantea una organización del mundo universal pensada por la cultura occidental (Escobar, 2012).

Lo anterior implica que el sur-sureste sigue siendo, después de un siglo, un objeto geopolítico muy rentable que pone en el centro la riqueza natural en la geografía caribeña, que se extiende hasta Colombia y Venezuela en América del Sur; una geografía con paisajes

³ La comunidad de Sitilpech, ubicada en el municipio de Izamal a escasos kilómetros de la cabecera municipal y de la estación del Tren Maya que une a los tramos 3 y 4, presentó movilización y resistencias importantes de problemáticas que restringen su derecho a organizar sus territorios libremente a razón de la operación de megaproyectos, así como lo hace Kinchil y Homún (Líneas Emergentes, 2023).

naturales atractivos para la actividad turística, importantes zonas de arrecifes, reservas acuíferas, áreas naturales, yacimientos petroleros, cuencas de gas natural, recursos maderables preciosos y otros rentables recursos naturales (Ceceña, 2019). Esto representa un interés económico y político que se ha sostenido durante todo el siglo XX y fue reforzado durante el sexenio lopezobradorista; el sur-sureste mexicano se acentúa por la relevancia de la industria petroquímica, la energía eólica, la industria minera, agrícola y hostelera, así como un gran patrimonio biocultural, de los más importantes en el mundo.

La ecuación del interés geopolítico no solo reside en la península de Yucatán y Chiapas, sino también en el Golfo de México y en el Océano Pacífico, por lo que el proyecto del Corredor Transistmico que conecta desde Salina Cruz, Oaxaca hasta Coatzacoalcos, Veracruz, completa un solo proyecto regional que se integra a uno geopolítico extractivista (Noda, 2023). Esta idea, que venía gestándose desde el porfiriato hasta el Programa de Desarrollo Económico en el sexenio neoliberal de Ernesto Zedillo, hoy en día está integrada en el Plan Nacional de Desarrollo de la 4T, posterior al Plan Puebla-Panamá y al Proyecto Mesoamérica.

Los Estados-Región

El formulismo del desarrollo planteado por el Estado, sea este más o menos activo en la economía, consolida la creación de Estados-Región, es decir, territorios multimodales interconectados para el desarrollo de la actividad económica, la provisión de servicios y el crecimiento económico y demográfico. Ejemplo de ello son el triángulo de la Península Malaya (Singapur, Malasia y Tailandia) en el Sudeste Asiático; los Lagos de Ontario, que integran algunas provincias de Quebec y Ontario con Nueva Inglaterra (Canadá y Estados Unidos); así como el río Perla en el Sur de China, que establece una vía completa de Hong Kong hasta Macao (Pérez y Sierra, 2001). Estas multimodalidades faraónicas han potencializado la actividad económica, destacando además sus propias complejidades territoriales, climáticas y demográficas.

Malamud (2011) explica que la cooperación y la coordinación comercial son etapas previas a la integración, y que la puesta en marcha de la interconectividad con infraestructura de movilidad industrial y de personas es apenas un primer paso para reducir las fronteras entre el sur-sureste y el centro del país con Centroamérica y los océanos Pacífico y Atlántico. Sin embargo, lo que aún no está definido con claridad es la instrumentalización de la cooperación y la coordinación interestatal con la federación y los pueblos indígenas. En la experiencia histórica, la falta de reglas claras del juego ferroviario ha terminado por desmembrar la efectividad industrial y heredar la fluctuación de costos a las administraciones provinciales o estatales, como sucedió en América Latina a lo largo de todo el siglo XX. Recientemente no se habían impulsado proyectos ferroviarios, pero sí otros tipos de mega infraestructura encaminada a continuar con las comunicaciones comerciales geopolíticas e interoceánicas.

Es claro que este regionalismo promovido por el humanismo mexicano tiene como sustento a grandes consorcios empresariales y militares, como grupo Carso y la

SEDENA, responsables del diseño y construcción de obras, así como a los mismos grupos transnacionales previamente encargados de las operaciones de los servicios de trenes: Grupo México y Kansas City Southern; todo ello en la plataforma de los propios gobiernos locales.

Pérez (2021) argumenta que la visión del desarrollo regional se articula también en cuanto a las conexiones territoriales con los distintos recursos, como sucede con las cuencas hidrológicas, las cuales funcionan con circuitos de expansión y apertura hacia los centros urbanos de concentración demográfica y económica. Ejemplo de ello es cómo en la década de los cincuenta se impulsaron la Comisión del Río Grijalva y Usumacinta, y una década después el Plan Chontalpa en Tabasco, proyectos que implicaron la generación de políticas de contención de la circulación de recursos en geografías que superan el límite de lo político. Por esta razón, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec representa el verdadero punto de arranque de un tren que viene a detonar polos de desarrollo desde el aprovechamiento de la demanda turística, la generación energética y la competitividad industrial.

La orientación de los rumbos y la delimitación de fronteras por zonas o cuerpos naturales del territorio son conocimientos de siglos atrás derivados de las comunidades originarias, las cuales han podido coordinar sus saberes para una organización ecoterritorial, teniendo por ejemplo, la noción del “centro” en referencia a puntos-cuerpos geográficos-naturales generalmente sagrados, como pueden ser un cerro, una montaña, un cuerpo de agua, templos, entre otros sitios de índole cosmogónica (Barabas, 2004), dibujando así fronteras más allá de las actuales divisiones político-geográficas.

Megaproyectos, despojo y ordenamiento territorial

Es pertinente explorar la configuración colonialista de los Estados-Región con relación a la instalación y efectos de los megaproyectos, los cuales han ido proliferando aceleradamente en las últimas décadas bajo las insignias del desarrollo y el progreso y han posicionado al territorio como el epicentro de la arena geoeconómica y geopolítica del último siglo. Cabe destacar que se trata del reordenamiento de este, es decir, de una planeación territorial de espacios rurales, rururbanos y urbanos, servicios ecosistémicos, equipamiento y mantenimiento de las ciudades, así como encadenamientos productivos de materias primas, insumos, servicios y toda una sucesión de inversiones en vista de replantear el proceso de propagación del desarrollo con miras a una integración regional y global.

En el caso de la península, esto requiere de todo un ecosistema financiero, tecnológico e institucional que posibilite la implementación de megaproyectos a manera de acupuntura del desarrollo regional en el territorio maya, aunados a los ya instalados, como la agroindustria de palma africana en Chiapas, la minería de piedra caliza y el aeropuerto de Tulum en Quintana Roo, las mega granjas porcícolas y los parques eólicos en Yucatán, entre otros, tanto de origen privado como público-estatales. A nivel nacional pueden observarse tendencias similares en la refinería de Dos Bocas en Tabasco y el Aeropuerto de Santa Lucía y el tren a México-Toluca en el centro del país. Además, si ampliáramos el lente geopolítico del

progreso, estos desarrollos se suman a la oleada de otros megaproyectos centroamericanos y caribeños relacionados a las comunicaciones y transportes, como aeropuertos, pistas de aterrizaje y puertos marítimos, así como infraestructuras tales como gasoductos, plantas hidroeléctricas, corredores industriales y sitios de minería, principalmente.

Estos procesos reflejan la reproducción del capital en el territorio para su acumulación, es decir, el usufructo de grandes extensiones de tierra que muchas veces forman parte del ecosistema de los pueblos originarios. López-Bárceñas (2011) explica que los megaproyectos son objeto de despojo de las comunidades indígenas, puesto que la tierra se convierte en un medio de alto valor económico con fines de rentabilidad, lo que implica una disputa por la propiedad social, equivalente a un proceso de desposesión, como le denomina Harvey (2004) a estas nuevas formas de despojo, como anteriormente podían ser los latifundios o haciendas.

Mondragón (2008) confirma esta premisa, describiendo que la instalación de megaproyectos inspirados en una visión geopolítica del desarrollo implica toda una serie de expropiaciones, concesiones y permisos sobre el uso de reservas territoriales y recursos naturales que han sido preservados y cuentan con un valor intransferible por parte de los pueblos originarios. En este sentido recuerda a la situación inicial de la colonización de América con las encomiendas, estrategias de extractivismo de metales y otros recursos naturales por medio de la enajenación de tierras en formas de títulos de propiedad.

Los megaproyectos suplen la figura simbólica parroquial colonial, puesto que representan la instalación de puntos de poder hegemónicos sobre los centros sagrados de las comunidades, sin conocimientos profundos de las afectaciones en lugares que cuentan con sus propias lógicas de preservación y convivencia. Para los pueblos originarios, estos corresponden a una integración numérica que solo es entendida desde la inmersión a sus mundos, ya que guardan un orden cosmogónico muy vinculado al funcionamiento de la biodiversidad; los megaproyectos destruyen este orden creativo, reafirman la separación ontológica entre humanidad y naturaleza y desplazan y transforman los paisajes en espacios vacíos que operan simbólicamente para la reproducción del colonialismo (Alí, 2012).

El nearshoring, el futuro de la integración regional

Si consideramos que la integración regional responde a una visión geopolítica de carácter eurocéntrico, y que los megaproyectos operan como mecanismos de instalación y reproducción, al tiempo que son instrumentos legales de despojo, resulta pertinente notar el enfoque economicista en el que se desarrolla el Estado del humanismo mexicano. Este enfoque estructural de competitividad industrial es impulsado a nivel internacional a través del *nearshoring*, el cual consiste en un cambio de modelo de desarrollo industrial basado en la relocalización de las cadenas de producción hacia ubicaciones con mayor cercanía a las matrices de inversión, o lo que es lo mismo, a una dispersión estratégica de los procesos productivos (Garrido, 2022).

Este es un esquema de reversión a lo que se había venido manejando como offshoring, es decir, la fragmentación de las cadenas de valor, producción y suministros, lo que dio lugar al auge de la globalización, pues las matrices de inversión alejaban sus operaciones a países con mano de obra barata. Esto propició la emergencia de naciones ahora económicamente fuertes, como China, Rusia e India. Así, mientras que antes los procesos productivos se localizaban fuera del centro, ahora se impulsa la relocalización de las tareas, ocupaciones y etapas; es pertinente pensar en la dispersión, dado que estas partes procesales pueden suceder en puntos geográficos y se favorezcan con la cercanía a los centros o matrices de inversión.

Esta tendencia va marcando el paso del comercio de bienes al comercio de tareas (Escaith e Inomata, 2011), atomizando el encadenamiento productivo y comercial a lo largo de las geografías regionales que vayan acercando los suministros a un menor costo, incluyendo los provenientes de la naturaleza. En el contexto nacional, la conectividad, el transporte, la logística y la proximidad con los Estados Unidos vienen a favorecer este nuevo modelo, el cual se dispersa por todo el orbe como parte de una reconfiguración del poder del Norte global, uno que se va orientando cada vez más hacia Asia en lugar de Europa, pues la transferencia de capitales y conocimientos ha evolucionado allí como resultado del offshoring durante la segunda mitad del siglo XX.

Es importante introducir este escenario como parte del entorno del proyecto Tren Maya, pues se inscribe en un momento histórico reversivo de la globalización o slowbalization (desglobalización), similar a lo que ocurrió con la desnacionalización en el pasado. Ahora, el Estado recupera un papel relevante en la toma de decisiones, revitalizando el gran dilema entre globalización (hipermercado) y Estados-sociedades nacionales (soberanías). Mientras que para el offshoring la globalización tuvo mayor amplitud que el Estado por la propia inercia fragmentada del espacio y la localización mundial de los procesos productivos de las fábricas globales que son América del Norte, Europa y Asia; para el modelo del nearshoring el regionalismo y los modelos distributivos buscan acortar distancias y relocalizar partes de los procesos productivos a un menor costo (Garrido, 2022). En otras palabras, menor globalización implica mayor fortalecimiento del Estado-nación, la ecuación perfecta para el impulso de la política de la 4T y que coincide justamente con las adaptaciones estructurales en los albores de nuevos rumbos geopolíticos de reconfiguración del capital en el sistema-mundo. Esta reconfiguración irá exigiendo la implementación de un mayor número de megaproyectos nacionalistas, vinculados a nuevas formas de despojo del territorio y que también conecten con la región de Centroamérica.

La visión política y económica del tren peninsular no responde a una lógica maya, sino a una capitalista y regionalista, orientada al reordenamiento del territorio mediante un intervencionismo del Estado amplio ante los nuevos escenarios de desglobalización e incremento de escenarios nacionales vinculados a las fábricas globales de Norteamérica. El pueblo maya, como señala Acosta (2019) citando a Toledo y Bassols, tiene una organización territorial escalar fundamentada en la salud y el equilibrio, es decir, que va desde el cuerpo humano, la casa, el solar, el poblado, la selva y hasta el cielo o universo, y se encuentra

vinculada a actividades que ponen a la naturaleza como epicentro, desde lo doméstico hasta lo comunitario y político. En ese orden de ideas, el tren peninsular es más un resultado de las sinergias con las factorías globales que con las formas de habitar el territorio maya.

Los procesos de integración regional por los que atraviesa el sur-sureste mexicano y las transformaciones globales que producen Estados-región, así como la detonación de megaproyectos como nuevos esquemas de reactivación de explotación territorial y las nuevas tendencias del nearshoring, ya con presencia en el norte del país, marcan una pauta hacia el futuro: son emergencias del capitalismo de esta década. El proyecto del Tren Maya, de esta forma, es un proyecto alineado en esta lógica, que se circunscribe en circuitos económicos y políticos que están dibujando nuevas geografías hegemónicas itinerantes y dinámicas en la medida en que la explotación y la mercantilización del territorio se vaya también moviendo, en contraste con geografías ancestrales no consideradas en la modelación territorial del tren, como los Kuchkabalo'ob (delimitaciones mayas), donde las relaciones entre poblados se regían por conveniencia y autonomía, no por sometimiento, imposición y fuera de los entendimientos de los títulos de propiedad (Okoshi, 1995).

Las claves neocoloniales de la integración regional para el sur-sureste mexicano

El inicio del ferrocarril en el siglo XIX y su continuidad en el siglo XX respondieron a los intereses nacionales-globales de los Estados independientes eurocentrados, lo que derivó en el desarrollo regional-territorial como un *continuum* de reproducción de la modernidad/colonialidad. Esto tuvo diferentes manifestaciones, como fue notado en el punto anterior: tanto en el modelo de sustitución de importaciones como en el neoliberalismo, la modelación del territorio se representó en esquemas de intensificación del mercado interno y luego del externo, variando solamente las formas de administración colonial, ya sea con una mayor o menor intervención estatal.

En los umbrales de un cambio político nacional, la Cuarta Transformación ha dado indicios de esquemas de gobierno y gestión del territorio vinculados a los procesos de acumulación del capital, como se ha observado particularmente en geografías con menor intensidad de actividad productiva, las cuales “requieren ser intervenidas paternalistamente”, lo que, a su vez, deja fuera de la ecuación las cosmologías profundas de los pueblos originarios y otras expresiones anti-coloniales.

Consideramos que el turismo de masas, la polarización del desarrollo, el asociacionismo público, privado y militar, y el carisma nacionalista son formas estratégicas neocolonialistas internas para la puesta en marcha de una visión eurocentrada que empezó a consolidar el lopezobradorismo, independientemente de lo antipopular que esto parezca.

Turismo de masas

Ceceña (2017; 2019) menciona que el proyecto Tren Maya iba más allá de un megaproyecto de infraestructura, pues partía de una reproducción colonialista vinculada al Proyecto

Mesoamérica. Por tanto, su actualización implicó también un proceso de despojo, con la diferencia de que el turismo sería la principal vía de instalación y la entrada de esquemas productivos agrícolas e industriales asociados a la economía verde, pero incongruentes con la dinámica de organización biodiversa del territorio, dado que se incentivan los monocultivos, la energía eólica y la agroindustria que actualmente operan en la península.

La idea de masificar la industria turística es neofordista, basada en la producción seriada y masiva, como lo explica Machuca (2019), quien le llama también una “concurrentia de lo global sobre lo local”, que va sucediendo en la terciarización de la economía. Sin embargo, no hay que dejar de lado el espíritu del tren como símbolo de la modernidad, metarrelato que ha ido evolucionando a la par de las sociedades industriales y ahora postindustriales, y que hoy en día representa un brazo cada vez más fuerte del sistema-mundo, funcionando como punto de quiebre entre la producción, organización y movimiento de bienes y servicios. Por tal, la edificación de infraestructura para la instalación de servicios en el territorio es una estrategia clave impulsada por la inversión privada y extranjera, con aspiraciones de fortalecer los intereses interoceánicos geopolíticos de un occidente en disputa con los dragones asiáticos.

En este sentido, el Tren Maya estaría reproduciendo un esquema moderno/colonial basado en los nuevos ecosistemas de servicios de la economía terciaria, encontrando en el nearshoring un aliado en boga, lo cual podría exigir un mayor número de megaproyectos de explotación y extractivismo de energías, naturaleza y paisaje, ensamblados en estrategias de la relocalización industrial sin considerar la gestión bioética y la autodeterminación intercultural del territorio peninsular.

En el relato de la modernidad como un continuum que se manifiesta en cualquier reconfiguración del sistema-mundo, las economías verde, financiera y hostelera abren un panorama que exige la articulación de cadenas de actividades humanas ya no diferenciadas por sectores, sino como redes de servicios, actividades, profesiones y etapas de macroprocesos de generación de valor a menor costo de transporte. A efecto de lo anterior, se dibuja una región económica de interés geopolítico, que además de ser un flujo de turistas y mercancías, también apunta a la diversificación compacta de servicios que revitaliza la idea de región más que la de globalización, debido a sus características nacionalistas y sus procesos de integración regional impulsados por el Estado en equilibrio con inversiones internas y externas.⁴

Aún no se ha abordado a detalle otro de los efectos del colonialismo interno que trae consigo la masificación del turismo, como es la economía ilegal y lo que representa para la salud del territorio, situación que conlleva violencia, trata de personas, desigualdad de

⁴ No se puede desvincular al Tren Maya como un proyecto de interconectividad para los nichos de consumo de servicios turísticos y mercantiles. Flores y Deniau (2019) describen a una multitud de actores empresariales, inversionistas extranjeros y nacionales asociados a los grupos ferroviarios, aeroportuarios y de transporte terrestre vinculados a la explotación turística y de carga que ya están instalándose en el territorio selvático, en los radios de las estaciones y paraderos.

género e incremento de factores de riesgo en un contexto donde los nuevos Estados del siglo XXI nacen cautivos. Gasparello (2021) argumenta que el turismo en Quintana Roo representa una ventana de oportunidad para el blanqueo de dinero y divisas en el país, así como para importantes controles del desarrollo hostelero, debido a sus múltiples conexiones interoceánicas con el sur del continente, el Caribe y la entrada a las arterias nacionales del Golfo y la sierra sur.

Una prueba fehaciente de los territorios planeados para el turismo masivo ocurrió en la década de los setenta con la invención de Cancún, seguida por la Riviera Maya. Estos destinos se establecieron con una marca de turismo de lujo, proveniente de una coalición privada y estatal para la edificación de servicios hosteleros de clase mundial, anidados a los espacios en red del capitalismo global con altos dividendos. A diferencia de esa visión, la actual apunta hacia una reintegración regional del territorio ancestral en nuevas formas de despojo o desposesión dentro de los nuevos esquemas del sistema-mundo.

El despojo no se limita a la tierra; también implica un quiebre de relaciones materiales e históricas entre pobladores originarios, reubicados, migrantes y colonos (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2009) por la expansión de los vínculos con el capitalismo. Con ello, se genera la propia restricción de las capacidades humanas, al modificar su vínculo principal con el territorio y la organización de la biodiversidad, así como los modos de pervivencia que han sostenido por miles de años a la península. Quienes renuncian a estos deben adherirse a un neopeonismo vigente en los grandes parques temáticos, hoteles y restaurantes, con bajos salarios y sujetos a los diferentes tipos de violencia asociados al capitalismo.

Polarización del desarrollo regional

Otra clave de la transformación territorial que se observa es la polarización regional o el desarrollo mesoendógeno, lo que implica una visión de relocalización y reducción de distancias para hacer sostenible el capitalismo de esta década, producto de la alta competitividad que Estados Unidos y China mantienen por la hegemonía. Como consecuencia, se produjo un choque que ha dividido en dos al mundo occidental, donde la batalla por los costos continúa en una línea de fuego divisoria de reacomodos hegemónicos.

El Tren Maya se plantea como parte de un proceso mayor de integración que apunta a la competitividad nacional. Para ello, la generación de los polos de desarrollo se basa en polos turísticos, que irán creando redes de demanda y oferta de bienes y servicios que favorezcan el flujo comercial hacia el centro y el sur del continente. La idea desarrollista de un tren bajo la premisa novedosa de lo que fue el ferrocarril en el siglo XX, no es más que un sistema de comunicaciones que irá tejiendo una red de megaproyectos e infraestructura pública y privada para los servicios logísticos, de transportación urbana y pesada, y el desarrollo tecnológico, con el fin de impulsar ventajas competitivas en las cadenas de insumos, producción y valor.

Además de integrarse al dinamismo regional en las actividades marítimas y aéreas, se estará gestando un ecosistema global de servicios de movilidad humana, comercial y turística, que pretende culminar con la operación del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Este proyecto representa la cúspide industrial del sur-sureste, la franja de oro posrevolucionaria y el pináculo de la contención territorial de los habitantes de la península.

En total, se han planificado 19 estaciones y 14 paraderos en cinco estados del país, con más de 1,500 km de vía que cruzan comunidades humanas y ecosistemas peninsulares, bajo la promesa de una explotación racional y sustentable del “mundo maya”. Sin embargo, este planteamiento yace sobre viejas rutas colonialistas presentes en los mapas porfiristas del progreso y no en el ordenamiento ancestral empleado por los mayas en sus Kuchkabalo’ob (organización territorial-regional) o en sus redes de comunicaciones a través de los sacbés (caminos blancos de conexiones comunitarias), relacionados a los ritmos ecológicos y étnicos del lugar.

En un estudio de los impactos del tren realizado por ONU-Hábitat (Morales-Díaz et al., 2020), se presentaron datos rigurosos sobre el alcance radial de los beneficios económicos y sociales del tren (en tres escenarios), incluyendo las capacidades territoriales necesarias para atender la alta afluencia turística. No obstante, debido a las condiciones de marginación que atraviesan al sur-sureste, esto no parece lógico de solventarse. Por cada polo turístico, se apunta a un polo urbano (centros de población y servicios), reproduciendo esquemas de reubicación demográfica a partir de las fuerzas del mercado regional (pueblos, territorios, asentamientos humanos). A lo anterior, no se consideró evaluar con mayor rigurosidad las capacidades humanas, agrícolas, industriales y hosteleras necesarias para conservar la biodiversidad y los saberes vinculados a la pervivencia ecosistémica. En lugar de ello, se privilegia lo urbano sobre lo rural y la asimilación laboral de la población local en detrimento de proyectos de autogestión.

Hoil (2023) explica que la polarización turística tiene como efecto principal la erosión cultural de las relaciones del pueblo maya con la naturaleza. Pone como ejemplo la milpa,⁵ una estrategia y tecnología biocultural de la conservación de la vida a través del policultivo y la práctica del barbecho. La comunidad maya ha comprendido los ciclos de reproducción y sostenibilidad de su entorno, adaptándose a las condiciones del suelo kárstico en la península, que es infértil. Lo que hace sostenible el sistema agroalimentario es el tratamiento de la vegetación y el vínculo íntimo con todos los seres del entorno, los cuales juegan un papel fundamental en la organización comunitaria, similar a los hitos simbólicos del desarrollo, como el capital, el trabajo o el Estado en su relación con la producción.

La creciente demanda de servicios públicos y ecosistémicos está provocando alteraciones significativas en la gestión agrícola del suelo peninsular. La práctica de la milpa ha disminuido debido a que las nuevas generaciones deben emplearse en polos como

⁵ La Milpa Maya fue recientemente reconocida como un Sistema Importante del Patrimonio Agrícola Mundial por la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura por sus siglas en inglés).

Cancún, Playa de Carmen y Tulum. Además, la venta agresiva de ejidos, que representan geografías ancestrales o etnoterritoriales⁶ (Barabas, 2004), junto con la especulación inmobiliaria desregulada, está generando una alta presión ecosistémica sobre el suelo. Un ejemplo de ello es la aparición de los FIBRAS (Fideicomisos de Inversión e Infraestructura y Bienes Raíces) en centros urbanos como Mérida. Esta situación implica una explotación económica que no permite la regeneración de la vegetación y erosiona las prácticas de conservación de la naturaleza.

En este contexto, los polos turísticos que se busca apuntalar con el dinamismo regional del Tren Maya forman parte de una cadena de integración más compacta e interconectada con los polos dominantes y aquellos que presentan ventajas en sus procesos logísticos, como los puertos. Este fenómeno va más allá de una lectura superficial de la globalización basada en la conexión con los mercados internacionales y la geopolítica; se trata de los albores de un regionalismo nacional alineado con la estructura económica del Norte global. En el 2021 por ejemplo, los Estados Unidos promulgaron una Orden Ejecutiva denominada America's Supply Chains para el restablecimiento de las cadenas de suministro, propiciando múltiples acercamientos y negociaciones respecto a la transformación de infraestructura para el aprovechamiento del transporte y las energías en el país (Garrido, 2022).

Gasparello explica que el turismo permite acceder al patrimonio cultural y “también es la manera que lo supedita” (2021, p. 81); en este caso, es la red que permite la acupuntura industrial en el sur-sureste mexicano, así como también provoca la detonación de grandes centros de consumo que sigan presionando a la biodiversidad del monte maya.

Asociacionismo público-privado y militar

El proyecto del Tren Maya es un caso *sui generis* para analizar el asociacionismo entre el sector privado y el Estado mexicano, una relación marcada por secuelas históricas que revelan síntomas de corrupción, despojo y clientelismo. Basta recordar la oleada privatizadora durante el sexenio de Salinas de Gortari, las reformas estructurales, como la del Artículo 27 de la Constitución, que abrió el candado para la explotación del suelo nacional, permeando al ejido y privilegiando a sectores extractivistas, como el minero. Además, los conocidos PIDIREGAS (Proyecto de Inversión de Infraestructura Productiva con Registro Diferido en el Gasto Público) dejaron una sombra de privatización de los bienes nacionales.

Aunque la política lopezobradorista manifestó su distanciamiento del neoliberalismo y la privatización de los bienes públicos, la puesta en marcha del Tren Maya ha abierto nuevas posibilidades de asociacionismo entre el Estado y el sector privado. Lo mismo ocurre con otros megaproyectos, como el Corredor Interoceánico y otras obras de infraestructura. De esta manera, el campo de la coinversión sigue vigente y fértil para observar las relaciones

⁶ De acuerdo a Barabas (2004), el etnoterritorio se refiere a los espacios modelados culturalmente desde su origen ancestral, relacionados a la filiación comunitaria y al autorreconocimiento bioétnico del lugar habitado.

complejas y contradictorias de la integración regional en este contexto global de reacomodos geopolíticos y comerciales.

Un ejemplo claro es la creación de la empresa Tren Maya S.A. de C.V., cuya razón social está encaminada a operar y generar utilidades a partir de este megaproyecto. Esta empresa se vincula con una cadena de compañías de capital privado encargadas en cada etapa del proyecto, desde su diseño hasta su ejecución y entrega al Estado. Dentro del desarrollo de los siete tramos de la obra participaron empresas privadas en los primeros cuatro: Mota-Engil, China Communications Construction Company Limited, Grupo Cosh, E Eyasa, Gavil Ingeniería (Tramo 1); Operadora CICSA, FCC Construcción (Tramo 2); Construcción Urales, GAMI Ingeniería e Instalaciones, Azvi (Tramo 3); Grupo ICA Consorcio del Mayab (Tramo 4). Esto evidencia la participación privada en la construcción, con recursos públicos comprometidos y el aprovechamiento de las ventajas con los instrumentos financieros, administrativos y jurídicos que el sector privado ofrece en la construcción de bienes públicos.

La Asociación Pública Privada (APP) surgió como un modelo de engage entre el Estado y el mercado sin comprometer las soberanías nacionales, premisa que ha sido más conocida por ser un “caballo de Troya” del neoliberalismo (Hinojosa y D’Medina, 2016). Ante la emergencia de una política integracionista enfocada en un reordenamiento regional de encadenamientos cada vez más compactos, el Estado ha optado por entablar un asociacionismo estratégico con los capitales privados para el diseño y ejecución de infraestructura que, como señalan Espinoza y Díaz (2022), ha sido un vínculo controlado, a corto plazo, de acción limitada, y dirigido solo a la construcción de obra pública y a la mitigación de riesgos derivados de externalidades de los mercados.

Además, el despliegue de programas asociados a los bonos de carbono, pago por servicios ecosistémicos, proyectos agroalimentarios financiados que gestiona la Comisión Nacional Forestal, y el Programa Sembrando Vida, son muestra de la amplitud de redes de participación pública y privada que considera la asociatividad civil y la cooperación con organismos internacionales.

Por otro lado, una característica novedosa ha sido la incorporación de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y la Secretaría de Marina (SEMAR) como diseñadoras y ejecutoras de los tramos con mayor riesgo y conflictos de intereses entre comunidades y empresarios del sector hostelero, es decir, los tramos 5, 6 y 7, los cuales corresponden a toda la franja costera de Quintana Roo y la selva de Campeche por Calakmul. Este enfoque ha abierto otro horizonte para el modelo de la 4T en la gestión del ordenamiento territorial, ahora resguardado por las fuerzas armadas, lo que se ha adelantadamente referido como “militarización” (Flores y Deniau, 2019; Ceceña, 2021; Fernández, 2023), consecuencia de las reformas al inicio del sexenio lópezobradorista que crearon la Guardia Nacional, incrementaron los incentivos al sector militar y su mayor injerencia en el desarrollo y resguardo de la infraestructura pública.

La culminación de este proceso fue el tránsito que se hizo de funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a la Secretaría del Turismo a través del FONATUR, encargándose de la administración y supervisión de infraestructura. Posteriormente, la entrega de la operación formal de FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. a un general de brigada de la SEDENA reemplazaría la gestión de una empresa con dotes turísticos a una de carácter militar (Urrutia, 2023; Suárez, 2023), lo que coloca al frente a un nuevo actor, frente a otros concesionarios principales como Grupo México⁷ (Expansión, 2023).

Si bien la creación de la Guardia Nacional, la militarización de las aduanas, el resguardo de gasoductos y de las compañías paraestatales como PEMEX, la construcción del Aeropuerto Felipe Ángeles (AIFA) y los tramos del Tren Maya ya eran indicios de que los megaproyectos impulsados por el Ejecutivo se convertirían en Proyectos de Estado susceptibles de subnacionalizarse⁸ y a integrarse al corpus de la Seguridad Nacional. También se dejaría ver una ruta de fortificación de la integración regional, como es la operación de la empresa del FONATUR a cargo de personal del ejército (El Financiero, 2023). Esto también hace evidente las oportunidades viables para un asociacionismo militar que debe considerarse en los esquemas de inversión público-privada contemporáneos.

Este nuevo actor en el juego de intereses nacionales y regionales es relevante porque se suma a una tendencia de los Estados progresistas del Norte global, quienes ponen operaciones privadas o de límites difusos entre lo estatal y lo público en manos de la operación militar. Es sabido que países como Estados Unidos, Rusia y China desarrollan tecnología y servicios especializados a través de sus ejércitos o armadas, y que existen tejidos privados que se dedican a la industria militar con empresas transnacionales de desarrollo tecnológico como Lockheed Martin, Boeing o BAE Systems.

Con la operación militar de la empresa Tren Maya, se da una muestra de la capacidad de competencia que este actor puede tener en los vínculos asociacionistas para administrar bienes y servicios públicos, sean o no concesionados, como es el caso del transporte ferroviario. Esto implicaría todo un replanteamiento a las leyes de APPs y abre una competencia de alto poder a las empresas operadoras, por ejemplo, las de trenes, encabezadas por Grupo México y Kansas City Southern.

Así, la operación militar podría no limitarse al sector transportista, sino también podría extenderse al resguardo hostelero, la producción de tecnología de punta aeroespacial o armamentista, o su intervención como competidor en otras contrataciones relacionadas al diseño, explotación y seguridad de bienes y servicios nacionales y regionales. Aquí, el

⁷ Al inicio de la construcción del Tren Maya, Ferrosur, Ferromex y Kansas City Southern de México S.A. de C.V. eran las principales concesionarias de la operación ferroviaria, seguidas por Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, el del Valle de México, el de la Línea Coahuila y el Suburbano de acuerdo con la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (2020). La empresa consorcio de FONATUR ahora con reciente operación militar, Tren Maya S.A. de C.V., podría entrar a un marco de competencia con el resto de los concesionarios, limitando los alcances de la APP.

⁸ Por ejemplo, el parque de la La Plancha en la ciudad de Mérida, construida y ahora custodiada por la Guardia Nacional, que sirve como “espacio público” articulado a la ruta del tren.

riesgo de las APPs podría ser controlado por el Estado, dado que la concesión sería difusa en el sector militar al pertenecer a este, y que al mismo tiempo administre una razón social de capital variable, lo que podría dar lugar, inclusive, a una participación tipo Desing-Own-Operate, es decir, la creación de empresas militares que diseñen, financien, construyan, operen y mantengan algunos servicios clave para la soberanía nacional.

Este asocioacionismo ecosistémico opera en el marco de la colonialidad del poder, porque el Estado vincula la administración y operación de los bienes nacionales a los intereses del núcleo global (Wallace, 2023). En esta visión emanada del lopezobradorismo, no está claro el interés por la asociación comunitaria, que también contempla las APPs, donde las comunidades y sociedades civiles participen activamente en la generación de bienes y servicios públicos, desde el diseño hasta la operación. Existen elementos etnoecológicos aún no seccionados por el Estado que podrían servir de puente para un reordenamiento del territorio desde el entendimiento policéntrico y comunitario, no solo empresarial, estatal o internacional. Por lo tanto, este asociacionismo es jerárquico y cuenta con una clara presencia paternalista-militar.

El carisma nacionalista

Como se documentó al inicio del texto, la conexión con el sur-sureste mexicano y la ruta transístmica proviene de un interés capitalista que se remonta a más de un siglo, durante el periodo porfirista, y que ahora se ha consumado bajo el sexenio lopezobradorista. Una de las claves relevantes para consolidar estos intereses geopolíticos interoceánicos, con la primera ruta en marcha (tramos 3 y 4), fue el impulso de una narrativa política nacionalista y polarizada, oscilante entre los valores del juarismo liberal y el cardenismo cooperativista, y que reivindicó un discurso radical entre el pueblo y sus enemigos (las élites, el neoliberalismo, los viejos partidos políticos, las mafias, entre otros).

Uno de los aciertos disruptivos del lopezobradorismo fue integrar una visión de Estado popular: un Estado del pueblo con toda la legitimidad para enarbolar los intereses de este. La visión recopila toda una cultura política que ha existido en los regímenes pasados con gobiernos autoritarios, clientelares y anquilosados en el sostenimiento de los grupos en el poder, una práctica recurrente en cualquier historia de la civilización occidental. No obstante, esto también se convirtió en una punta de lanza para gobernar la opinión pública durante su sexenio, ante una evidente crisis ideológica de los partidos políticos.

Siguiendo a Weber (2011), el liderazgo lopezobradorista se mantuvo en los márgenes de un liderazgo carismático, pues fue transmisible a los sectores populares y, sin un orden aparente, tomó una forma propia que habrá de ser situada en la historia de los regímenes políticos en México y América Latina, más allá de la simpatía o no con ello. AMLO se convirtió no solo en un servidor público o un representante democrático, sino en el acabado ideal de la defensa del pueblo, líder y jefe que incluso portó un bastón de mando conferido por la totalidad social, símbolo de autoridad de comunidades indígenas que además no se relacionan con la identidad nacional. El carisma como tipo de dominación, en términos

weberianos, tiene que ver con la transmisibilidad de la palabra de líder y la consolidación de formas litúrgicas (la opinión pública, en este caso) de hacer política, que pone en escena su idea de nación (Deusdad, 2003). Es, así pues, el verbo necesario de pronunciar ante un pueblo olvidado por sus anteriores gobernantes; la voz del exilio popular que no terminaba de encontrar en la democracia antecesora su culmen de identidad política en este entramado cultural llamado México.

De esta manera, se enuncia al proyecto del Tren Maya como el rescate del espíritu obrero que un día enarbolaron gremios proletarios en la primera mitad del siglo XX, y de las grandes hazañas de la intervención estatal en sectores estratégicos de la industria (como en el petrolero), que vieron su auge en el modelo de sustitución de importaciones por casi medio siglo. El proletariado es el pueblo, este gobierno, su imagen y semejanza.

El turismo funge como la amalgama que responde a la duda metódica sobre la operación del capital de inversión y al consumo, por medio de un tren que reacciona a las nuevas tendencias de relocalización global y la competitividad local. Sin embargo, no es objetivo de este trabajo desglosar al lopezobradorismo como categoría ideal weberiana para analizar la coyuntura actual del impasse del Estado mexicano en estos escenarios geopolíticos de desglobalización, pero sí es necesario observar la transfiguración simbólica de la cultura política que actualmente le está dando un orden y sentido a la operacionalidad del Estado y los mercados con el sistema-mundo.

La conjugación de la memoria histórica del ferrocarril, la exaltación de la soberanía nacional, la vinculación entre pueblo y progreso o desarrollo, y el fortalecimiento militar son algunas de las variables que dan juego a la puesta en marcha de este ideal del poder en la coyuntura histórica de los nuevos regionalismos globales. Cualquier acción de oposición a la visión del lopezobradorismo constituyó por tal una afrenta al pueblo, como sucedía con los cuestionamientos a las políticas de desarrollo en el neoliberalismo, y ahora el pueblo es el progreso, defendido por el ejército. Lo que está de fondo es la reproducción del sistema-mundo: modernización, desarrollo, progreso, bienestar, espacio económico, interés geopolítico, explotación humana y de la naturaleza, expansión del capital, en suma, el colonialismo interno con nuevas reproducciones.

No obstante, en cuanto a las políticas de transporte y la cuestión particular del ferrocarril, siguen sin resolverse problemas heredados de la época de industrialización nacional para el sistema ferroviario mexicano, adicionales a los propios costos del proceso de los que se hacen cargo los gobiernos locales, y principalmente las comunidades, que pasan por esquemas de despojo y extractivismo. La experiencia histórica ha mostrado que el ímpetu proletario-nacionalista no fue sostenible en el tiempo para la operación de los ferrocarriles, y décadas después llegaría a su propia extinción, lo que dio paso a otra coyuntura del ciclo económico con el neoliberalismo: la privatización de estos.

La confección del ordenamiento territorial que enarbola el Tren Maya se ha venido dando desde ángulos estratégicos como parte de las coyunturas históricas vinculadas a

procesos de transformación del capitalismo y la modernidad; aunada a una mesopolarización del desarrollo vinculada a los juegos decisivos de la división del mundo entre las fábricas globales occidentales, y por supuesto, sumada a la propia complejidad política nacional que confluye en las alternancias más o menos democráticas, más o menos libertarias, autoritarias o carismáticas con los asociacionismos y nacionalismos sui generis, pero que no dejan de sorprender a la historia de América Latina y cuyas claves es necesario visibilizar, a la luz de los acontecimientos estructurales, además de ir las contrastando con las visiones de los mundos interculturales que resisten y están en constante disputa por la defensa de sus territorios ancestrales.

Conclusiones

La instalación del Tren Maya en el sexenio de AMLO no representó una apuesta por el futuro, sino la consolidación de un pasado colonialista, la continuidad de intereses geopolíticos que alcanzaron su umbral en el siglo XIX y que fueron madurando desde el porfirismo hasta el neoliberalismo. Históricamente, el tren en el sur-sureste ha sido un asunto de resistencia y una división de acero entre el progreso económico y la justicia étnica y planetaria. A la luz de los saldos históricos de las coyunturas revisadas, el despojo y el extractivismo han permanecido constantes en el *corpus* completo de la planeación territorial del desarrollo del Estado, operando como un sistema de situaciones coloniales con sus propios esquemas de administración, tanto públicos como privados.

Lo anterior demuestra el sostenimiento de la modernidad y de los grandes intereses que avalan proyectos que impiden la autodeterminación territorial de sus habitantes. Por tanto, se configura una reproducción de un neocolonialismo interno, sustentado en razón de la explotación intercultural y ecológica, que ha sido perpetuada en el tiempo bajo diferentes enfoques estatales y gubernamentales conectados a las tendencias del momento en el sistema-mundo. Este proceso imposibilita la gestión intercultural del territorio y sus habitantes, sin respetar el valor ancestral del mismo.

Este análisis pretende haber podido explorar teóricamente los ensamblajes de la operación colonialista del ferrocarril, los esquemas de integración y desarrollo regional-nacionales, y la gestión territorial propia del gobierno de la 4T. Por ello, es importante ir vinculando al Tren Maya como un instrumento geopolítico y geoeconómico que forma parte de la operación de un nuevo colonialismo interno que sucede por las propias transformaciones del sistema-mundo, como por ejemplo, la tendencia a una integración más compacta e interconectada con los polos dominantes en un proceso de desglobalización que impulsan los Estados nacionales, así como el retorno de los nacionalismos y regionalismos en la gestión territorial desde arriba, paternalista, jerarquizada y diferenciada.

La visión del paso del tren a lo largo del país está ahora vinculada al turismo y la movilidad de pasajeros, pero en su momento lo fueron el transporte para facilitar la minería y la industria del henequén durante el siglo XX. En la península de Yucatán, únicamente han cambiado las formas de organizar el progreso y el desarrollo desde el ordenamiento territorial

eurocentrista, lo que lleva a suponer que no se trata solo de infraestructura y conectividad humana, sino de todo un sistema regional de situaciones colonialistas relacionadas al desarrollo nacional, conformando el continuum modernidad/colonialidad que se sitúa en los actuales cambios y transformaciones occidentales; ahora entre EU y China, pero que es tal y como fuera con la ex Unión Soviética durante la Guerra Fría.

Por lo tanto, el estudio a profundidad de los procesos que dan continuidad a la reproducción colonialista del desarrollo y ahora del bienestar en el territorio es crucial para poner en la mesa las coyunturas y categorías ideales que nos permitan explorar la intercausalidad de la organización y gestión del territorio maya, pensado desde una gobernanza peninsular y no solo neocolonialista, lo cual habilitaría el desafío epistemológico y metodológico a nuevas formas de autoadministración, que surjan desde otras miradas que orbitan tanto en el sistema-mundo como en las comunidades locales.

La reflexión teórica nos lleva a identificar la acción política y económica del momento histórico actual, representado por la 4T y que es en sí mismo una manifestación categorial, como lo fue el salinismo o el cardenismo, coyunturas relevantes para la vida nacional y el neocolonialismo interno que persiste, sin dejar pensar, ser y dirigir. Es fundamental que el Estado se abra la negociación en espacios saludables que permitan transitar hacia tecnologías sociopolíticas de ordenamiento territorial, desde la pervivencia, una geopolítica que busque integrar visiones de mundos y una gobernanza vinculada a la vida y los saberes comunitarios. Es un desafío que un gobierno estatal “de izquierda” reconozca la idea de estarse germinado en un neocolonialismo interno, nacido cautivo por el capital y sus leyes, y que no está dejando un lugar para el etnodesarrollo del territorio maya. Reconocer esto resultaría fértil para comenzar a construir su resignificación y decolonización, no en el sentido de un proyecto de infraestructura, sino de un planteamiento de organización del territorio con visiones en disputa.

Bibliografía

- Acosta Márquez, Eliana. (2019). ¿Las estaciones y la construcción de nuevos centros urbanos se adecuarán a las necesidades y características de las poblaciones locales? En Giovanna Gasparello (Ed.), *Impactos sociales y territoriales del tren maya: miradas multidisciplinarias* [pp. 17-22]. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Altépetl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental A.C. https://hablanlospueblos.org/adjuntos/Impacto_SocTerr_TM.pdf
- Acosta Márquez, Eliana. (2021). Relación ancestral y cuidado de la salud del territorio frente al llamado Tren Maya y otros entramados de despojo. En Giovanna Gasparello y Violeta Nuñez (Eds.), *Pueblos y territorios frente al tren maya. Escenarios sociales, económicos y culturales* [pp. 245-294]. Centro Interdisciplinar para la Investigación de la Recreación, A.C. <http://bajotierraediciones.com/wp-content/uploads/2022/04/tren-maya-enero-vf.pdf>

- Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. (2020). *Dirección de Estadística Ferroviaria. Anuario Estadístico Ferroviario 2019*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/574090/Anuario_Estadi_stico_Ferroviario_2019__2_.pdf
- Alí, Mauricio. (2012). Megaproyectos y efectos perversos de la modernidad: el bizarro caso de Urabá. *Revista Perfiles Libertadores*, 8, 72-80. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-381982>
- Barabas, Alicia. (2004). La construcción de etnoterritorios en las culturas indígenas de Oaxaca. *Desacatos*, 14, 145-168. <https://desacatos.ciesas.edu.mx/index.php/Desacatos/article/view/1091/939>
- Cardoso, Víctor. (2011, 29 de marzo). Procede fusión Ferromex-Ferrosur, tras 6 años en tribunales. *La Jornada*. <https://www.jornada.com.mx/2011/03/29/economia/036n1eco>
- Castellanos, Alicia. (2021). Turismo en el neoliberalismo: impactos y derivas en tiempos de crisis. En Giovanna Gasparello y Violeta Nuñez (Eds.), *Pueblos y territorios frente al tren maya. Escenarios sociales, económicos y culturales* [pp. 37-72]. Centro Interdisciplinar para la Investigación de la Recreación, A.C. <http://bajotierraediciones.com/wp-content/uploads/2022/04/tren-maya-enero-vf.pdf>
- Castro-Gómez, Santiago. (2005). *La poscolonialidad explicada a los niños*. Universidad del Cauca-IPUJ.
- Ceceña, Esther. (2017). Plan Puebla Panamá. *Enciclopedia Latinoamericana*. <https://latinoamericana.wiki.br/es/entradas/p/plan-puebla-panama>
- Ceceña, Esther. (2019). Geopolítica del Tren Maya. En Giovanna Gasparello (Ed.), *Impactos sociales y territoriales del tren maya: miradas multidisciplinares* [pp. 11-15]. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Altépetl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental A.C. https://hablanlospueblos.org/adjuntos/Impacto_SocTerr_TM.pdf
- Ceceña, Esther (Ed.). (2021). *Militarización del Sureste mexicano*. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, UNAM. <https://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/geopolitica.iiec.unam.mx/files/2021-09/Militarizacio%CC%81n%20del%20Sureste%20de%20Me%CC%81xico.pdf>
- Centro Nacional de Memoria Histórica. (2009). *El despojo de tierras y territorios: aproximación conceptual*. Centro Nacional de Memoria Histórica. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll2/id/35>

- Dávila, Enrique; Kessel, Georgina y Levy, Santiago. (2002). El sur también existe: un ensayo sobre el desarrollo regional de México. *Economía Mexicana Nueva Época*, 11(2), 203-260.
- Deusdad, Blanca. (2003). El concepto de liderazgo político carismático: Populismo e identidades. *Opción*, 19(41), 9-35. <https://www.redalyc.org/pdf/310/31004101.pdf>
- Dussel, Enrique. (2004). Sistema-mundo y Transmodernidad. En Saurabh Dube; Ishita Banerje y Walter Mignolo (Eds.), *Modernidades coloniales: otros pasados, historias presentes* [pp. 201-226]. El Colegio de México.
- El Financiero. (2023, 4 de septiembre). Más poder al Ejército: General Óscar Lozano Águila será el nuevo responsable del Tren Maya. *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/2023/09/04/mas-poder-el-ejercito-general-oscar-lozano-aguila-sera-el-nuevo-responsable-del-tren-maya/>
- Escaith, Hubert e Inomata, Satoshi. (2011). *Trade Patterns and Global Value Chains in East Asia: From Trade of Goods to Trade in Tasks*. WTO, IDE-JETRO. https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/stat_tradepat_globvalchains_e.pdf
- Escobar, Arturo. (2012). *La invención del desarrollo*. Editorial UC. <http://bdjc.iaa.unam.mx/items/show/118#lg=1&slide=0>
- Espejel Espinoza, Alberto y Díaz Sandoval, Mariela. (2022). Claroscuros de la cuarta transformación: Las asociaciones público-privadas en la construcción del tren maya. En Godofredo Vidal de la Rosa (Coord.), *La 4T y el régimen político* [pp. 249-286]. Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco. <http://ri.uagro.mx/handle/uagro/3889>
- Expansión. (2023, 22 de mayo). Ferrosur: ¿Qué pasó con la subsidiaria de Grupo México? *Expansión*. <https://expansion.mx/empresas/2023/05/22/ferrosur-que-paso-amlo-comenta>.
- Fernández, Eugenio. (2023, 4 de septiembre). Con la militarización del Tren Maya empieza una nueva etapa y empiezan nuevas luchas. *Pie de Página*. <https://piedepagina.mx/con-la-militarizacion-del-tren-maya-empieza-una-nueva-etapa-y-empiezan-nuevas-luchas/>
- Flores, Adrián; Deniau, Yannick y Prieto, Sergio. (2019). El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán [Archivo PDF]. GeoComunes, Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible. https://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya.pdf
- FONATUR. (2020). Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. SECTUR. <http://www.fonatur.gob.mx/gobmx/transparencia/>

DocumentosNormativos/2%20Programa%20Institucional%20de%20Fonatur%20
Tren%20Maya,%20S.A.%20de%20C.V..pdf

FONATUR. (2023). Información del Proyecto Tren Maya. *Tren Maya*. <https://www.gob.mx/trenmaya>

Garrido, Celso. (2022). *México en la fábrica de América del Norte y el nearshoring*. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/items/90924f0e-8f9b-4b16-bd6d-fd3a3c5c4ef0>

Gasparello, Giovanna. (2019). ¿La propuesta de desarrollo turístico que plantea el Tren Maya representará “una herramienta de integración y reconciliación social” o favorecerá la expansión de la violencia ligada a las economías ilegales del turismo de masas? (Estrategia Nacional de Turismo 2019-2024). En *Impactos sociales y territoriales del tren maya: miradas multidisciplinarias* [pp. 24-31]. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Altépetl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental A.C. https://hablanlospueblos.org/adjuntos/Impacto_SocTerr_TM.pdf

Gasparello, Giovanna. (2021). Turismo, economías ilegales y violencias en Quintana Roo. Evidencias, tendencias y riesgos del megaproyecto Tren Maya. En Giovanna Gasparello y Violeta Nuñez (Eds.), *Pueblos y territorios frente al tren maya. Escenarios sociales, económicos y culturales* [pp. 149-210]. Centro Interdisciplinar para la Investigación de la Recreación, A.C. <http://bajotierraediciones.com/wp-content/uploads/2022/04/tren-maya-enero-vf.pdf>

González-Casanova, Pablo. (2003). *Colonialismo interno (una redefinición)*. Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM. https://conceptos.sociales.unam.mx/conceptos_final/412trabajo.pdf

Grosfoguel, Ramón. (2022). *De la sociología de la descolonización al nuevo antiimperialismo decolonial*. Akal/Inter Pares.

Harvey, David. (2004). El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión. *Social Register*, 40, 99-129. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf>

Hernández Castillo, Rosalva Aída y Cruz Rueda, Elisa. (2021). ¿Independencia en tiempos del Tren Maya? Continuum de violencias coloniales contra los indígenas en el México contemporáneo. *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, 37(3), 394-496. <https://doi.org/10.1525/msem.2021.37.3.394>

Hinojosa, Sergio Alejandro y D'Medina Lora, Eugenio. (2016). Asociaciones Público-Privadas e ideología: ¿hasta dónde importa la tendencia política gubernamental en América Latina? Programa para el Impulso de Asociaciones Público Privadas (PIAPPEM)[Working

- Paper]. <https://www.ikonscorp.com/asociaciones-publico-privadas-e-ideologia-hasta-donde-importa-la-tendencia-politica-gubernamental-en-america-latina/>
- Hoil, Julio. (2023, 27 de julio). Patrimonio etno-territorial de los pueblos mayas del oriente de Yucatán [Video]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=hjEz3G7YDgs&t=679s>
- Kivanc, Talya. (2022, 28 de marzo). Los grandes efectos del primer ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos. *La Razón*. <https://www.larazon.es/cultura/historia/20220328/dyovxyrrdvainbjuhlujrdrw4.html>
- Lander, Edgardo (Comp.) (2000). *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/sur-sur/20100708034410/lander.pdf>
- Líneas Emergentes. (2023, 16 de enero). Sitalpech firme en su lucha contra la granja porcícola. *Líneas Emergentes*. <https://lineasemergentes.mx/sitalpech-firme-en-su-lucha-contra-la-granja-porcicola>
- López, Heriberto. (2019). Ferrocarriles mexicanos: del monopolio de estado al oligopolio privado y extranjero. En Ricardo Álvarez Arredondo (Coord.), *La reforma del Estado en blanco y negro: Agenda para la reforma del Estado* [pp. 489-502]. Antologías-UNAM. Disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2519/28.pdf>
- López-Bárceñas, Francisco. (2011). Pueblos indígenas y megaproyectos en México: Las nuevas rutas del despojo. En Marco Aparicio Wilhelmi (Ed.), *Los derechos de los pueblos indígenas a los recursos naturales y al territorio: conflictos y desafíos en América Latina* [pp. 15-17]. Icaria. <https://colsan.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1013/937/1/Pueblos%20indigenas%20y%20megaproyectos%20en%20Me%CC%81xico.pdf>
- Machuca, Antonio. (2019). ¿El proyecto del Tren Maya plantea una política sustentable de ordenamiento territorial? En Giovanna Gasparello (Ed.), *Impactos sociales y territoriales del tren maya: miradas multidisciplinarias* [pp. 15-17]. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Altépetl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental A.C. https://hablanlospueblos.org/adjuntos/Impacto_SocTerr_TM.pdf
- Malamud, Andrés. (2011). Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional. *Norteamérica*, 6(2), 219-249. <https://www.scielo.org.mx/pdf/namerica/v6n2/v6n2a8.pdf>
- Menéndez, Eduardo. (2018). *Colonialismo, neocolonialismo y racismo. El papel de la ideología y de la ciencia en las estrategias de control y dominación*. Universidad Nacional Autónoma de México. https://www.nacionmulticultural.unam.mx/portal/pdf/publicaciones_novedades_editoriales/libro_colonialismo_neocolonialismo_racismo.pdf

- Mignolo, Walter. (2010). *Desobediencia epistémica*. Ediciones del Signo.
- Mondragón, Héctor. (2008). Megaproyectos y territorios indígenas. En Juan Houghton (Ed.), *La Tierra contra la muerte*. Conflictos territoriales de los pueblos indígenas en Colombia [pp. 223-230]. CECOIN.
- Morales-Díaz Covarrubias, René Rodrigo; Ramírez Reyes Brito, Lorelei; Nava García, Emelina y Ramírez Muñoz, Jaime. (2020). *Sistema de Evaluación Exante de los Impactos Generados por la Estrategia de Desarrollo Integral de la Región Sureste* [Archivo PDF]. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Habitat. <https://publicacionesonuhabitat.org/onuhabitatmexico/Sistema-Evaluacion-Exante.pdf>
- Moreno, Eric. (1999). Privatización ferroviaria mexicana: Fechas, hechos y cifras 95-98. *Notas Instituto Mexicano del Transporte*. <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=123&IdBoletin=40>
- Nkrumah, Kwame. (1966). *Neocolonialismo. Última etapa del imperialismo* (1ª ed.). Siglo XXI Editores.
- Noda, Eder. (2023, 20 de agosto). El Tren Maya y las mismas vías del desarrollo. *La Jornada Veracruz*. <https://jornadaveracruz.com.mx/opinion/el-tren-maya-y-las-mismas-vias-del-desarrollo/>
- Okoshi Harada, Tsubasa. (1995). Gobierno y pueblo entre los mayas yucatecos posclásicos. *Revista de la Universidad de México*, 50(534-535), 22-27. <https://www.revistadelauniversidad.mx/articles/76834953-3a03-4581-89d5-35d8da972141/gobierno-y-pueblo-entre-los-mayas-yucatecos-posclasicos>
- Pérez Bravo, Alfredo y Sierra Roberto, Iván. (2001). El Plan Puebla-Panamá: Una Plataforma De Desarrollo. *Revista Mexicana De Política Exterior*, (64), 73-99. <https://revistadigital.sre.gob.mx/index.php/rmpe/article/view/804>
- Pérez, Javier. (2021). Planeación territorial en la región Sureste de México en el marco del Tren Maya. Alternativas de desarrollo y sustentabilidad. En María Amparo Venegas Herrera; Dagoberto Amparo Tello y Crucita Aurora Ken Rodríguez (Coord.), *Políticas públicas, empleo y migración en perspectiva territorial*. Vol. III *Políticas públicas, empleo y migración en perspectiva territorial* [pp. 511-524]. Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A. C., Universidad Autónoma de Chihuahua, Universidad Nacional Autónoma de México. <http://ru.iiec.unam.mx/5533/>
- Quijano, Aníbal. (2000). Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. En Edgardo Lander (Comp.), *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas* [pp. 122-151]. CLACSO, CIES. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/sur-sur/20100708034410/lander.pdf>

- Ramírez, David. (2014). Las contrapartidas de la difusión tecnológica: El impacto económico regional del ferrocarril durante la época del Porfiriato 1876-1911 en México. *Paakat: Revista de Tecnología y Sociedad*, 3(5). <http://www.udgvirtual.udg.mx/paakat/index.php/paakat/article/view/206/295>
- Regalsky, Andrés y Badaloni, Laura. (2021). Introducción a la Sección Especial: 'Historia ferroviaria del siglo XX en Argentina'. *Travesía*, 23(2), 7-24. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8554874.pdf>
- Rosas Candelas, Carlos Antonio; Sandoval Forero, Eduardo Andrés; Iglesias Piñas, David y Sánchez Barreto, Rafael Fernando. (2023). El Tren Maya en México: un proyecto contradictorio. *Ciencia Latina Revista Multidisciplinar*, 7(4), 3341-3355. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i4.7177
- Secretaría de Cultura. (2023). Ferrocarriles mexicanos. *Mexicana. Repositorio del Patrimonio Cultural de México*. <https://mexicana.cultura.gob.mx/es/repositorio/x2ambmn7nn-2>
- Secretaría de Turismo (SECTUR). (2019). *U yóol Tsíimin K'áak': El espíritu del Tren Maya*. SECTUR. <http://sistemas.sectur.gob.mx/dgots/16-espíritu-tren-maya.pdf>
- Suárez, Karina. (2023, 17 de noviembre). El Gobierno planea siete rutas férreas de pasajeros en manos de privados o de las Fuerzas Armadas. *El País*. <https://elpais.com/mexico/2023-11-17/el-gobierno-planea-siete-rutas-ferreas-de-pasajeros-en-manos-de-privados-o-de-las-fuerzas-armadas.html>.
- Turner, John Kenneth. (2011[1910]). *México bárbaro*. Universidad Veracruzana. <https://www.uv.es/ivorra/Historia/MexicoBarbaro.pdf>
- Urrutia, Alonso. (2023, 17 de septiembre). Asume Sedena control del Tren Maya; se evitarán intentos de privatización: AMLO. *La Jornada*. <https://www.jornada.com.mx/notas/2023/09/05/politica/asume-sedena-control-del-tren-maya-se-evitaran-intentos-de-privatizacion-amlo/>.
- Valencia, Arturo. (2021). Los Ferrocarriles Nacionales de México durante los años cardenistas, 1937-1940. *Mirada Ferroviaria*, 13(40). <https://www.miradaferroviaria.mx/los-ferrocarriles-nacionales-de-mexico-40/>
- Wallace, Xander. (2023). *Coloniality and Neoliberalism in el Tren Maya and PES Implementation in Mexico* [Tesis de Bachelor of Arts (BA)]. University of Iowa. <https://iro.uiowa.edu/esploro/outputs/undergraduate/Coloniality-and-Neoliberalism-in-el-Tren/9984413064402771/filesAndLinks?index=0>
- Wan, Ricardo. (2020). El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977). *Mirada Ferroviaria*, 13(38), 5-14.

Weber, Max. (2011). Historia económica general. *Fondo de Cultura Económica*.

Zarama, Rosa. (2016). Historia del ferrocarril de Nariño. *Tendencias Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas*, 17(1), 87–103.

Financiación y conflicto de intereses:

El autor de este texto declara a EntreDiversidades no tener conflictos de intereses al escribir y ceder para publicación el presente texto.

Nota del editor:

Este artículo fue arbitrado por dos especialistas anónimos mediante el Sistema Doble Ciego (Peer-Review).

Cómo citar este texto:

Noda Ramírez, Eder J. y Sánchez Suárez, Aurelio. (2025). Tren Maya: Neocolonialismo interno y Reordenamiento territorial. *EntreDiversidades. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 22, e2025A04. <https://doi.org/10.31644/ED.IEI.V22.2025.A04>



Vol. 22

año
2025



Publicación
Continua
[Volumen anual]

**Tren Maya: Neocolonialismo interno
y Reordenamiento territorial**

**Facultad de Ciencias Humanas para
el Desarrollo Intercultural Sostenible**

San Cristóbal de Las Casas

