



**Universidad Autónoma del Estado  
de México**



## **DOCTORADO EN SUSTENTABILIDAD PARA EL DESARROLLO**

**Prospectiva decolonial de los impactos socioambientales generados por la construcción del Tren Maya en el Tramo 1 de los municipios de Tenosique y Emiliano Zapata, Tabasco.**

### **T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE  
DOCTOR EN SUSTENTABILIDAD PARA EL DESARROLLO**

#### **PRESENTA**

**Mtro. Carlos Antonio Rosas Candelas**

#### **COMITÉ DE TUTORES**

**Dr. Eduardo Andrés Sandoval Forero**

**Dr. David Iglesias Piña**

**Dr. Rafael Fernando Sánchez Barreto**

**Toluca, México, diciembre de 2025**

## CONTENIDO

Introducción.....	7
Antecedentes .....	7
1. ¿Sustentabilidad en los megaproyectos?.....	18
1.1 Racionalidad de los recursos .....	19
1.2 Teoría Decolonial .....	20
1.2.1 Orígenes de la decolonialidad .....	21
1.2.2 Decolonialidad: Paradigma Otro .....	22
1.2.2.1 Dimensiones de la colonialidad.....	23
1.2.2.1.1 Colonialidad del Ser.....	23
1.2.2.1.2 Colonialidad del poder .....	24
1.2.2.1.3 Colonialidad del saber .....	25
1.2.2.1.4 Colonialidad de la naturaleza.....	26
1.2.3 Otros enfoques.....	27
1.3 El desarrollo sostenible .....	29
1.4 La sustentabilidad como enfoque del S. XXI .....	34
1.5 Megaproyectos como detonadores del crecimiento y desarrollo .....	36
1.5.1 Crecimiento y desarrollo .....	38
1.5.2 Teorías de desarrollo latinoamericanas .....	42
1.6 Configuración y dinámica territorial de los megaproyectos .....	43
1.6.1 Implicaciones territoriales y socioculturales de los megaproyectos....	47
1.6.1.1 Impactos Sociales.....	47
1.6.1.2 Impactos Medioambientales .....	48
1.6.1.3 Impactos culturales .....	48
1.7 Prospectiva de la sustentabilidad en los megaproyectos .....	49
1.7.1 Prospectiva .....	49
1.7.2 Alcances de los estudios del futuro .....	50
2. Tren Maya: El proyecto colonizador.....	53
2.1 Antecedentes del Tren Maya .....	53
2.2. El tren maya, ¿motor de desarrollo? .....	54

2.3 Ruta del Tren Maya.....	58
2.4 Principales críticas .....	63
3. Diseño metodológico de la prospectiva decolonial.....	66
3.1 Método de investigación .....	66
3.2 Método de Análisis.....	69
3.3 Método de Trabajo .....	69
3.4 Técnicas a emplear en la investigación .....	76
3.4.1 Selección de comunidades clave .....	80
3.4.2 Criterios de selección de comunidades.....	108
3.5 Recorrido decolonial para el trabajo en campo.....	109
4. La insustentabilidad de la construcción del tren Maya. Tramo 1 .....	111
4.1 Contextualización del lugar de estudio.....	111
4.2 Análisis de la información .....	116
4.2.1 La codificación .....	117
4.2.2 La categorización.....	118
4.3 Categorías analíticas de los impactos del Tren Maya.....	119
4.4 Categorías emergentes.....	129
4.4.1 El poder colonizador .....	129
4.4.2 El tren maya como imagen del elefante blanco .....	130
Conclusiones Más Allá del Desarrollo .....	132
Infraestructura y colonialidad: el “tren del elefante blanco” como metáfora de un futuro impuesto .....	132
Contribuciones a la discusión sobre la sustentabilidad.....	143
Hacia una agenda de investigación integral: líneas de análisis sobre los efectos del Tren Maya en el sureste mexicano.....	144
Referencias .....	146

Ilustración 1. Ruta del Tren Maya.....	60
Ilustración 2. Etapas de la prospectiva decolonial.....	75
Ilustración 3. Recorrido decolonial .....	110
Ilustración 4. Mapa de Ubicación. ....	111
Ilustración 5. Ayuntamiento del Municipio de Emiliano Zapata, Tabasco.....	113
Ilustración 6. Mercado de la Cabecera Emiliano Zapata, Tabasco .....	113
Ilustración 7. Fraccionamiento “Maya” .....	114
Ilustración 8. Tránsito pesado por Construcción del Tren Maya.....	114
Ilustración 9. Construcción de vías Férreas en Puente Boca del Cerro, Tenosique.....	115
Ilustración 10. Construcción de vías Férreas en Tenosique.....	115
Ilustración 11. Decolonialidad del poder.....	120
Ilustración 12. Impactos sociales.....	122
Ilustración 13. Impactos culturales .....	124
Ilustración 14. Impactos Medioambientales.....	126
Ilustración 15. El poder colonizador .....	129
Ilustración 16. El tren del elefante blanco.....	130
Tabla 1. Primeras reuniones con acercamiento al desarrollo sostenible.....	8
Tabla 2. Perspectivas del Desarrollo Endógeno.....	39
Tabla 3. Teorías del Desarrollo .....	42
Tabla 4. Ingresos estimados del Tren Maya.....	58
Tabla 5. Tramos del Tren Maya .....	61
Tabla 6. Tipos de etnografía.....	73
Tabla 7. Técnicas utilizadas durante el proceso investigativo .....	78
Tabla 8. Municipios impactados por la construcción del Tren maya .....	81
Tabla 9. Impactos generales del Tren Maya .....	108
Tabla 10. Indicadores socioeconómicos de Tenosique y Emiliano Zapata, Tabasco .....	112

## RESUMEN

La investigación aborda desde una perspectiva decolonial los efectos socioambientales generados por la construcción del Tren Maya en el Tramo 1, el cual abarca los municipios de Tenosique y Emiliano Zapata en Tabasco. Se analizan las diversas modificaciones que se presentaron como consecuencia de la construcción del megaproyecto “Tren Maya”, impulsado por el gobierno federal (2018-2024) que pretendía detonar el desarrollo social, político y económico de la región, las críticas al proyecto surgen tanto de la forma en que los discursos oficiales conciben la sustentabilidad pues según las autoridades se lograría el desarrollo sustentable del sureste de México pero se evidenció en distintas ocasiones la limitada participación de las comunidades locales en los procesos de toma de decisiones, lo que resulta en una discrepancia entre el oficialismo y las problemáticas enunciadas por la sociedad. Con base en lo anterior, uno de los principales cuestionamientos que se presentan es la forma en que se concibe la sustentabilidad, dicho concepto ha sido ampliamente debatido y definido de diversas maneras desde la Conferencia de Estocolmo en 1972. A lo largo de las décadas, distintos encuentros internacionales han buscado integrarlo en las agendas políticas, abordando no solo aspectos ambientales, sino también la inclusión social y la preservación del patrimonio cultural, desde una perspectiva tanto teórica como práctica.

El Tren maya como proyecto detonador del turismo en la región sur del país, se considera clave para la mejora en la economía de México y a partir de dicha justificación es que se plantean los problemas socioambientales que se presentan de manera intermitente en los lugares que se contemplan dentro de la construcción de las vías férreas. El estudio busca evidenciar los efectos del Tren Maya a partir de la escucha activa de las personas que lo viven desde sus comunidades y no desde un discurso oficialista, se realiza mediante un análisis crítico que integra la postura emergente de la sustentabilidad decolonial, destacando la necesidad de involucrar a las comunidades locales en la toma de decisiones que afectan sus territorios, específicamente en la planeación territorial, el uso de suelo de sus comunidades, la

determinación de efectos socioambientales así como a los modelos de gobernanza donde puedan fungir como actores políticos con voz y voto.

En este contexto, la prospectiva decolonial integrada para el análisis del proyecto se plantea como una postura alterna para “repensar” el futuro de los proyectos en territorios nacionales que integran una diversidad cultural dentro de su población, su enfoque central considera el co-diseño desde los saberes, cosmovisiones y prácticas de los pueblos originarios, así como de los habitantes de las comunidades y ciudades que son afectados de manera directa e indirecta por el proyecto.

Esta postura rechaza y cuestiona los marcos hegemónicos impuestos por el modelo de desarrollo positivista y pretende crear puentes que emerjan desde epistemologías otras pues propone además futuros posibles donde la justicia social, ambiental y epistémica estén al centro del debate y la discusión continua.

A manera de conclusión, es observable que el proyecto del Tren Maya no responde de forma adecuada a las realidades de las localidades que forman parte de su recorrido pues presenta una escasa participación en la toma de decisiones lo que puede ser una de las múltiples causales de las problemáticas recientes, lo anterior evidencia la necesidad de la cohesión social de las comunidades para autoorganizarse y defender su territorio-recursos, decidir participativamente a los líderes que los representaran así como las colaboraciones posibles con instituciones u organismos que disminuyan las asimetrías de poder.

**PALABRAS CLAVE:**

**Sustentabilidad, Decolonialidad, Tren Maya, Impactos socioambientales, Prospectiva**

## **Introducción**

La presente investigación analiza y reflexiona desde una perspectiva decolonial el proyecto “Tren Maya” que fue denominado por el gobierno federal como sustentable y que se construyó en la región sureste de México.

Dicho proyecto diseñado, propuesto y construido por el gobierno mexicano en el periodo 2018- 2024, tuvo como intención detonar el desarrollo social, político y principalmente económico de la región, garantizando así la mejora de la calidad de vida, la integración de los actores, así como de las inversiones en la zona.

El estudio se desarrolló en el Tramo uno en los municipios de Tenosique y Emiliano Zapata en Tabasco, que forman parte de la ruta del tren maya y que fueron incorporados dentro de los últimos cambios de la ruta original, se aborda a partir de los actores involucrados y afectados de manera directa por la construcción, así también como por parte del claustro académico de la Universidad Tecnológica del Usumacinta que se encuentra dentro de la zona incluyendo a estudiantes del área los cuales evidencian la manera en que se entiende, se desarrolla y se considera que los proyectos deben ejecutarse de una manera sustentable.

## **Antecedentes**

A más de cuatro décadas de la Conferencia Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo en el marco de la reunión de Estocolmo de 1972 (López, 2008), el paradigma del desarrollo sostenible se ha consolidado dentro de las agendas políticas internacionales. Este proceso no solo ha respondido a los principios ambientales que dieron origen al debate global, sino que también ha impulsado la generación de mecanismos y propuestas para la integración social y conservación cultural de los pueblos, promoviendo el desarrollo de las sociedades (Cardoso, 2006; Serrano & Barquín, 2008).

Fue a partir de la Conferencia de Estocolmo, que se presentaron a nivel mundial, múltiples encuentros de alcance internacional y nacional, que dieron pauta a una regulación en las formas de producción y consumo que habían traído como consecuencia la explotación de los bienes naturales, problemáticas sociales (desigualdad, pobreza e inseguridad), así como el quiebre en la relación entre sociedad y naturaleza. A continuación, la Tabla 1. Primeras reuniones con acercamientos al desarrollo sostenible resume de forma general algunos de los principales encuentros que realizaron trabajos colaborativos con la intención de incorporar el enfoque de la sustentabilidad a un mundo globalizado.

**Tabla 1. Primeras reuniones con acercamiento al desarrollo sostenible**

Acontecimiento	Principios
Carta de Belgrado (1975)	Se otorgó a la educación el papel preponderante para generar los cambios, mediante conocimientos, actitudes y valores, que permitieran asumir los retos que plantean los problemas ambientales en el mundo, asimismo, se establecieron directrices básicas, objetivos y metas de la educación ambiental con miras a alcanzar una mejor calidad de vida para las actuales y futuras generaciones.
Informe Brundtland (1987)	Se presenta una interrelación entre el desarrollo y el ambiente, pues el primero no se mantendría si los recursos se agotaban o se deterioraban. Dichos recursos resultan relevantes ya que a partir de estos se gesta el funcionamiento de los mercados, el crecimiento económico y el desarrollo de la sociedad a partir de la influencia del medio ambiente, lo que obligaba a preservar los recursos de las generaciones actuales y futuras.
Cumbre de la Tierra (1992)	Cooperar en el fortalecimiento de su propia capacidad de lograr el desarrollo sostenible, fortaleciendo el conocimiento científico a través del intercambio de saberes especializados y tecnológicos, e intensificando el desarrollo, la adaptación, la difusión y la transferencia de tecnologías, trayendo como aportación la agenda 2021.
Cumbre de Johannesburgo (2002)	Fue una gran oportunidad para que el mundo avanzara hacia un futuro sostenible, en que la gente pudiera satisfacer sus necesidades sin perjudicar el medio ambiente. Se reconoce que las decisiones que se aplican en una parte del mundo pueden afectar a los habitantes de otras regiones; requiere medidas con visión de largo plazo para promover las condiciones mundiales con beneficios para todos.

Acontecimiento	Principios
Cumbre de Río20+ (2012)	<p>Los principales resultados de la Cumbre de la Tierra fueron:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las negociaciones marco de las naciones unidas sobre el cambio climático.</li> <li>• Las negociaciones en el marco de la convención sobre la biodiversidad biológica.</li> <li>• La Agenda 21 (un plan de acción no vinculante, de implementación voluntaria para el desarrollo sostenible).</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia con base en Zabala, 2008; Iglesias, 2015; Mota & Sandoval 2015

Sin embargo, más allá de las propuestas de organismos intergubernamentales, el concepto de sustentabilidad, así como su aplicación para la gestión de proyectos, se han mostrado bastante ambiguos dado los contextos particulares, las diferentes disciplinas y los intereses de cada investigador, dificultando la construcción de una definición general que pueda satisfacer los diferentes escenarios e ideologías.

En este sentido, desde el surgimiento del informe Brundtland se han contabilizado múltiples definiciones de sustentabilidad, lo que, si bien hace pensar en una gran cantidad de investigadores, organismos e instituciones interesados en el estudio y gestión de esta temática, poniendo de manifiesto su importancia teórica y práctica, también exhibe una clara divergencia en su significado, de acuerdo a los presupuestos, postulados y necesidades de cada investigación (Salas & Zapata, Ríos & Osorio y Álvarez & Del Castillo, 2012)

Muestra de ello lo evidencia Montes de Oca (2018), ya que a partir del análisis de la literatura especializada se encontraron múltiples convergencias y divergencias, entre las cuales destacan autores como Meyer (2002), Bertoni (2008), Serrano y Barquín, Cruz, Arguello, Osorio y Sánchez (2012) y Buckley (2012), los estudios sobre el binomio sustentabilidad–actividad recreativa se enmarcan en enfoques de complejidad, donde se entrelazan progreso, bienestar y sostenibilidad, con énfasis en la función que desempeña esta práctica, por su condición de actividad socioeconómica, repercute progresivamente en el entorno cultural y natural de las

comunidades, generando desequilibrios estructurales en las sociedades receptoras; mientras que, desde perspectivas más próximas al concepto de la industria turística, se ha estudiado a la sustentabilidad como ventaja competitiva y factor de posicionamiento en el mercado turístico (Pedreño y Ramón, 2009; Hernández, Domínguez y Castillo, 2008; Ruiz, Ruiz y Ruiz, 2014; y Bonilla, Najera y Font, 2011) a través de la generación de etiquetas verdes y certificados ambientales para la industria hotelera y restaurantera; aunque, en muchas ocasiones, obedeciendo más a un posicionamiento de marca con esquemas de mercantilización que a un interés legítimo por la sustentabilidad (López, Frutos y Guevara, 2015). Del mismo modo, diversos autores distinguen a la sustentabilidad como un eje central para la gestión y análisis de políticas públicas indispensables en la gestión de destinos turísticos (Godfrey, 1995; Buckley, 2009; Velasco, 2016). Finalmente, desde una postura más crítica, algunos otros como Bramwell y Lane (1993), Tarlombani (2005), Vargas, Castillo y Zizumbo (2011) o Carrasco & Aquino y Calderón (2015), hacen una revisión de los postulados históricos, teóricos e inclusive epistémicos que construyen al turismo y la sustentabilidad como objeto de estudio.

## **Problematización**

Para México, el fenómeno del turismo es una actividad que se ha posicionado como uno de los sectores principales para detonar la economía de las comunidades, pues el turista no solo consume los recursos locales, sino también, hace uso de hospedaje, alimentación, transporte, salud y recreación; dichos servicios forman parte de los giros principales a los que se dedica la población de la comunidad anfitriona y es donde por medio de los empleos directos e indirectos que se presentan, se visualizan diversas oportunidades para mejorar la calidad de vida de la localidad.

En el año de 1969 se comenzaron a manifestar los primeros síntomas del agotamiento del modelo económico desarrollista, a partir de los impactos medioambientales que se observaban en los destinos turísticos tradicionales, como Veracruz, La Paz y, sobre todo, Acapulco y Mazatlán. Fue así que los funcionarios del Banco de México, se

plantearon la necesidad de construir proyectos de sol y playa siguiendo un nuevo modelo, al que llamaron Centros Integralmente Planificados (Tulio y Santamaría, 2015), que al paso de los años y con el posicionamiento de los destinos, se consolidaron como “polos turísticos” que más que generar empleos, redistribución de la riqueza y mejora en la calidad de vida, crearon nuevas comunidades pobres, lejos del centro de las ciudades, en las cuales se concentra la mayor cantidad de personas que se encargan de ofrecer servicios a los turistas, sin contar con infraestructura básica dentro de sus localidades, dichos efectos son el resultado de la falta de visión de los destinos, además de que no existía personal capacitado que pudiera estar ofreciendo servicios personalizados o diferenciados, asimismo, las nulas regulaciones laborales en el ámbito turístico dieron cabida a que la población que logró obtener algún empleo generado por dichos proyectos, no fuera remunerada justamente, pues las malas condiciones de trabajo no solamente se visualizaron en salarios bajos, sino también, en el nulo acceso a prestaciones laborales (seguridad social, vivienda, fondo para el retiro, entre otros).

La administración federal vigente (2018-2024), ha propuesto megaproyectos, tomando como eje transversal a la actividad turística, tal es el caso del “Aeropuerto de Santa Lucia” con un costo total de 172 mil millones de pesos (Ramos, 2019), y el “Tren Maya” con un monto de 156,000 millones de pesos, es decir, casi 17,000 millones de pesos más de lo que en su momento se planteó (Infobae, 2020), como consecuencia de la escasa planeación.

El Gobierno de México dijo que el Tren Maya se convertiría en una oportunidad para potenciar el desarrollo social, cultural y económico de la península de Yucatán, se trata de un vehículo posibilitador de transformaciones en el entorno de la población, que permitirá mejorar las condiciones de vida de las personas (Gobierno de México, 2019).

No obstante, a partir del discurso político y de sus intenciones por apoyar a los Estados del Sur del País, el recorrido de las vías del Tren Maya afecta de manera inmediata el entorno ambiental y en lo particular a por lo menos 10 áreas naturales protegidas (Carabaña, 2020), y en la cuestión social a 160 ejidos por donde pasará la vía o donde

se construirían las estaciones. En el área de influencia del Tren Maya se verán perturbados 7,274 puntos de valor arqueológico, así como la vida cultural de 62 grupos etnolingüísticos reconocidos en México, de los cuales 44 habitan en la región del proyecto. Estos últimos han preservado su lengua y su cultura en 197 localidades indígenas, que en conjunto reúnen a 143,866 personas consideradas históricamente segregadas y vulnerables (Mandujano, 2019).), las cuales se consideran segregadas y vulnerables.

Lo cuestionable del proyecto radica en la escasa planeación y negligencia en su diseño que no considero los efectos ambientales en la zona de estudio, los incipientes esfuerzos por la protección y conservación de los espacios prehispánicos que sin duda resultan afectados, asimismo de un entendimiento mínimo por parte de la población local referente a la situación de los próximos habitantes que podrían llegar a ocupar espacios en sus comunidades, los residentes pueden verse impactados por el encarecimiento de productos, una segregación aún mayor a la que se enfrentan y de la misma forma, un desplazamiento en oportunidades laborales al no contar con conocimientos y competencias básicas para la atención al cliente, lo que a su vez fomentará una inmigración de personal capacitado hacia dichas localidades, sin olvidar las consecuencias tentativas y más difíciles de percibir: cambios en los modos de vida, desintegración social, deterioro del patrimonio cultural, pérdida de identidad y procesos de aculturación (Ceceña y Veiga, 2019), así como despojo de servicios básicos como drenaje, luz eléctrica, medios de comunicación, entre otros.

El objeto de investigación del presente proyecto son los impactos socioambientales que se presentan a partir de la construcción y operatividad del proyecto en la región sureste del país, específicamente en los municipios de Tenosique y Emiliano Zapata, Tabasco cuyos discursos emergidos por las autoridades gubernamentales estuvieron centrados en promesas de desarrollo, crecimiento económico y mejora de la infraestructura de la localidad, lo anterior en el periodo 2020-2022

El Tren Maya inició su construcción a partir de enero de 2020 en la región sureste de México contemplando los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán con el objetivo de facilitar el tránsito entre habitantes de las localidades y

turistas que se trasladana los destinos mayormente visitados.

## **Justificación**

Dado el discurso presentado por la administración federal (2018-2024), que funge como justificación para la construcción del Tren Maya, es que dicho proyecto tiene como base el desarrollo de las localidades, que contradictoriamente han comenzado a presentar impactos negativos a partir de la puesta en marcha, tales efectos pueden atribuirse a que los habitantes de las localidades, no fueron informados y sensibilizados sobre las alteraciones socioculturales y medioambientales que se presentarían de forma inmediata, asimismo, dichas afectaciones se agudizaran en cuanto el tren se encuentre ofreciendo el servicio bajo el cual ha sido creado, pues a partir de la interacción entre visitantes nacionales e internacionales posiblemente se modificará el modo de vida y por ende, los tipos de empleo de la comunidad, dichos escenarios no concuerdan con los argumentos de la sustentabilidad bajo los cuales se maneja la propuesta, ya que lejos de mejorar la calidad de vida, es posible que se presente un encarecimiento por la especulación entre las tierras que se encuentran alrededor de la obra.

La relevancia del estudio radica en la necesidad de comprender y cuestionar los impactos y afectaciones generadas por la implementación de proyectos que, como el Tren Maya, no contemplan de manera integral los factores contextuales ni a los actores involucrados. La información recabada no solo deconstruye las lógicas del discurso oficial, sino que también orienta estrategias que ayuden a minimizar los efectos negativos y potenciar aquellos impactos que puedan ser genuinamente beneficiosos para las comunidades.

La aplicación de una prospectiva cualitativa (LISA, 2020), permite la construcción de escenarios que, desde una perspectiva decolonial, anticipen y cuestionen la realidad posible a presentarse; el punto de análisis de esta investigación, son las oportunidades del fortalecimiento comunitario y las amenazas sistémicas que el

modelo de desarrollo impuesto representa para el tejido social, más allá de una rentabilidad económica.

Estos escenarios junto con la información recopilada forman una parte indispensable en cuanto a una planeación estratégica de los proyectos, ya que, mediante dichos estudios, se prevén diferentes situaciones negativas que se estarán presentando en un futuro pero que, con el control de estos indicadores se encuentran en condiciones de diseñar acciones estratégicas pertinentes para mitigarlas o hacerles frente y convertirlas entonces, en ventajas ante la competencia nacionalo internacional.

Este tipo de investigación crítica y situada no solo aporta información relevante para las autoridades gubernamentales responsables de diseñar y gestionar directrices turísticas, sino que también enriquece el ámbito académico al contribuir, desde enfoques, métodos y saberes incluidos aquellos provenientes de las comunidades locales contribuyendo así a una construcción del conocimiento más plural, situada y crítica frente a los modelos tradicionales de cientificidad.

En el caso particular del presente trabajo, el análisis se sitúa dentro del campo del turismo teniendo como eje principal al tren maya, el cual desde la perspectiva oficial es considerado como un proyecto sustentable”. En ese sentido, el abordaje del estudio se realiza desde una perspectiva decolonial.

La perspectiva decolonial aplicada al análisis del Tren Maya consiste en evidenciar las lógicas extractivistas y eurocéntricas que enmarcan el discurso oficialista del desarrollo, este enfoque no busca perpetuar el modelo dominante de producción y consumo, sino reivindicar un equilibrio en las relaciones sociedad-naturaleza, considerando dimensiones políticas, económicas, sociales, culturales y ambientales, desde los saberes y prioridades de la comunidad local. Sin embargo, las afectaciones inmediatas observadas (despojo de territorios, fragmentación social y militarización) distan de dicho equilibrio, lo que abre un espacio para el cuestionamiento profundo sobre los intereses ocultos y propósitos reales que subyacen en el proyecto, exponiendo la manera en que esta ideología enmarca la persistencia de la colonialidad del poder.

Estos efectos (positivos o negativos), sin duda, pueden ser analizados a partir de las esferas básicas de la sustentabilidad (sociales, culturales, económicas y ambientales), lo que genera un modelo de análisis bajo categorías específicas en dicho proyecto, que permita dimensionar los escenarios posibles a presentarse a un corto, mediano y largo plazo.

La necesidad de este tipo de estudios radica en la intencionalidad de generar una reflexión real sobre el argumento de la sustentabilidad en proyectos regionales que inciden no solamente en posibles beneficios para la población, sino que debe revisarse en conjunto con los bienes naturales, los actores involucrados y sus relaciones existentes; de esta forma, se podrá acercarse a un eventual escenario que evidencia las problemáticas o alcances del desarrollo que se han presentado.

## **OBJETIVOS**

### **General**

Analizar críticamente, desde la perspectiva decolonial, los mecanismos de poder y las dinámicas de territorialización implicados en la construcción del tramo 1 del Tren Maya, así como sus impactos socioambientales a corto (tres años) y largo plazo (diez años) en los municipios de Tenosique y Emiliano Zapata, Tabasco.

### **Específicos**

- Reconocer desde una perspectiva decolonial, las afectaciones e impactos socioambientales de corto plazo (tres años) asociados a los mecanismos de poder y las dinámicas de territorialización en la construcción del tramo 1 del Tren Maya, integrando elementos críticos sobre la viabilidad del proyecto y el grado de participación comunitaria en el proceso.
- Realizar una prospectiva decolonial de los posibles impactos y reconfiguraciones socioambientales de largo plazo (diez años) derivados de la construcción del tramo 1 del Tren Maya, anticipando escenarios que permitan proponer estrategias

de mitigación, adaptación y gobernanza territorial acordes con las necesidades, derechos y epistemologías de las comunidades locales.

### **Preguntas de investigación**

- ¿Cómo se configuran y perciben, desde las voces de las comunidades locales, los impactos y afectaciones socioambientales que emergen en el corto plazo (tres años) y que podrían manifestarse en el largo plazo (diez años) a raíz de la construcción del Tramo 1 del Tren Maya en Tenosique y Emiliano Zapata, Tabasco?
- ¿Cómo experimentan las comunidades del territorio los efectos inmediatos del Tramo 1 del Tren Maya en sus formas de vida, relaciones socioculturales, prácticas cotidianas, territorialidades y vínculos con la naturaleza, en el marco de los mecanismos de poder que acompañan el proyecto?
- ¿Qué escenarios socioambientales futuros pueden anticiparse en el corto, mediano y largo plazo considerando los procesos de territorialización, las dinámicas de poder y las reconfiguraciones comunitarias que genera la implementación del Tramo 1 del Tren Maya?

Para responder a estos cuestionamientos, el presente trabajo se estructura en cinco capítulos que analizan uno de los proyectos de la administración federal (2018-2024), a partir de la implementación de una infraestructura férrea que permita los desplazamientos turísticos, domésticos y los intercambios comerciales en la región.

El capítulo 1. ¿Sustentabilidad en los megaproyectos?, articula un marco de referencia para explorar cómo la sustentabilidad se concibe y aplica en megaproyectos, en él se exploran las nociones de sustentabilidad y su aplicación en megaproyectos, discutiendo cómo se integran (o fallan en integrarse) en los enfoques actuales de desarrollo. Se presenta la teoría decolonial que proporciona una postura alterna para reflexionar cómo las dinámicas de poder y la colonialidad afectan la implementación y los resultados de estos grandes proyectos.

En lo que respecta al capítulo 2. “Tren Maya: El proyecto colonizador”, se analiza en

detalle el proyecto en cuestión, explorando sus antecedentes, la justificación presentada como motor de desarrollo y las críticas que ha suscitado. Se describe su ruta, con especial atención al tramo 1, y se examinan las implicaciones socioambientales derivadas de su implementación. Este análisis cuestiona la sustentabilidad del proyecto y su posible rol como agente colonizador, al imponer cambios significativos sin garantizar la consulta y participación adecuada de las comunidades locales.

El capítulo No. 3 “Diseño metodológico de la prospectiva decolonial”, detalla la estructura de la investigación, explicando los métodos de recolección y análisis de datos utilizados, en éste se describe la metodología cualitativa adoptada, incluyendo entrevistas, conversatorios y observación, así como el uso de software especializado para la codificación y categorización de los datos. Además, se presenta el enfoque decolonial del trabajo de campo, subrayando la importancia de una metodología que respete y valore las perspectivas y conocimientos locales.

El capítulo 4 “La insustentabilidad del tramo 1 del Tren Maya”, presenta los resultados del análisis cualitativo, destacando los impactos socioambientales encontrados durante el proceso de campo, se contextualiza el área de estudio y se examinan los datos obtenidos, identificando categorías emergentes relacionadas con la decolonialidad del poder y otros impactos del proyecto.

El capítulo 5 “Más Allá del Desarrollo”: Alternativas Epistémicas y Desafíos de la Sustentabilidad Decolonial, subraya la necesidad de adoptar enfoques decoloniales en la planificación y evaluación de megaproyectos, proponiendo una mayor inclusión de las voces y perspectivas locales como vía para dismantelar las lógicas coloniales que aún permean los discursos del desarrollo y avanzar hacia una sustentabilidad pensada desde y para los territorios.

## 1. ¿Sustentabilidad en los megaproyectos?

Durante la década de 1950, México experimentó un proceso de transformación económica sustentado en el modelo fordista de producción, caracterizado por la estandarización, la mecanización y el aumento del consumo de bienes manufacturados; este modelo se articuló con la política económica de Sustitución de Importaciones, orientada a fortalecer la producción nacional y reducir la dependencia del exterior, dando paso, a mediados de la década, a la etapa del Desarrollo Estabilizador.

Sin embargo, este modelo de desarrollo, centrado en la expansión industrial y en la acumulación de capital, generó impactos ambientales significativos. La naturaleza fue concebida principalmente como fuente de materias primas e insumos para la producción, lo que condujo a la sobreexplotación de recursos naturales, la degradación y erosión de suelos y la escasez progresiva de bienes naturales.

Lo anterior origina que diversas organizaciones e instituciones manifestaran la necesidad de diseñar acciones como bloqueos en carreteras, creación de comités, entre otras, con el objetivo de generar la menor cantidad de afectaciones al entorno en el que se insertaba el modelo de producción económica.

El modelo fordista fortaleció el proceso de industrialización y de la incorporación de la iniciativa privada como actor principal de la economía pero que lejos de resolver los problemas a los que se enfrentaba la sociedad del siglo XX agudizó las condiciones de precariedad en las que se encontraban los habitantes no solo de las comunidades rurales sino también los que se hallaban en las urbes ya que justamente era en éstas mismas las que albergaban a la mayor cantidad de población considerada en situación de pobreza (Arrigada, 2000. Pag. 13).

A raíz de estas problemáticas, las naciones han implementado progresivamente estrategias de desarrollo económico que buscan mejorar las condiciones financieras, a menudo con un desinterés explícito en las afectaciones hacia el medio ambiente. Dentro de este marco, destacan proyectos de infraestructura a gran escala, tales como

la construcción de carreteras, fábricas, conjuntos habitacionales, aeropuertos, entre otros, que tienen como propósito propiciar fuentes de empleo con la intención de favorecer la conectividad y reactivar los sectores productivos de la región.

### **1.1 Racionalidad de los recursos**

Las políticas territoriales implementadas por los Estados, guiadas por una perspectiva economicista han priorizado el crecimiento y la generación de desempleo; esta orientación ha generado factores limitantes y desigualdades en la distribución y acceso de los recursos naturales lo que pone en evidencia la falla de dicho enfoque, pues se asume que el crecimiento económico es sinónimo de una mejora sustancial en la calidad de vida de la población lo cual dista totalmente de la realidad presentada.

El proceso civilizatorio de la modernidad se ha fundado en principios de racionalidad económica e instrumental que han moldeado las diversas esferas del cuerpo social: los patrones tecnológicos, las prácticas productivas, la organización burocrática y los aparatos ideológicos del estado (Leff, 1998. Pág. 114).

Los principios de la racionalidad han transitado a lo largo de la historia como reflejo de los cambios en las prioridades institucionales; esta evolución se manifiesta en la manera en que se toman las decisiones prioritarias de cada momento ya que hace unas décadas se privilegiaban cuestiones religiosas sobre las técnicas, mientras que, en la actualidad, dominan las cuestiones económicas sobre las ambientales.

Específicamente, la racionalidad económica opera bajo una lógica que busca sistemáticamente la maximización de las tasas de ganancia; es necesario destacar que este enfoque instrumental no tiene como fin primordial la mejora de las condiciones sociales o el bienestar colectivo, sino la optimización del rendimiento financiero, lo que genera conflictos directos con objetivos de desarrollo social y sustentabilidad

Una característica que resaltan en los principios de racionalidad es la de desarrollar económicamente los territorios, a partir de los recursos naturales que le rodea y que

poseen, pues éstos van perfilando las actividades o sectores productivos en los cuales la sociedad puede incluirse a través del empleo remunerado.

La desmedida preeminencia de los beneficios económicos promovida a través de proyectos de infraestructura e inversión público-privada es el principal factor por el que se generó el proceso de industrialización de las naciones, esta primacía de la rentabilidad invisibilizó las necesidades reales, los conocimientos de la población y las formas de vida de las comunidades rurales.

Los procesos de exclusión social y económica que afectan a estas comunidades no se deben solo a una carencia de políticas públicas, sino que son el resultado de

Es por ello, que, para lograr un entendimiento sobre las necesidades, los proyectos de mejora de calidad de vida e incluso las formas de integración de las comunidades, resulta necesaria otra visión, pues la impuesta por los discursos de las instituciones ha resultado insuficiente para la inclusión de los diferentes actores involucrados en los proyectos, es así, como se han generado en América Latina algunos constructos teóricos que enfatizan las visiones históricas de los pueblos originarios.

## **1.2 Teoría Decolonial**

Una de las perspectivas teóricas que han permitido problematizar de manera crítica los procesos históricos vividos por las comunidades locales, es la denominada “Teoría Decolonial”, cuyo surgimiento y postulados cuestionan las estructuras de poder, formas hegemónicas de conocimiento, así como las continuidades de la colonialidad en los territorios.

Tanto el concepto de la sostenibilidad como el de la sustentabilidad, han sido términos y enfoques paradigmáticos que fueron propuestos y discutidos en múltiples reuniones internacionales, pero que, en la mayoría de las ocasiones, son las naciones económicamente mejor posicionadas las que proponen y respaldan dichas iniciativas, bajo las cuales el dominio y control de las naciones dependientes puede seguir perpetuándose.

De este modo, las naciones históricamente situadas en posiciones de asimétrica o denominadas subdesarrolladas pueden iniciar proceso de reflexión anclados en sus experiencias y contextos específicos, a partir de ello, la categoría de la colonialidad emerge como una interrogante sobre las libertades y posibilidades de autodeterminación de estos países, dando lugar a dinámicas de decolonialidad que no solo cuestionan las estructuras políticas, sino también en aquellas que direccionan los procesos de la sustentabilidad.

Al respecto, se aprecia que en términos de la colonialidad imperan las relaciones de poder, o el ejercicio de la hegemonía, no se limitan solo al sometimiento económico-político y jurídico-administrativo del centro sobre la periferia, sino que además resulta fundamental incorporar la dimensión cultural (Pajares y Loret de Mola, 2016. Pág. 99).

### **1.2.1 Orígenes de la decolonialidad**

La decolonialidad nace como una crítica de la herencia colonial, huella palpable en la organización social y la construcción histórica y cultural de los pueblos latinoamericanos (Díaz, 2017). Esta perspectiva en construcción constituye una propuesta epistémica, teórica y metodológica “latinoamericana” para comprender las relaciones de poder/dominio en el espacio-tiempo, así como para la superación de la matriz histórica-colonial de poder y la liberación de los sujetos subalternos de esa matriz.

A nivel epistémico y teórico, el pensamiento decolonial es concebido por Mignolo (2007), Walsh (2007) y Escobar (2005) como un *paradigma otro* en vez de ser considerado un nuevo paradigma, porque pone en cuestión no solo el linealismo histórico y el evolucionismo paradigmático del pensamiento occidental/moderno sino también la eficacia de las teorías sociales modernas y contemporáneas para dar cuenta de las realidades (socioeconómicas y culturales).

También cuestiona su responsabilidad en la reproducción de la colonialidad del conocimiento a través del uso de métodos y categorías modernas, que al cerrarse en

la tradición europea occidental, dominante e imperial, ignoran, invisibilizan y subalternizan otras epistemes u otros modos de conocimiento y significación (Vargas, 2009. Pág. 3). La decolonialidad se origina como una construcción alterna, crítica e innovadora que reflexiona sobre las complejas relaciones de dominación entre Europa y América Latina, con el objetivo de promover una nueva postura de pensamiento que desarraigue la herencia colonial, palpable en las relaciones sociales y culturales que aún permanecen como vestigio no tan endeble de la construcción de una identidad, la cual se forjó desde los albores de la modernidad en los siglos XV y XVI (Díaz, 2017).

### **1.2.2 Decolonialidad: Paradigma Otro**

Su principal fuerza se la otorga a su reflexión continuada sobre la realidad cultural, económica y política latinoamericana, que incluye el conocimiento de los grupos subalternos (Vargas, 2009. Pág. 3), una de las principales características de este “paradigma otro”, radica en la desobediencia epistémica, que promueve el proceso de decolonialidad por medio de la emergencia de pensamientos de frontera.

El concepto de “giro decolonial” fue teorizado por Maldonado Torres, en 2005, y contextualizado como el tercer elemento de la modernidad/colonialidad el cual significa la acción y la lucha contra los pilares que sostienen la colonialidad, en los análisis decoloniales, la racionalidad europea (RE) conceptualiza la naturaleza como subyugada al sistema moderno capitalista. Ese proceso ha afectado directamente las dinámicas culturales indígenas una vez que la naturaleza es su medio de sobrevivencia. De manera general, el ser humano se asienta, cuando se conecta material y simbólicamente a su territorio (Morales y Girao, 2017. Pág. 137).

La perspectiva decolonial sostiene que la cultura no es un producto derivado de los procesos de la economía política, sino que se encuentra intrínsecamente vinculada a ellos; desde esta mirada, se reafirma la estrecha interdependencia entre capitalismo y cultura, entendida como una relación constitutiva y no subordinada.

Asimismo, esta corriente comparte con el análisis del sistema-mundo y con los estudios poscoloniales la crítica al desarrollismo y a la nordomanía, entendida como la tendencia de las élites e intelectuales del Sur global a reproducir e imitar los modelos del Norte, a la desigualdad de géneros, a las jerarquías raciales, al eurocentrismo (actitud colonial frente al conocimiento) y a los procesos culturales/ideológicos que favorecen la subordinación de las periferias a los centros capitalistas (Vargas, 2009. Pág. 5).

### **1.2.2.1 Dimensiones de la colonialidad**

Desde la perspectiva decolonial el concepto de la decolonialidad resulta apropiado para trascender la idea eurocéntrica, según la cual, con el fin de las administraciones coloniales y la constitución de los estados-nación en las periferias se pasa de un mundo descolonizado y/o poscolonial (Vargas, 2009. pág. 5).

Bajo esta lógica, el paradigma decolonial invita a las poblaciones a reconfigurar no solo su manera de trabajar, sino, especialmente su manera de reflexionar, de analizar y de pensar, que por ende tendría replanteamientos sobre su comportamiento, sus formas de relacionarse e incluso sobre las metas que se ha planteado en la vida, en este mismo sentido, se invita a decolonizar el pensamiento, el ser, la naturaleza y el poder.

#### **1.2.2.1.1 Colonialidad del Ser**

La infravaloración o inferiorización de la vida colonizada y de la vida inscrita en la lógica cultural de la colonialidad se puede denominar colonialidad del ser. Esto significa que la naturaleza y la vida de unos se constituyen en medios, instrumentos u objetos de uso (*lus utendi*), goce (*lus fruendi*) y disposición (*lus abutendi*) para otros (para los colonizadores anteriormente, y para los agentes del capitalismo, actualmente). El discurso de la colonialidad del ser enuncia el despojo de la condición humana (deshumanización o sub-humanización) que padecieron los pueblos amerindios colonizados (siglo XVI-XVIII) y que continúan padecido los pueblos que

integran el sur-global.

La colonialidad del ser es un término que designa la condena de los habitantes del sur global a vivir bajo el peso de una culpa o una deuda que supone la imposibilidad de existir auténticamente debido al alienante sometimiento del que son objeto. La colonialidad del ser es la expresión de una vida de condena, la cual encierra violencia, explotación y exclusión, así como una aporía: ya que, purgar una condena implica la ejecución de una decisión judicial, la cual recae sobre alguien que jurídicamente nunca ha sido juzgado (Mújica y Fabelo, 2019. Págs. 4-5).

Bajo estos argumentos, la teoría decolonial invita al replanteamiento de los individuos, a un autorrespeto, a un sentido de valoración personal en el que las comunidades evidencien la relevancia que tienen sus habitantes en el sentido de que son poseedores de bienes naturales, de conocimientos ancestrales, de técnicas de producción, así como de cuestiones de relaciones sociales pero que el sistema hegemónico los ha invisibilizado e imposibilitado en su actuación.

En este sentido la teoría decolonial genera un replanteamiento y una reconfiguración bajo la lógica de una reflexión, de una reconfiguración en la que se deje de objetivar a las personas y se les reconozca como tal y no únicamente como una extensión de máquinas que cumplen determinadas funciones en el sentido de una producción industrial. Asimismo, dentro de la decolonialidad del ser es necesario que las personas puedan unir esfuerzos y luchar contra el sistema opresor bajo el que viven, evitando así una mayor cantidad de despojos de sus territorios o bien que se ven ensombrecidas incluso sus técnicas de producción, formas de vivir, tradiciones y costumbres expresadas en su cosmovisión.

#### **1.2.2.1.2 Colonialidad del poder**

Entendida como los patrones del poder moderno que vinculan la raza, el control del trabajo, el Estado y la producción de conocimiento. Esta colonialidad del poder instauró en América Latina una estratificación social que ubica al blanco europeo en la cima mientras el indio y el negro ocupan los últimos peldaños estos dos grupos son

construidos como identidades homogéneas y negativas. Fue este uso e institucionalización de la raza como sistema y estructura de clasificación el que sirvió como base para posicionar jerárquicamente ciertos grupos sobre otros en los campos del saber (Quijano, 1999. Pág. 229).

En este ámbito, la teoría decolonial plantea cuestionamientos sobre la manera en que el dominio, control y toma de decisiones se basan en estructuras jerárquicas que benefician principalmente a las naciones, empresas e individuos del occidente, pues se considera que son éstos los que cuentan con la facultad y conocimientos necesarios para transitar hacia la “modernidad”, no obstante, aún y cuando los procesos de colonización terminaron hace ya algunos siglos, la filosofía en la forma de continuar trabajando no ha cambiado del todo, pues se siguen privilegiando a ciertos grupos que oprimen a los pueblos y comunidades. Por tanto, resulta necesario el trascender e integrar ahora los procesos democráticos no institucionalizados pero que han funcionado en diferentes localidades que integran a cada Estado nación, por consiguiente, una reconfiguración en la toma de decisiones, en las personas que integran los gabinetes e incluso la autoridad que puede establecerse por cada rol, deberán estar en función de las necesidades y contexto de cada entorno social, pues las estrategias no pueden ser replicadas sin considerar los elementos que caracterizan a cada localidad.

#### **1.2.2.1.3 Colonialidad del saber**

La colonialidad del saber es una construcción social e histórica en la que la creación de la economía del mundo en los albores del siglo XV conlleva la legitimación de saberes dominantes y la construcción de saberes oprimidos. Así, la lógica científicista sólo valora aquellas construcciones epistémicas y metodológicas que permiten prolongar dicha colonialidad y reproducir la lógica de la matriz cultural de dominación. “El dominio hegemónico genera los ‘saberes sometidos’, definidos como la suma de contenidos históricos que fueron sepultados, enmascarados en coherencias funcionales o formales, que representan enfrentamientos, luchas y acciones concretas

ante lo que se plantea como meta el olvido histórico sistemático, de tal modo que 'los saberes sometidos son esos bloques históricos que estaban presentes y enmascarados dentro de los conjuntos funcionales y sistemáticos, y que la crítica pudo reaparecer por medio, desde luego, de la erudición (Avila, 2011, pág. 4).

Bajo el paradigma anteriormente mencionado, la teoría decolonial incita a una reconsideración por parte de las comunidades, pueblos originarios y localidades a resignificar sus conocimientos, su lenguaje, sus formas de trabajo, y a valorizar sus inteligencias expresadas en las explicaciones que tienen en torno al origen de sus comunidades, el propósito que persiguen y las maneras para poder alcanzarlo. La decolonialidad en este aspecto no es otra cosa, más que apreciar y legitimar los conocimientos no científicos de los territorios pues con base en su experiencia y su relación profunda con el entorno han sido capaces de generar innumerables saberes, prácticas y formas de aprovechamiento sustentable de la naturaleza.

#### **1.2.2.1.4 Colonialidad de la naturaleza**

Este tipo de colonialidad hace referencia a la división binaria cartesiana entre naturaleza y sociedad, un esquema que descarta por completo la relación milenaria entre seres, plantas y animales como también entre ellos, los mundos espirituales y los ancestros (como seres también vivos). De hecho, esta colonialidad de la naturaleza ha intentado eliminar la relacionalidad que es base de la vida, de la cosmología y del pensamiento en muchas comunidades (Walsh, 2007. Pág. 6).

Finalmente, la decolonialidad de la naturaleza insta a regenerar los lazos sociedad-naturaleza que existían previo a la llegada de los españoles en el continente europeo, pues las culturas prehispánicas tenían un especial aprecio por el medio que les rodeaba, cuidaban de sus bienes e incluso eran considerados como seres más valiosos que la humanidad, pues al ser un regalo de sus deidades, se consideraba casi una obligación el cuidado y preservación del medio natural pero que a partir del proceso de modernidad al que fueron sometidos, éstos olvidaron esa relación tan estrecha hasta tal punto que se autonostraron como poseedores de todo lo que les

rodeaba. No obstante, aún en pleno siglo XXI, los pueblos originarios aún preservan esa relación hombre-naturaleza a partir de la cosmovisión expresada en sus ritos, específicamente en las labores del campo como la siembra, cosecha y recolección de alimentos las cuales han permitido que se continúe estrechando esa relación en el que se protege y conserva el bienestar de todos los seres que habitan y cohabitan en ese territorio.

Considerando los distintos ámbitos de la colonialidad que señala esta postura alterna denominada “teoría decolonial”, se vuelve necesario replantear, analizar y reflexionar críticamente las propuestas impulsadas por las autoridades gubernamentales; las cuales en diversas de ocasiones no toman en consideración las necesidades, puntos de vista, habilidades e incluso los elementos y factores ya sean del medio natural o del contexto cultural de cada uno de los pueblos que están siendo afectados por estos megaproyectos.

En este sentido, el presente documento reflexiona la manera en que las intervenciones por medio de megaproyectos, modifican estilos de vida lo cual se puede entender como una “Colonialidad del ser”, se alteran paisajes y bienes naturales, “Colonialidad de la naturaleza”, se invisibilizan los avances y saberes de las comunidades al integrar tecnología ajena al país, “Colonialidad del saber” y finalmente se instaura una vida heterogénea a la del resto de las metrópolis, en las cuales, se priorizan cuestiones económicas y efímeras que impactan de manera inmediata a los bienes naturales y culturales, todo esto bajo un “proyecto de nación”, que se podría categorizar como “Colonialidad del poder”.

### **1.2.3 Otros enfoques**

El concepto postcolonialidad tiene su origen entre los pensadores de la India para describir la situación de su país después del colonialismo británico en 1947 y que planteaba una situación radicalmente nueva:

El concepto de *postcolonialidad* surge en la India como una categoría crítica para describir la situación radicalmente nueva que enfrentó el país tras la independencia

del dominio británico en 1947. Diversos intelectuales indios, entre ellos Bhabha (1994), Chakravorty (1988) y t Guha (1982), reflexionaron sobre las continuidades y rupturas que el colonialismo dejó en las estructuras culturales, políticas y sociales. Sus aportaciones, junto con las de Chatterjee (1993) y Chakrabarty (2000), consolidaron un campo de estudio que problematiza la persistencia de las lógicas coloniales en los contextos contemporáneos, dando voz a los sujetos subalternos y proponiendo nuevas formas de pensar la identidad, la historia y la cultura en sociedades poscoloniales.

En América Latina el concepto postcolonialidad tuvo una amplia recepción y desarrollo entre sus pensadores quienes recurrieron a él para explicar el lugar político y cultural del continente en el mundo globalizado, y establecer nuevas relaciones con el pensamiento periférico denunciando las formas de colonialismo sobrevivientes. En ambos casos, India y América, pusieron en relieve la figura del sujeto subalterno como el gran perjudicado durante la época colonial pero también en la era republicana.

La postcolonialidad se asocia a un debate sobre un “cambio de paradigma” que propone metodologías radicalmente nuevas para el análisis de la realidad social y cultural latinoamericana y de los pueblos históricamente subordinados por la lógica colonial y eurocéntrica, sumándose a otros conceptos que flotaban en el ambiente como “Modernidad periférica”, “Identidad fracturada”, “Premodernidad”, “Archivos de la Memoria”, “Construcción de la Nación”, “Ciudadanía global.

La postcolonialidad fue vista como una metodología que permitía ubicar a los estudiosos latinoamericanos en igualdad de condiciones con el horizonte intelectual europeo y norteamericano, lo que sería una motivación fundamental del posterior grupo Modernidad/Colonialidad, particularmente en los trabajos de Dussel y Mignolo (Pinedo, 2015. Pág.11).

La decolonialidad del poder implica una apuesta por descolonizar el conocimiento, lo cual requiere reconocer previamente la existencia de múltiples formas de comprensión del mundo frente a un pensamiento hegemónico que se ha asumido como único. Desde esa unicidad, se han impuesto modelos de desarrollo y estilos de vida que,

lejos de ser universales, reproducen lógicas irracionales e insostenibles. Bajo esta lógica, es que no existe una cosmovisión universal sino particular, por lo que cada cultura debe ser entendida en su propio contexto y no desde los sesgos unívocos que impone la visión occidental. Consecuentemente, las diferencias culturales no pueden ser interpretadas como inferioridades sino como el resultado de procesos históricos distintos.

Así las cosas, un nuevo debate sobre el verdadero horizonte de vida en armonía con el territorio más allá del concepto tradicional de sostenibilidad exige desbordar los parámetros eurocéntricos, salir de ellos, incluyendo el lenguaje y las palabras con que se nombra y caracteriza a las cosas. Desde los estudios de la colonialidad se estima que actualmente existen enfoques concretos como el de la modernidad, y la decolonialidad para la construcción de una contra hegemonía, o una frente a la hegemonía, lo que resulta plausible si se define al otro paradigma como «aquella oposición a lo dominante-hegemónico por parte de los espacios dominados (Pajares y Loret de Mola, 2017. Página 113.).

Como se visualiza con los argumentos anteriores, la teoría decolonial implica un replanteamiento de los discursos, la incorporación de otros pensamientos y la resignificación de los constructos teóricos de los “otros” actores. Un primer acercamiento respecto a la reconfiguración del modelo de producción en masa y enfocado en los beneficios económicos fue la propuesta del desarrollo sostenible.

### **1.3 El desarrollo sostenible**

El origen del concepto desarrollo sostenible, está asociado a la preocupación creciente de la comunidad internacional que se presentó en las últimas décadas del siglo XX, al considerar el vínculo existente entre el desarrollo económico y social y sus efectos más o menos inmediatos sobre el medio natural.

En 1987 la Comisión Bruntland presentó un informe titulado “Nuestro futuro común”, que tenía como temática central la idea del desarrollo sostenible y la necesidad de integrar el medio ambiente y desarrollo económico, como elementos que trabajen de

forma coordinada y equilibrada para continuar creciendo respecto a los modelos de vida planteados.

Hasta entonces, estos estudios sobre el problema del crecimiento económico corroboraron que la naturaleza es limitada en su elasticidad y en su extensión, y que tiene una capacidad de carga que no se puede rebasar (Taymer et al, 2007. Pág. 194).

En el Informe Brundtland, se utiliza por primera vez el término desarrollo sostenible, y se define como aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras a fin de satisfacer sus propias necesidades (WCED, 1987).

Para entender lo que se pretendía con el concepto de desarrollo sostenible, es necesario destacar algunas de las conclusiones recogidas en el “Informe Brundtland”, que se mencionan a continuación:

- Los modelos de crecimiento económico imperantes a nivel mundial conducen inevitablemente al agotamiento paulatino de los recursos naturales del planeta.
- El informe consideró importante analizar el crecimiento demográfico en su vínculo con la disponibilidad de recursos naturales y con los requerimientos de alimentación, recursos energéticos, agua, infraestructura técnica, vivienda y espacio físico.
- Alertó sobre la pérdida de biodiversidad y el riesgo de extinción de numerosas especies, así como la intensa degradación o fragmentación de muchos ecosistemas.
- Los recursos naturales marcaban algunas limitaciones al crecimiento económico, particularmente el agotamiento de los recursos no renovables y la capacidad de la biosfera de absorber los efectos de la actividad humana, pero los avances tecnológicos podían permitir su utilización más eficiente (Naciones Unidas, 1987).

Sin embargo, el concepto de desarrollo sostenible encierra gran contradicción, ya que busca reconstruir la relación sociedad-naturaleza sin preguntarse sobre la compatibilidad que existe entre ambiente y desarrollo, la cual puede ser inexistente o demasiado limitado si es que se usa para justificar megaproyectos extractivos,

turísticos o industriales que en realidad destruyen el entorno o bien, cuando se vincula con el crecimiento económico infinito, que es incompatible con los límites del planeta.

### **1.3.1 Enfoque social**

El paradigma del desarrollo sostenible se centra en crear una actitud responsable en las actividades consumistas y explotadoras de recursos, con el objetivo de asegurar a las generaciones venideras la posibilidad de que satisfagan sus necesidades al igual que sus antepasados.

La relevancia social del desarrollo sostenible se refiere a la necesidad de preservarla naturaleza, a fin de que las generaciones futuras puedan maximizar sus opciones en su aprovechamiento e incrementar así su bienestar (Ramírez, Sánchez y García, 2004. Pág. 58).

Los principales componentes del bienestar según esta última son, entre otros, la equidad y la integridad medioambiental, la cuestión de la equidad se presenta como un aspecto fundamental de las políticas medioambientales, de manera que cualquier política que los gobiernos lleven a cabo para paliar el deterioro medioambiental debería ser evaluada por sus consecuencias distributivas (López, Arriaga & Pardo, 2017. Pág.30).

Este paradigma entonces ha mostrado una incipiente preocupación por la equidad y el bienestar social lo cual se refleja en el discurso de las necesidades de las generaciones presentes y futuras, sin embargo, esta aseveración tiende a reproducir las mismas lógicas coloniales que han perpetuado desigualdades estructurales y la marginalización de comunidades indígenas y locales por lo que resulta necesario fortalecer la autonomía comunitaria, reconstruir redes de solidaridad y valorar la interdependencia entre las personas y su entorno.

### 1.3.2 Enfoque en la naturaleza

Desde esta perspectiva, se considera la escasez de recursos naturales y la necesidad de generar un cambio en la insostenible forma de producción, explotación de recursos y consumo. De esta manera, plantea la economía verde o economía ecológica como el camino que conduce al desarrollo sostenible, pues genera conciencia en la racionalización, mediante nuevas estrategias y acciones, las cuales permitan preservar las condiciones medioambientales más favorables para esta y las futuras generaciones, garantizando también la satisfacción de las necesidades indispensables para la continuidad de la vida de los humanos, tales como el suministro constante de alimentos, agua potable y energía más limpia.

Es importante reconocer también como se presentan obstáculos que impiden un progreso más acelerado de las políticas verdes, tales como los costos que implica para los Estados llevar a cabo estos planes (como en el caso de los empleos verdes), o la influencia negativa que puedan generar los grandes industriales a la hora de establecer nuevas formas de producción y desarrollos más amigables con el entorno (Gracia, 2015. Pág. 57).

Éste enfatiza los límites ecológicos y la imposibilidad de crecimiento continuo en un planeta finito, pero no resalta la solidaridad con las generaciones futuras y no considera los aspectos distributivos entre las generaciones actuales. La idea subyacente es que el desarrollo requiere que la magnitud del sistema económico se mantenga dentro de los márgenes de la capacidad de carga de la naturaleza (Ramírez, Sánchez y García, 2004. Pág. 57).

Sí bien este enfoque promueve un estado de sensibilidad con el entorno sigue inscrito en una lógica occidental que muchas veces invisibiliza las relaciones ancestrales que los pueblos originarios mantienen con su entorno pues la “economía verde” sigue considerando como objetivo la mercantilización de los recursos que no necesariamente se adecuan a las prácticas culturales y saberes ecológicos de las comunidades locales.

### 1.3.3 Enfoque económico

La naturaleza es vista como un instrumento para beneficio del hombre, la cual debese explotada a fin de mejorar la calidad material de la vida humana (Bustillo & Martínez, 2008). Para este enfoque es de gran importancia el desarrollo de nuevastecnologías y el aporte científico en temas tales como la producción, la urbanización, así como los procesos industriales que aseguren la satisfacción de las necesidades y deseos de la creciente y cada vez más abundante población del planeta.

Este es un ideal que se enfoca principalmente en garantizar el bienestar de la población y el crecimiento de la economía, a través de la satisfacción de las necesidades básicas del hombre, la producción de bienes y la prestación de servicios.

Este enfoque puede argumentarse a partir del informe Brundtland que dice lo siguiente: *Vemos la posibilidad de una nueva era de crecimiento económico que hade fundarse en políticas que sostengan y amplíen la base de recursos del medio ambiente; y creemos que ese crecimiento es absolutamente indispensable para aliviar la gran pobreza que sigue acentuándose en buena parte del mundo en desarrollo* (Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo, 1987, p. 65)

Se dice que el desarrollo sustentable debe combinarse con el crecimiento económico, con el fortalecimiento de la competitividad, con una mejor gestión de lanaturaleza y con la biodiversidad, así como con un descenso, en términos absolutos, de las emisiones peligrosas para el medio ambiente. Esta concepción apuesta por un “crecimiento inteligente” de la economía, suponiendo que disminuye la presión general sobre el medio ambiente (Ramírez, Sánchez y García, 2004. Pág. 58).

Aunque se generaron diversas iniciativas que motivaban a las naciones, a la iniciativa privada y a la sociedad a repensar las formas de consumo y producción, las escasas estrategias que se llevaron a cabo resultaron insuficientes ante las problemáticas ambientales que se agudizaban con el paso del tiempo, lo cual dio origen a otra perspectiva, que enfatizaba no solo el crecimiento económico de la sociedad, sino

también, el crecimiento espiritual de la misma, fue así que aparece el paradigma de la sustentabilidad.

#### **1.4 La sustentabilidad como enfoque del S. XXI**

Sin duda, las múltiples reuniones y encuentros internacionales celebrados desde 1949, hasta la década de los 80's y 90's, marcaron el camino a seguir en la lucha contra las problemáticas medioambientales a las cuales se enfrentaba al mundo, y que asimismo se comenzó con la conceptualización de un enfoque que fuera "más amigable" con la naturaleza y que en general no cumplía con los requerimientos necesarios para mostrar verdaderas señales de transformación en los modos de producción.

Fue entonces que se propuso un paradigma con un enfoque más holístico e integrador, el de la sustentabilidad, el cual, aunque comúnmente se utiliza como sinónimo del desarrollo sostenible o de la sostenibilidad, en realidad marca un paradigma enfatizado no solo en la preservación y cuidado de los bienes naturales sino también en alcanzar niveles de vida deseables para las comunidades, respetando y considerando las ideologías, visiones e historia de las localidades en las que se proponen.

Al respecto, se considera que en efecto existe diferencia entre sostenible y sustentable, aunque no son conceptos antagónicos sino complementarios. Mientras el primero se centra en la relación crecimiento económico-medio ambiente, el segundo enfatiza en factores de tipo político y social, en un claro vínculo con el crecimiento económico y el cuidado del medio ambiente, pues buscan generar equilibrio entre esos factores para que se produzca una mejora en la calidad de vida de las personas (Mota y Sandoval, 2016. Pág. 6).

La sustentabilidad es un proceso en construcción, que, desde las posibilidades de las comunidades de vida, emerge en un contexto de crisis ambiental, de crisis civilizatoria, en donde es más el tener que el ser (Sánchez, 2018. Pág.95).

Con base en lo anterior se deduce que, si bien los términos de sostenibilidad y

sustentabilidad suelen utilizarse de manera indistinta, al profundizar en sus raíces y contextos es posible visualizar algunas diferencias principales entre las cuales se refleja la manera de entender y promover el desarrollo de las comunidades. Por una parte la sostenibilidad se enfoca en la interacción economía-medio ambiente generando propuestas de supuestos equilibrios ante los impactos generados por las transacciones comerciales lo anterior para continuar trabajando en el modelo de crecimiento infinito, por su parte la sustentabilidad trata de integrar una visión holística que reconoce los beneficios de la economía pero que además propone la integración de la justicia social, la equidad, la participación comunitaria y primordialmente el respeto por las cosmovisiones locales.

Este paradigma hace referencia a factores de orden sociocultural, económicos, ambientales y político-institucionales, aludiendo a modificaciones de diversas áreas como los sistemas productivos, patrones de consumo, gestión territorial e institucionalidad, entre otros. Además, exige cambios o adaptaciones tanto en la gestión pública como en la privada, procurando armonizar los objetivos sociales, económicos con la conservación del ambiente, en la que se incluye un espíritu de solidaridad con las futuras generaciones (Iglesias, 2018. Pág. 148).

La sustentabilidad, entonces, asume la responsabilidad de lograr una integración entre los actores afectados e involucrados en un territorio en específico, que se dirigen hacia una meta trazada conocida como el “buen vivir”, mediante la cual, se establece una coordinación entre las actividades, modos de producción, de consumo e incluso de comportamiento entre los interesados; esta relación, también tiene como intencionalidad, que el hombre reconozca la conexión entre éste y la naturaleza, es decir, lo que le rodea, y a partir de ello, se establezcan estrategias de protección, conservación, aprovechamiento y restauración del medio que habita.

Adicional a lo ya discutido, la sustentabilidad no puede entenderse únicamente desde una perspectiva técnica o económica, sino que además incluye los derechos culturales y espirituales de los pueblos indígenas, quienes han sido históricamente guardianes de la biodiversidad, ocupando territorios que albergan gran parte de la riqueza natural del planeta lo cual es observable en la Declaración de las Naciones Unidas sobre los

Derechos de los Pueblos Indígenas reconociendo su derecho a conservar y proteger el entorno así como la capacidad productiva de sus tierras, territorios y recursos fomentando la participación en la toma de decisiones que afecten sus vidas (Naciones Unidas, 2007).

Dichas estrategias tienden a verse reflejadas en proyectos de inversión, de infraestructura, de conectividad, de conjuntos habitacionales, entre otros, los cuales generan afectaciones desde la construcción de manera inmediata a la población en donde se llevan a cabo y también a la que las rodean, dichos proyectos en ocasiones tienen relevancia en un nivel estatal, regional o nacional.

### **1.5 Megaproyectos como detonadores del crecimiento y desarrollo**

Los megaproyectos han surgido a partir de un complejo conjunto de procesos de reestructuración geográfica, económica y, sobre todo, política, que se producen en todo el mundo desde finales de los años setenta y principios de los ochenta del pasado siglo.

Este período ha visto el ascenso generalizado de la globalización, el neoliberalismo y, como una manifestación urbana de estos procesos, los megaproyectos. La globalización y el neoliberalismo se han manifestado en cuatro procesos globales que han influido en la multiplicación de los megaproyectos:

1. La competitividad urbana internacional.
2. La movilidad y el crecimiento de las economías del conocimiento.
3. La redirección de la inversión global del capital físico al capital humano.
4. El dominio de la ideología y la política de las reglas del mercado.

La ideología que sustenta los megaproyectos ofrece la promesa de crecimiento, desarrollo, competitividad, generación de riqueza y prosperidad, directamente para los protagonistas y de forma indirecta para el público, pero, sin embargo, a menudo no existe ningún mecanismo que garantice que los beneficios vayan a materializarse (Del Cerro, 2019).

La puesta en marcha de acciones gubernamentales que se reflejan en proyectos de infraestructura carretera, de sector de transformación o la creciente aparición de organizaciones encaminadas a ofrecer servicios variados, continua con la mira de seguir apostando un crecimiento económico que detonara los sectores que lo rodean, no obstante, como se mencionó en apartados anteriores, para lograr que las comunidades mantengan una “estabilidad”, se necesita más que propuestas aisladas.

En este sentido, los megaproyectos deben entenderse como instrumentos de política pública que buscan posicionar territorios en la economía global a partir de la generación de ventajas competitivas mediante la atracción de inversión extranjera directa, el desarrollo de infraestructura estratégica y la creación de polos de innovación (Altshuler & Luberoff, 2003). Dichos proyectos se visualizan desde aeropuertos internacionales hasta corredores ferroviarios y turísticos que son visualizados como símbolos de modernidad y progreso. Según la literatura, los megaproyectos no responden únicamente a cuestiones de infraestructura sino también a narrativas de poder que tienen de legitimar modelos de desarrollo basados en la mercantilización y privatización de los bienes (Flyvbjerg, 2014). En todos los casos, los gobiernos los justifican como generadores de empleo y de cohesión territorial pero la realidad muestra que los principales beneficios suelen concentrarse en actores privados y elites locales mientras que las consecuencias de la escasa planificación recaen en comunidades que son desplazadas o incluso en ecosistemas contaminados (Harvey, 2005).

La competitividad internacional también suele influir en la generación de políticas que alientan este tipo de proyectos pues las ciudades ahora compiten por construir espacios capaces de atraer inversión, lo que suele impulsar propuestas como la del caso de estudio o bien, a nivel internacional se pueden mencionar el aeropuerto de Kansai en Japón. Ilustrando así la manera en que los megaproyectos pueden convertirse en una especie de laboratorios de experimentación territorial para redefinir las relaciones Estado-sociedad-mercado (Swyngedouw, Moulaert & Rodriguez, 2002). El dominio de la ideología del mercado sin duda refuerza la lógica de que los megaproyectos deben ser priorizados mediante criterios de rentabilidad económica,

así como la escalabilidad de la que son susceptibles, así, autores como Flyvbjerg (2017), advierten que la mayoría de los megaproyectos presentan sobrecostos, retrasos y beneficios menores a los proyectados, lo que cuestiona su papel como verdaderos detonadores de desarrollo sostenible.

### **1.5.1 Crecimiento y desarrollo**

Uno de los problemas que afronta cualquier sociedad y que intenta estudiar la economía, es lograr el progreso o crecimiento económico; el crecimiento económico es un proceso sostenido a lo largo del tiempo en el que los niveles de actividad económica aumentan constantemente.

Este tema es una preocupación central que se ve reflejada en diferentes paradigmas teóricos de hace más de siglo y medio algunas vinculadas a épocas históricas determinadas, otras por demandas del medio y otras son ejercicios intelectuales.

Las ventajas del crecimiento económico radican en que sí la economía crece, las rentas serán mayores en el futuro y las generaciones posteriores tendrán más niveles de bienestar material (Labrunee, 2018. Pág. 2).

Desde hace décadas tienen lugar complejas relaciones entre las ideas de desarrollo y las alertas ambientales. Por un lado, la palabra “desarrollo” usualmente invoca ideas de progreso y avances, especialmente en el campo económico, donde es común asumir que la naturaleza proveerá los recursos para alimentar esos avances. Por otro lado, ese mismo desarrollo es visto como una de las causas fundamentales de la actual problemática ambiental, expresada en problemas tales como la pérdida de biodiversidad o el cambio climático global.

De esta manera, cada vez que se abordan en profundidad las cuestiones ambientales, más tarde o más temprano también se debe considerar el amplio campo del desarrollo (Gudynas, 2011. Pág. 109).

Las teorías del desarrollo aparecen como una especialidad de la ciencia económica

durante el periodo inmediato que prosiguió la Segunda Guerra Mundial, momento también en el que numerosos países colonizados en Asia y África propician movimientos de Liberación Nacional y en el que otros países soberanos de América Latina reclaman impulsar el desarrollo autónomo. Se trata también del momento de constitución de un nuevo sujeto político conocido como el tercer mundo (Gutiérrez, 2007. Pág. 22).

Sin duda, los escenarios y contextos de cada sociedad han sido dinámicas y totalmente diferentes, es por ello por lo que se han propuesto diversos modelos o mecanismos de alcanzar el “mal entendido desarrollo”, a continuación, la tabla 2 Perspectivas del Desarrollo endógeno, resume algunas de las posturas que se han llevado a la práctica en las últimas décadas.

**Tabla 2. Perspectivas del Desarrollo Endógeno**

Perspectiva	Planteamiento	Exponentes
Económica	<p>Se sostiene que el Estado está impulsando nuevas formas de gestión pública, como la política del desarrollo local, la cual busca el crecimiento económico y un cambio estructural que mejore el nivel de vida de las poblaciones locales. Se deben considerar tres dimensiones:</p> <p>a) La económica, en la que los empresarios locales usan su capacidad para organizar los factores productivos locales,</p> <p>b) La Sociocultural, en la que los valores y las instituciones sirven de base para el desarrollo.</p> <p>La dimensión política administrativa, que incluye las políticas territoriales y permite crear un entorno económico local favorable, protegido de interferencias externas para impulsar el desarrollo local.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antonio Vázquez Barquero</li> <li>• Francisco Albuquerque</li> <li>• Sergio Boisier</li> <li>• Iván Molina</li> </ul>

Perspectiva	Planteamiento	Exponentes
Desarrollo Sostenible	<p>Hace referencia a la necesidad de garantizar que las actividades económicas se realicen de forma tal que se asegure el hecho de que en el futuro se cuente con las condiciones necesarias para que éstas sigan realizándose; sus objetivos incluyen la maximización del bienestar humano y asegurar una base social, económica y ambiental para las próximas generaciones. La connotación inicial fue la de ecodesarrollo, definido como un desarrollo "socialmente deseable, económicamente viable y ecológicamente prudente", como se estableció en la Conferencia de las Naciones Unidas en 1972.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO)</li> <li>• Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)</li> </ul>
Centrado en la gente	<p>Plantea que el crecimiento económico no es un requisito ni un resultado necesario para el desarrollo, los estándares de vida de la gente pobre y carente de poder han de mejorarse, no a través de la tasa de producción, sino por el cambio en los métodos de producción. Esto implica una transformación en el nivel comunitario, desde la especialización y la integración hacia una economía mundial de la diversidad y autosostenimiento; la clave del desarrollo centrado en la gente es la participación, pero vista como un medio para lograrlo, ello requiere la integración de las personas en las estructuras de poder reales. Para que esto ocurra, la iniciativa debe venir desde abajo. Se debe responder a las demandas de los grupos comunitarios y las organizaciones cívicas para tener el control directo sobre los recursos locales y tener voz en los debates de las políticas nacionales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• David Korten</li> </ul>

Perspectiva	Planteamiento	Exponentes
Desarrollo como modernización	Toma como base de sus argumentos los postulados de las teorías sociológicas evolucionistas, los cuales sostienen que el tránsito de una sociedad a una sociedad moderna, estaba determinada por una secuencia de etapas previamente establecidas, conforme las cuales, el tránsito hacia un estado de desarrollo implicaba una evolución gradual de las formas de producción, hasta lograr que en los países subdesarrollados se consiguiera el avance tecnológico necesario para transformar su planta productiva y como consecuencia lógica, según este esquema, alcanzar el desarrollo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escuela de la modernización</li> <li>• Herbert Spencer</li> <li>• Ferdinand</li> <li>• Tönnies</li> <li>• Emile Durkheim</li> <li>• Max Weber</li> </ul>
Desarrollo endógeno	Entendido como un tipo de desarrollo autodeterminado, que toma como base el aprovechamiento de los recursos disponibles en el sitio para incrementar la producción e impulsar las actividades económicas endémicas, con base a la activación de la creación y difusión de innovaciones, la organización flexible de la producción y la generación de economías de aglomeración. De igual manera se puede definir como la interpretación de la interacción entre tecnología, organización de la producción, desarrollo urbano, e instituciones en la dinámica económica que permite proponer medidas para estimular los procesos de acumulación de capital a partir del aprovechamiento del potencial de desarrollo endógeno, constituido por los recursos naturales, humanos, históricos, tecnológicos y culturales de que dispone un territorio.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antonio Vázquez Barquero</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia con base en Zizumbo (2013), Pérez (2009) y Vargas (2008).

El cuadro anterior, permite reconocer que existen diferentes modelos que han sido aplicados desde una perspectiva eurocentrista, en la cual se considera que pueden aplicarse las mismas medidas a diferentes países, sin tomar en cuenta las necesidades o características físicas que comprenden, las cuales forman parte de factores claves para que las acciones puedan o no alcanzar su objetivo.

### 1.5.2 Teorías de desarrollo latinoamericanas

Posterior a la puesta en marcha de los modelos de desarrollo institucionalizados y practicados en las naciones económicamente mejor posicionadas, fue que regiones del mundo comenzaron a diseñar estrategias particulares “acordes” a las características de su territorio, principalmente en Latinoamérica se implementaron las propuestas que se observan en la tabla 3 teorías del desarrollo.

**Tabla 3. Teorías del Desarrollo**

Teoría	Planteamiento	Exponentes
Centro – Periferia	Plantea que el sistema económico mundial está estructurado en centros (países “desarrollados”) y periferias (países “en desarrollo”), donde los primeros concentran la innovación, el capital y el poder económico, mientras los segundos dependen de exportaciones primarias y sufren deterioro en sus términos de intercambio. Esta relación genera desigualdad estructural y limita el desarrollo autónomo de la periferia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raúl Prebisch.</li> <li>• CEPAL</li> </ul>
Causación Circular Acumulativa	Sostiene que el desarrollo económico no es lineal ni equilibrado, sino que se da mediante procesos circulares donde los efectos positivos o negativos se retroalimentan. Por ejemplo, una región que mejora en educación y productividad atraería más inversión, lo que a su vez refuerza su desarrollo, mientras que las regiones rezagadas se hundirían más en el subdesarrollo por efectos acumulativos negativos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gunnar Myrda</li> </ul>
Teoría de Base Económica Latinoamericana	Sostiene que el desarrollo regional depende de la estructura productiva y de la capacidad de generar excedentes económicos internos. La “base económica” se refiere al conjunto de actividades productivas que sustentan el crecimiento, y su debilidad en América Latina por la dependencia de exportaciones primarias y la falta de industrialización limita el desarrollo autónomo y perpetúa la desigualdad regional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CEPAL</li> <li>• Celso Furtado</li> <li>• Osvaldo Sunkel</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia con base en Merchand, 2007; Fontela, 2003 y Tomas, 1975

El cuadro anterior, vislumbra “otras” formas de generar y promocionar los modelos de desarrollo considerados como “alternos”, pues en ellos se evidencian las problemáticas económicas como resultado de las políticas internacionales de la globalización, en la cual los países de América Latina no contaban con las condiciones necesarias para negociar y obtener los mismos beneficios del capitalismo imperante, a partir de estas propuestas, es que las naciones comenzaron a desarrollar sus propias estrategias tanto de industrialización como deurbanización en sus territorios, las cuales se reflejaron en megaproyectos.

### **1.6 Configuración y dinámica territorial de los megaproyectos**

Un Megaproyecto es un proceso espacial que tiene como objetivo transformar territorial, económica y políticamente de forma radical una región, país, continente o el mismo planeta. Este entorno alberga gran cantidad de actores económicos, empresas trasnacionales, subsidiarias, instituciones gubernamentales, o no gubernamentales, donde la participación del Estado es primordial para el acomodo y direccionamiento de las leyes, reglamentos y financiamiento, sea público, privado o ambos.

Igualmente, reúne una argamasa de ciencia, técnica, infraestructura, científicos y presenta gran atención pública, tanto por los costos de toda la implantación de la miscelánea de infraestructura que requiere, como por los financiamientos, las modificaciones al paisaje y medioambiente, el desplazamiento de poblaciones y de actividades económicas locales. El megaproyecto tiene la intención en todo momento de cambiar sustancialmente el espacio donde se instala y producir otro (Talledo, Camacho y Sandoval, 2020, Pág. 20).

Los megaproyectos funcionan como esquemas de regeneración urbana, infraestructuras de transporte y energía, corredores industriales, clústeres de ciudades, nuevas ciudades, distritos de innovación, parques científicos y tecnológicos, infraestructura deportiva son espacios reconfigurados y reterritorializados en los que el papel de las

élites locales, regionales y nacionales, así como del capital nacional y transnacional, suele ser prominente.

El diseño y la construcción de megaproyectos a menudo satisface la necesidad de armonizar varias escalas de poder, no solo porque el aumento de la competitividad urbana y la visibilidad global se perciben como resultados esenciales en el desarrollo de estos proyectos, sino también porque, en contextos sociopolíticos diversos, la configuración del poder político exhibe relaciones diferenciadas entre los dominios local, regional, nacional y global de la acción social (Del Cerro, 2019). Esta articulación multiescalar coincide con lo señalado por Altshuler y Luberoff (2003), quienes describen los megaproyectos como coaliciones estratégicas entre actores públicos y privados que buscan legitimar inversiones de alto impacto territorial. Asimismo, Harvey (2005) explica que este tipo de infraestructura suele estar inscrito en procesos de reconfiguración espacial vinculados a lógicas de acumulación y control territorial, lo que refuerza la dimensión política del megaproyecto más allá de su materialidad técnica.

Según Talledos (2018, Pág. 23), los megaproyectos generalmente están vinculados a la puesta en marcha de una compleja y gigantesca infraestructura en distintas regiones del planeta; éstos se relacionan a la modernización territorial y administrativa de las zonas donde se realizan, así como a la forma de su construcción y funcionamiento se liga a una amplia red de expertos arquitectos, ingenieros, planificadores, abogados, administradores, entre otros. No obstante, diversos autores han ampliado esta conceptualización, tales como Flyvbjerg (2014), quien los define como proyectos de inversión caracterizados por su complejidad técnica, alto nivel de riesgo e incertidumbre, por otra parte para Olmedo Neri (2021), los megaproyectos pueden entenderse como procesos que transforman simultáneamente el paisaje físico, la economía y la sociabilidad de los territorios, generando impactos legales y ambientales de gran alcance. Azamar Alonso (2024), enfatiza que, en el contexto mexicano, estos proyectos funcionan como instrumentos de modernización que, sin embargo, reproducen desigualdades y conflictos territoriales al igual que Hidalgo Mayo (2024), quien los vincula con la expansión capitalista y la transnacionalización,

destacando su carácter estratégico y geopolítico. Estas miradas permiten comprender que los megaproyectos no son únicamente obras de infraestructura, sino fenómenos multidimensionales con implicaciones territoriales, sociales, culturales y ambientales profundas.

Flyvbjerg (2003; 2017) advierte que los megaproyectos deben comprenderse como sistemas de poder caracterizados por sobrecostos crónicos, expectativas sobredimensionadas y dinámicas político-discursivas que influyen en su aceptación pública. Por su parte, Gellert y Lynch (2003) subrayan que estos proyectos operan como dispositivos de desplazamiento y reestructuración social, afectando modos de vida y usos tradicionales del territorio. Desde perspectivas ecoterritoriales, autores como Gudynas (2011) enfatizan que los megaproyectos forman parte del extractivismo ampliado que transforma ecosistemas y relaciones comunitarias con el entorno,

El megaproyecto refleja y es parte de las relaciones de poder; es un espacio político que entraña en su origen un proyecto ideológico de “desarrollo” social, económico y cultural; éste mezcla técnica, tecnología, recursos financieros, política, cultura y economía con los bienes naturales en un intento permanente de reproducir su espacio.

Un espacio de poder de eventos jerárquicos que se instala ahí donde se puede direccionar o producir un espacio por la fuerza, la coacción, la imposición o bien el consenso, la hegemonía, en un intento permanente de creación de condiciones espaciales para el intercambio, como necesidad extraordinaria para la acumulación de capital; lo cual por su naturaleza conduce a evitar o destruir todas las barreras espaciales que impidan esta necesidad.

En el presente trabajo se conceptualizará los mega proyectos como: un conjunto de acciones encaminadas a la reconfiguración del territorio en los que se desarrollan, con la intención de modificar y construir bajo una ideología meramente economicista, una serie de espacios privados a través de los cuales se pueda generar riqueza para unos cuantos sin importar las alteraciones a los estilos de vida de las comunidades que ya

se encontraban en dicho lugar modificando y explotando los bienes naturales bajo una premisa denominada “desarrollo” generalmente son orquestadas por el Estado en turno, por la iniciativa privada o de forma conjunta.

Cualquier proyecto de desarrollo para mejorar la calidad de vida conlleva impactos positivos y negativos. Los proyectos de desarrollo deberían planificarse de manera que produzcan la mayor cantidad de impactos positivos y un mínimo de impactos negativos sobre el medioambiente (Kaur y Arora, 2012. Pág.26). La predicción de los impactos medioambientales causados por la construcción en las primeras etapas del proyecto puede conducir al mejoramiento del comportamiento medioambiental de los proyectos y obras de construcción (Gangoellis *et al.*, 2011. Pág. 1028). Este principio se sustenta en la relación entre la capacidad de influencia y el costo de las modificaciones a lo largo del ciclo de vida del proyecto pues es en la fase de planificación y diseño donde la influencia para definir la huella ambiental es máxima, mientras que el costo de implementar medidas preventivas o de seleccionar alternativas con menor impacto es mínimo. Al anticipar los efectos antes de la ejecución, el proyecto puede aplicar de manera efectiva una jerarquía de mitigación, priorizando la evitación de impactos sobre la corrección o compensación posterior, lo cual resulta en una estrategia más eficiente y rentable para asegurar un rendimiento ambiental superior y sostenible de la infraestructura construida.

No obstante, en el caso de los megaproyectos que no toman en cuenta esta serie de medidas, generalmente la construcción tiende a producir daños en el frágil medioambiente debido a los impactos adversos de la construcción, entre los que se encuentran el agotamiento de los recursos, pérdida de la diversidad biológica debido a la extracción de materias primas, vertido de residuos, menor productividad laboral, efectos adversos para la salud humana debido a la mala calidad del aire interior, calentamiento global, lluvia ácida y smog causado por las emisiones generadas a partir de la fabricación de productos para la construcción y el transporte que consume energía (Lippiatt, 1999. Pág.453).

## **1.6.1 Implicaciones territoriales y socioculturales de los megaproyectos**

La amplia gama de megaproyectos refleja el extenso abanico de consecuencias que se derivarían de ellos y su repercusión en el ejercicio de diversos derechos humanos, por grupos en situaciones de vulnerabilidad y, en particular, por los pueblos indígenas, cuyos estilos de vida a menudo están centrados en torno al agua. En él también se tiene en cuenta una amplia variedad de temas, en consonancia con el concepto de “injusticia ambiental”, que incluye los efectos negativos ocasionados por los seres humanos en el medio ambiente, centrándose en las desigualdades y discriminaciones injustas que generan efectos cada vez mayores en determinados grupos y poblaciones que ya se encuentran en situaciones vulnerables.

El impacto de los megaproyectos sobre el medio ambiente, la gobernanza de los recursos hídricos, los conflictos sociales, los medios de vida o los derechos humanos puede verse exacerbado por problemas mundiales críticos como el cambio climático, los cambios demográficos, la crisis migratoria y los conflictos armados, o agravar estos problemas (Heller, 2008. Pág. 2).

### **1.6.1.1 Impactos Sociales**

Son los cambios que experimentan las personas, grupos o comunidades como consecuencia del desarrollo de una actividad, proyecto, programa o política concreta y que afectan a las condiciones humanas en el largo plazo.

Estos cambios pueden ser producidos de manera directa o indirecta por una intervención, intencionalmente o no, con efectos positivos o negativos, y afectar aspectos y dimensiones tanto tangibles como intangibles (ESIMPACT, 2019).

Dentro de la complejidad de este tipo de modificaciones se observa que tienen una naturaleza directa e intangible, es decir, los proyectos de intervención pueden mejorar e incrementar la infraestructura del lugar pero a la par se van alterando las dinámicas comunitarias, provocar desplazamientos e incluso alterar la identidad cultural de la

población, adicionalmente, hay que reconocer que las comunidades no suelen ser homogéneas por lo que los efectos observados pueden variar a partir del rol de las personas que involucran.

### **1.6.1.2 Impactos Medioambientales**

Se define impacto ambiental como la modificación del espacio natural ocasionada por la acción del hombre o de la naturaleza”. Existen diversos tipos, pero fundamentalmente se pueden clasificar, de acuerdo con su origen, en los provocados por:

- El aprovechamiento de recursos naturales ya sean renovables, tales como el aprovechamiento forestal o la pesca; o no renovables como podrían ser la extracción del petróleo o del carbón.
- Contaminación. Todos los proyectos que producen algún residuo (peligroso o no), emiten gases a la atmósfera o vierten líquidos al ambiente.
- Ocupación del territorio. Los proyectos que al ocupar un territorio modifican las condiciones naturales por acciones tales como desmonte, compactación del suelo y otras (SEMARNAT, 2018).

Con base en lo anterior, se puede dilucidar que el problema central radica en el aprovechamiento y uso de los “recursos naturales”, pues actividades productivas como la pesca, la tala de árboles y la minería se convierten en causales de destrucción de hábitats, agotamiento de los recursos y pérdida de la biodiversidad local.

### **1.6.1.3 Impactos culturales**

Son aquellos que perjudican el patrimonio nacional, el cual tiene varios frentes, como la expansión de un país con sus elementos culturales hasta la indiferencia o el menoscabo nacional por los vestigios arqueológicos, históricos y culturales propios (INA, 2009), de igual forma se traducen en los cambios experimentados a corto o largo plazo en la vida de las comunidades, éstos se concentran en los cambios a largo plazo

en las normas, valores y estilos de vida (Monterrubio, 2011).

Estos impactos se reflejan en aspectos como los bienes patrimoniales, las formas de pensamiento (normas y reglamentos), dentro de los principales problemas que pueden desencadenarse por este tipo de modificaciones, se observa que tiende a la homogeneización de la cultura provocando pérdidas de tradiciones, lenguas, costumbres, lo anterior con la intención de uniformar el estilo de vida.

## **1.7 Prospectiva de la sustentabilidad en los megaproyectos**

Como se ha planteado, los megaproyectos generan afectaciones de forma positiva o negativa a las localidades en donde se llevan a cabo, así como en la flora y fauna de los espacios que lo rodean, lo anterior denota la necesidad de repensar en los impactos que surgen a partir de ellos, la prospectiva, como una antelación de los posibles escenarios o situaciones que podrían ocurrir al incorporarse como una herramienta eficaz de utilizar cuando se hablen de megaproyectos sustentables, es capaz de proveer información previa, para que se diseñen estrategias de mitigación o restauración de daños.

### **1.7.1 Prospectiva**

El concepto de prospectiva suele referirse a la ciencia que estudia el futuro para comprenderlo e influir en él, también es definido como una disciplina y un conjunto de metodologías orientadas al estudio, análisis y construcción de escenarios futuros (futuribles) (González, 2015. Pág.92).

La prospectiva supone una reflexión estructurada y sistemática acerca de las alternativas futuras de un país, territorio, sector o institución mediante la interacción organizada con expertos, redes y comunidades basada en un diálogo fundamentado en hechos y datos, además implica la construcción de visiones de futuro estructuradas verosímiles, innovadoras, transformadoras y con posibilidades de realización (Medina; Becerra y Castaño, 2014. Pág. 48).

La prospectiva es primero un acto imaginativo y de creación; luego, una toma de

conciencia y una reflexión sobre el contexto actual; y, por último, un proceso de articulación y convergencia de las expectativas, deseos, intereses y capacidad de la sociedad para alcanzar ese porvenir que se perfila como deseable.

Ahora bien, cualquiera que sea la forma en que se defina la prospectiva, es imprescindible destacar su carácter creativo, el elemento de cambio y transformación que encierra, sobre todo, la opción que nos presenta para asumir una actitud activa hacia el mañana, a través de la construcción y elección de escenarios futuros. Así, el propósito de la prospectiva es "preparar el camino" para el futuro, adoptándolo como objetivo (deseable y posible). La prospectiva guía las acciones presentes y el campo de "posible" del mañana (Miklos; Tello, 2007. Pág. 57).

La prospectiva, además de permitir e impulsar el diseño del futuro, aporta elementos muy importantes al proceso de planeación y a la toma de decisiones, ya que identifica peligros y oportunidades de determinadas situaciones futuras, también permite ofrecer políticas y acciones alternativas, aumentando así el grado de elección.

Entre los propósitos importantes de esta aproximación cabe mencionar los siguientes:

- Generar visiones alternativas de futuros deseados.
- Proporcionar impulsos para la acción.
- Promover información relevante bajo un enfoque de largo alcance.
- Hacer explícitos escenarios alternativos de futuros posibles.
- Establecer valores y reglas de decisión para alcanzar el mejor futuro posible.

Asimismo, la prospectiva mantiene un amplio horizonte temporal: se interesa por eventos y situaciones a largo plazo. Ello trae consigo la flexibilidad, ya que, por tratarse de una visión a alcanzar en varios años, permite la elección de futuros alternativos

### **1.7.2 Alcances de los estudios del futuro**

En los métodos prospectivos cualitativos, las previsiones de futuro se basan en intuiciones, conjeturas y opiniones de expertos, que poseen información previa sobre una cuestión determinada y que aportan una cierta dosis de subjetividad en la previsión. En esta categoría se emparejan los términos cualitativo y subjetivo.

Las ventajas más notables de los métodos cualitativos son las siguientes:

- Abordan adecuadamente los temas complejos e inciertos;
- Estimulan el pensamiento y la reflexión creativa con los expertos.
- No requieren indicadores cuantitativos.

Respecto a sus limitaciones, los métodos prospectivos cualitativos presentan las siguientes:

- Adolecen de imprecisión a la hora de esbozar el futuro al no cuantificar las implicaciones de las visiones o los escenarios.
- Pueden generar imágenes del futuro excesivamente visionarias.
- La calidad de los análisis depende de la sabiduría de los expertos consultados.
- Requieren de técnicas complementarias para recoger información y para cuantificar las previsiones.
- No son útiles para programar acciones a corto plazo.

Los métodos cualitativos son apropiados cuando no hay datos pasados o presentes para escenificar visiones de futuro o cuando, a pesar de contar con datos históricos, se están produciendo cambios muy relevantes en las condiciones del entorno que invalidan la utilización de series temporales (Fernández, 2012. Pág. 11).

Desde el enfoque decolonial, la prospectiva considerada como herramienta de planificación y anticipación del futuro puede ser cuestionada por reproducir visiones hegemónicas del desarrollo, especialmente cuando se aplica a megaproyectos en territorios históricamente marginados pues aunque la prospectiva busca construir escenarios deseables, muchas veces lo hace desde paradigmas occidentales, tecnocráticos y extractivistas que invisibilizan saberes locales, cosmovisiones indígenas y formas alternativas de relación con el territorio.

La prospectiva se base en metodologías racionalistas y experticias técnicas que excluyen conocimientos ancestrales, comunitarios o no institucionalizados lo cual perpetúa la colonialidad del saber (Quijano, 2000), al privilegiar visiones del futuro que responden a intereses globales y no a las realidades locales.

En el caso de los megaproyectos, los escenarios futuros suelen estar diseñados por actores externos (gobiernos, corporaciones, consultoras), lo que genera una “colonización del porvenir” (Mignolo, 2011), donde las comunidades no participan activamente en imaginar ni decidir su propio futuro.

Una de las principales problemática de la prospectiva aplicada es que se lleva a cabo sin un enfoque territorial - cultural por lo que tiende a legitimar procesos de despojo, al presentar como “deseables” proyectos que transforman radicalmente los ecosistemas y modos de vida locales, bajo la promesa de progreso y sustentabilidad. Desde la propuesta de esta tesis, la decolonialidad propone una prospectiva que parta del diálogo de saberes, que reconozca la pluralidad de futuros posibles y que permita a las comunidades imaginar sus propios horizontes desde sus valores, memorias y aspiraciones.

Esta prospectiva se justifica como un ejercicio de crítica al proyecto colonizador que históricamente ha impuesto un único modelo de futuro basado en el crecimiento capitalista lineal, la tecnocracia y el extractivismo, marginalizando otras formas de existencia.

Su propósito no busca predecir, sino visibilizar y validar los "futuros negados" y los horizontes alternativos que han sido oprimidos por la matriz de poder, utilizando las memorias, valores y epistemologías propias de las comunidades como fuente legítima y principal de construcción social y territorial.

Por consiguiente, la prospectiva decolonial se presenta como una herramienta teórica y metodológica para la liberación imaginativa y la acción transformadora, utilizando la memoria del pasado oprimido como cimiento para construir futuros más justos, equitativos y sustentables desde la óptica, los valores y las cosmovisiones de las comunidades afectadas.

## **2. Tren Maya: El proyecto colonizador**

El proyecto “Tren Maya”, como una de las obras representativas de la administración federal mexicana (2018-2024), se convirtió en uno de los símbolos distintivos de la denominada “Cuarta Transformación”, emblema del cambio político hacia la “izquierda” mexicana, cuya propuesta fue uno de los motivos que convenció a la población de darle una “oportunidad” a una forma diferente de gobierno.

Dicho proyecto propuesto por el Lic. Andrés Manuel López Obrador durante su campaña rumbo a la presidencia del 2018, dio mucho de qué hablar no solo por la extensión de territorios que uniría la infraestructura férrea sino también por la cantidad de implicaciones técnicas y principalmente los impactos socioambientales que pudieran presentarse por la construcción y puesta en marcha del tren; es relevante mencionar que dicha infraestructura no es una propuesta nueva sino que diferentes administraciones ya lo tenían contemplado tal y como se presenta a continuación.

### **2.1 Antecedentes del Tren Maya**

El Tren Maya tiene antecedentes en otros desarrollos ferroviarios turísticos propuestos por el gobierno del ex presidente Enrique Peña Nieto para la península de Yucatán en los últimos 10 años. El ejemplo más reciente fue la iniciativa del Tren Transpeninsular de Mérida a Punta Venado, el cual fue cancelado a principios del 2015 (Benítez, 2019). La propuesta de integración de los principales destinos culturales del sureste data de hace aproximadamente treinta años, pues a finales de la década de los 80’s ya se contaban con planes para generar proyectos que integraran los diferentes puntos de interés y encaminarlos hacia la oferta turística del país (Zorrilla, 2011).

Esta propuesta de integración fue pensada en el año 1988, pero efectuada en 1992 a través del ‘Convenio Constitutivo de la Organización del Mundo Maya’ por los países de Belice, El Salvador, Guatemala, Honduras y México, señalando como objetivo la conservación del patrimonio cultural y la generación de ingresos y recursos para las comunidades locales en el ámbito del turismo (García, 2019).

La iniciativa formal de una vía férrea con fines turísticos en la Península de Yucatán nació a finales del 2007, con el proyecto de un Tren Bala entre las ciudades de Mérida y Cancún, el cual fue propuesto por el Gobierno de Yucatán y respaldado por el Gobierno de Quintana Roo para el 2010, el proyecto cambio el nombre a Tren Rápido (Benítez, 2019), esta propuesta no se concretó en su momento debido principalmente a cuestiones de viabilidad financiera, costos elevados y la falta de apoyo continuo del Gobierno Federal.

En 2012, el entonces presidente Enrique Peña Nieto anunció, como parte de sus trece medidas prioritarias con las cuales afirmaba que iniciaría “el camino hacia la verdadera transformación de México”, la construcción de varios trenes, entre ellos uno denominado Tren Transpeninsular (el mismo nombre que pondría la administración actual), que iría de Mérida a Punta Venado (de Yucatán a Quintana Roo), no obstante, este tren se canceló debido a la falta de recursos públicos (Mirada Ferroviaria, 2021).

## **2.2. El tren maya, ¿motor de desarrollo?**

De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, el Proyecto de Desarrollo Tren Maya es el principal proyecto de infraestructura de la actual administración del Gobierno Federal. Uno de los elementos de fondo es la propuesta de desarrollo que contiene la obra que se está edificando en Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, estados en donde perviven más de cinco mil ejidos y comunidades agrarias las cuales poseen en promedio más de la mitad de la superficie estatal en propiedad social, más de veinte pueblos originarios, más de tres mil sitios arqueológicos y veinticinco Áreas Naturales Protegidas, entre muchas otras riquezas bioculturales (Mirada Ferroviaria, 2021).

Se trata de un tren con un recorrido de mil 460 kilómetros que conecta a una velocidad máxima de 160 km/h los principales puntos turísticos de la Península del Yucatán, con diecinueve estaciones y con un costo total de entre 5, 500 y 7,000 millones de euros, y que transportará tanto turistas como mercancías (Casanova, 2021).

El Tren Maya desde el discurso oficial, se considera un proyecto orientado a incrementar la derrama económica del turismo en la Península de Yucatán, pues pretende crear empleos, impulsar el desarrollo sostenible, proteger el medio ambiente de la zona desalentando actividades como la tala ilegal y el tráfico de especies, así como propiciar el ordenamiento territorial de la región (PND, 2019)

Desde su presentación, el Tren Maya fue concebido como el principal proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del gobierno (2018-2024). El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, lo incluyó entre los 6 programas regionales que permitieran “garantizar empleo, educación, salud y bienestar”, de manera que esta propuesta era sólo una pieza de un proyecto más amplio que también incluía: Comunidades Sustentables “Sembrando Vida”, el Corredor Multimodal Interoceánico, la Zona Libre de la Frontera Norte, programas de Infraestructura Carretera y el Aeropuerto “Felipe Ángeles” en Santa Lucía. (Presidencia de la República, 2019)

La infraestructura en construcción, se integra dentro del marco de “desarrollo eurocéntrico” (visión que coloca a Europa y Occidente como modelo universal de progreso, modernidad y civilización), relegando a otras culturas y territorios a posiciones subordinadas o “atrasadas” considerando la propuesta de desarrollo infinito con recursos finitos; sin tomar en cuenta la racionalidad de los bienes naturales ni los impactos socio ambientales, ni mucho menos a la comunidad que se encuentra cerca de las zonas y que será afectada durante la construcción. Este tipo de proyectos incentiva metas del desarrollo sostenible bajo la mirada de las dependencias o instituciones de corte internacional que promueven el modelo capitalista como único medio para mejorar las condiciones de vida de la población.

El Banco Mundial (2024), sostiene que los megaproyectos de infraestructura, gestionados mediante asociaciones público-privadas, fortalecen el crecimiento económico y la provisión de servicios básicos, en la misma línea, Chen (2024), destaca que estas inversiones permiten ampliar el transporte público, la energía renovable y la conectividad vial, contribuyendo a la innovación y a la reducción de desigualdades.

Asimismo, la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2023), a través del Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, plantea que la construcción de infraestructuras resilientes y la industrialización sostenible son pilares del progreso social y económico, en el contexto mexicano, Olmedo Neri (2021) subraya que los megaproyectos pueden integrarse a la sustentabilidad si se diseñan con marcos legales adecuados y visión de largo plazo, pues transforman simultáneamente el paisaje físico, la economía y la sociabilidad de los territorios.

Dentro de los objetivos con los que fue planteada la iniciativa se encuentran:

- Impulsar el desarrollo social y económico de las regiones y la comunidad local.
- Fomentar la inclusión social y la creación de empleo.
- Promover y resguardar las culturas indígenas locales.
- Proteger y rehabilitar las áreas naturales protegidas de la península.
- Fortalecer la industria turística de México.
- Fortalecer el ordenamiento territorial de la península (Gobierno de México, 2018).

Con base en la información anterior, es posible dilucidar que los principales beneficios que se perciben en el proyecto del tren maya responden únicamente a intereses meramente económicos que son característicos del modelo extractivista pues los discursos oficiales se centran en la reactivación económica, el turismo y la conectividad comercial, dejando en segundo plano las implicaciones sociales, culturales y ambientales que afectan directamente a las comunidades locales (Tabasco Trends, 2025).

Este tipo de desarrollo está alineado con el modelo extractivista, que prioriza la explotación de recursos naturales y la ocupación territorial para fines económicos, sin considerar adecuadamente los impactos a largo plazo en el entorno natural y cultural.

Gudynas (2009), advierte que el extractivismo no solo implica la extracción intensiva de recursos, sino también la subordinación de las comunidades locales a lógicas externas de acumulación, generando dependencia y vulnerabilidad, además, este tipo de megaproyectos en América Latina reproducen un patrón de “consenso de los

commodities”, donde los gobiernos legitiman la explotación masiva de bienes naturales como vía de desarrollo, invisibilizando sus consecuencias sociales y ambientales (Svampa, 2019).

Desde una perspectiva global, Acosta (2013), hace una crítica hacia el extractivismo que se presenta como motor del crecimiento económico, pero que en realidad profundiza la desigualdad y la devastación ecológica, de manera similar, Escobar (2016), subraya que este modelo responde a una racionalidad eurocéntrica que homogeniza territorios y culturas, desconociendo alternativas locales de sostenibilidad.

La propuesta del Tren Maya pone poca atención a la preservación de los bienes naturales, pues se tiene como premisa que con la mejora en el sector económico la población alcanzaría un bienestar general. Aunque el plan oficial menciona la protección de Áreas Naturales Protegidas y la integración de componentes sociales y ambientales (SEMARNAT, 2023), los impactos reales han sido significativos: la propia Secretaría reconoció la tala de más de siete millones de árboles y daños en al menos 125 cenotes y cavernas, lo que motivó un plan de restauración en Quintana Roo (SEMARNAT, 2025). En cuanto al patrimonio arqueológico, el proyecto planteó acciones de rescate en coordinación con el INAH; sin embargo, estudios críticos advierten que la construcción ha derivado en la destrucción de sitios arqueológicos y culturales de gran valor (Sandoval Palacios, 2023).

En los municipios de Tenosique y Emiliano Zapata, Estado de Tabasco, donde se centra el presente estudio, se identificaron diversos grupos de interés con posturas encontradas respecto al proyecto, por un lado, actores gubernamentales y representantes de sectores empresariales locales han apoyado el Tren Maya, al considerarlo una oportunidad para reactivar la economía, atraer inversión y generar empleos, especialmente en servicios turísticos y transporte y por otra parte las organizaciones de base, colectivos ambientales y comunidades indígenas expresaron preocupación por los efectos socioambientales del proyecto, señalando la falta de consulta previa, libre e informada.

La tabla no. “4” referente a ingresos estimados del tren maya, refleja los principales beneficios económicos que pudieran generarse con la operación del Tren maya en el año 2023.

**Tabla 4. Ingresos estimados del Tren Maya**

<b>CONCEPTO</b>	<b>INGRESOS POR</b>	<b>MONTO ANUAL (EN PESOS MEXICANOS)</b>	<b>Proporción respecto al total</b>
Carga	Alimentos	15 mil mdp	33%
	Combustible	12 mil mdp	26%
	Industria de la construcción	5 mil mdp	11%
Turismo	Movimiento de pasajeros	14 mil mdp	30%
Total	Ingresos estimados	46 mil mdp	100 %

Fuente: Casanova, 2021

Sin embargo, estos ingresos no se distribuyen directamente a las comunidades locales, el gobierno de Andrés Manuel López Obrador afirmó que los principales beneficiarios serían las comunidades indígenas y campesinas de la ruta, principalmente a través de programas sociales y empleo indirecto.

En 2023, la Secretaría de Bienestar reportó que más de 3.8 millones de habitantes accedieron a apoyos con un financiamiento de 68,813 millones de pesos (Gobierno de México, 2023). No obstante, estudios críticos señalan que la prosperidad prometida no se ha materializado en beneficios tangibles para las comunidades más pobres, y que los ingresos del tren se concentran en la empresa estatal administrada por la SEDENA (LatinUS, 2025).

**2.3 Ruta del Tren Maya**

Desde que se presentó el proyecto en 2018 hasta el año 2022, han existido modificaciones en el Tren Maya que elevaron su costo hasta los casi 230,000 millones de pesos (Hernández, 2022), varios de éstos cambios han sido a partir de intereses económicos pero también sociales, pues un número importante de asociaciones y de comunidades organizadas presentaron diferentes amparos con la intención de frenar

el avance de la construcción por violar reglamentaciones de protección al ambiente, pero también por el despojo de territorios que múltiples familias denunciaron públicamente.

Originalmente, el trazado de las vías intentó aprovechar el derecho de vía existente del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) entre Palenque y Valladolid. De Valladolid en adelante integra los derechos de vía de diversas infraestructuras existentes como carreteras, autopistas y líneas de transmisión entre otros, con ello se intentó reducir el impacto ambiental generado por el proyecto y reducir el costo de adquisición de los nuevos derechos de vía.

El trazado incluyó dos ramales que darán acceso a sitios de interés desde el corredor general planteado. Estos dos ramales son el de acceso a Chichén Itzá y Chetumal. Un tercer ramal subterráneo dará acceso bajo el actual trazado ferroviario situado al este de la ciudad hasta la estación existente en el centro de Mérida, permitiendo la eliminación del efecto barrera que genera el trazado actual del ferrocarril (Gobierno de México, 2019).

En agosto de 2021, el titular del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) anunció que el tren ya no pasaría por el centro de San Francisco, Campeche, sino que la estación quedaría en la periferia, a la altura del aeropuerto. La decisión obedeció a un análisis del tiempo que tomaría un proceso de relocalización de pobladores que estaban en contra del proyecto y de costos; semanas después se informó que el tren ya no cruzaría por Mérida, Yucatán por lo que dejaría de construirse la nueva estación en la ex estación de ferrocarriles de La Plancha y lo haría ahora en la zona de Teya.

A finales del mismo año se decidió también dar marcha atrás al tramo elevado que se construía en el tramo 5 norte y que estaba a cargo del ejército, esto ante la aparición de socavones en la carretera (EL CEO, 2022). La Ilustración No. 1 Ruta del Tren Maya, muestra el trayecto correspondiente.

### Ilustración 1. Ruta del Tren Maya



Pasará por los Estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

Ofrecerá servicios de transporte:



Velocidad de proyecto  
Pasajeros: 160 km/hr  
Carga: 100 km/hr

- Simbología:**
- Tramo 1
  - Tramo 2
  - Tramo 3
  - Tramo 4
  - Tramo 5
  - Tramo 6
  - Tramo 7
  - Taller y cochera.
  - Cochera.
  - Hotel
  - Patio de intercambio.
  - Terminales intermodales.
  - Base de mantenimiento.

Fuente: Tren Maya Trips, 2022

El mapa presenta únicamente el trazo propuesto hasta 2022; por lo tanto, puede registrar variaciones derivadas de las actualizaciones del proyecto, el cual ha experimentado diversas modificaciones desde su inicio.

A continuación, la Tabla no. 5. Tramos del Tren Maya, presenta información más detallada sobre los tramos, recorrido y paraderos del tren.

**Tabla 5. Tramos del Tren Maya**

<b>Tramo</b>	<b>Estaciones</b>	<b>Paraderos</b>	<b>Distancia</b>
1 Palenque - Escárcega	Palenque, Chiapas	Tenosique, Tabasco	228 kilómetros aproximadamente.
	Boca del Cerro, Tabasco		
	El Triunfo, Tabasco	Candelaria, Campeche	
	Escárcega, Campeche		
2 Escárcega - Calkiní	Escárcega, Campeche	Carrillo Puerto, Campeche	235 kilómetros aproximadamente.
	Edzná, Campeche	Tenabo, Campeche	
	San Francisco de Campeche, Campeche	Hecelchakán, Campeche	
		Calkiní, Campeche	
3 Calkiní - Izamal	Mérida Aeropuerto, Yucatán	Maxcanú, Yucatán	Este tramo abarca una distancia de 172 kilómetros aproximadamente.
	Teya, Yucatán	Tixkokob, Yucatán	
	Izamal, Yucatán		
4 Izamal - Cancún	Chichen Itzá, Yucatán	Xibalbá, Yucatán	Este tramo abarca una distancia de 257 kilómetros aproximadamente.
	Valladolid, Yucatán	Leona Vicario, Yucatán	
	Nuevo Xcan, Quintana Roo		

<b>Tramo</b>	<b>Estaciones</b>	<b>Paraderos</b>	<b>Superficie</b>
5 Cancún – Tulum	Cancún Aeropuerto, Quintana Roo	Xcaret, Quintana Roo	Este tramo abarca una distancia de 110.1 kilómetros aproximadamente
	Puerto Morelos, Quintana Roo	Puerto Aventuras, Quintana Roo	
	Playa del Carmen, Quintana Roo		
	Tulum, Quintana Roo	Akumal, Quintana Roo	
	Tulum Aeropuerto, Quintana Roo		
6 Tulum – Bacalar	Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo	Limonas, Othón P. Blanco, Quintana Roo	Este tramo abarca una distancia de 254 kilómetros aproximadamente.
	Bacalar, Quintana Roo		
	Chetumal, Quintana Roo		
7 Bacalar – Escárcega	Xpujil, Campeche	Conhuas, Campeche	Este tramo abarca una distancia de 287 kilómetros aproximadamente.
		Centenario, Campeche	

Fuente: Elaboración propia con base en Tren Maya, 2023

## **2.4 Principales críticas**

Desde su inicio en 2018, el Tren Maya ha recibido críticas por parte de grupos y personas ambientalistas que además se han manifestado en contra de la obra y en algunos casos han tramitado amparos para detener la obra hasta que se asegure que su construcción no perjudicará al medio ambiente.

La principal polémica con el tren, por ende, es la relacionada con el impacto ambiental; por ejemplo, las cuestiones vinculadas con la destrucción de selva, la afectación de cenotes o la modificación de ecosistemas por los cambios de ruta del proyecto (Blanco, 2022).

Al comienzo, se suponía que el ferrocarril sería financiado de forma privada en un 90 por ciento, lo que atrajo compromisos de los principales bancos de Wall Street, incluidos BlackRock y Bank of America posteriormente, el gobierno de México declaró que pagaría la mayor parte de la obra después de que el presidente decidiera que las tasas de interés que ofrecían los inversionistas eran demasiado altas (Abi-Habbib, 2022).

La ruta del tren abarca regiones que son consideradas grandes hábitats de biodiversidad, y constituyen los territorios de vida de las comunidades mayas que las han habitado desde tiempos ancestrales, y que hoy mantienen sus prácticas tradicionales en armonía con la naturaleza. Su construcción preocupa, dado que, para abrirle paso, se podrían sacrificar más de 2 mil 500 hectáreas de selvas húmedas y secas, que representarían casi 9 millones de árboles. Afectará además a cavidades subterráneas como cenotes, cuevas y ríos dado que transitará por encima de estos ecosistemas únicos que resguardan especies endémicas.

La pérdida de la biodiversidad a raíz del deterioro y modificación de los hábitats que genera esta construcción afectaría a muchas especies en peligro, como el jaguar otros efectos colaterales que implica esta transformación de ecosistemas son la contaminación acústica, los incendios, la afectación de reservas de agua y de gestión

de residuos, daño a la fauna, contaminación de la selva y fragmentación de ecosistemas, entre otros (International Rights Of Nature Tribunal, 2021).

Una gran diversidad de especialistas, investigadores, ambientalistas e incluso asociaciones civiles han emitido recomendaciones para la reparación del daño causado por la construcción, de igual manera el Tribunal Internacional por los Derechos de la Naturaleza determinó que la realización del proyecto denominado “Tren Maya” atenta contra los Derechos de la Madre Tierra, establecidos en la Declaración Universal de los Derechos de la Madre Tierra, en especial el derecho a la vida y a existir; a ser respetada; a la regeneración de su biocapacidad y continuación de sus ciclos y procesos vitales libres de alteraciones humanas; al agua como fuente de vida; derecho a la salud integral; derecho a estar libre de contaminación, polución y desechos tóxicos o radioactivos (International Rights Of Nature Tribunal, 2023)

Incluso funcionarios del gobierno e ingenieros que trabajan en el plan han declarado que se necesitaban hasta 15 años para planificarlo y ejecutarlo, como ha sucedido con ferrocarriles de tamaño similar que han sido construidos en otras partes del mundo en cambio, López Obrador le dio al proyecto un plazo de cuatro años (Abi-Habbib, 2022).

Con base en la información anterior se pone de manifiesto la necesidad de que las acciones y proyectos, impulsados por el gobierno, cuenten con el respaldo y atiendan las necesidades de la población a las que supuestamente beneficiarán, que respeten las reglamentaciones vigentes de la nación y permitan el trabajo colaborativo entre la sociedad civil, asociaciones, iniciativa privada, instituciones de educación superior y el mismo Estado.

El Tren Maya representa un claro conflicto entre los objetivos de desarrollo económico y la conservación ambiental; sí bien el proyecto promete beneficios económicos y sociales, los costos ambientales y culturales son significativos y debieron ser cuidadosamente gestionados. La ejecución del proyecto ha sido apresurada, lo que ha llevado a decisiones controversiales y modificaciones en la ruta que han incrementado los costos y los conflictos con las comunidades locales, es probable que una

planificación más detallada y a largo plazo pudo haber mitigado algunos de estos problemas.

La falta de una consulta efectiva y la participación de las comunidades locales han sido puntos críticos, para proyectos de esta magnitud, es esencial incluir a las comunidades en el proceso de toma de decisiones para asegurar que sus necesidades y preocupaciones sean consideradas.

En lo referente al componente sustentable señalado en la justificación, el proyecto enfrenta desafíos estructurales más allá de lo técnico, desde una perspectiva decolonial, resulta indispensable cuestionar cómo la noción de sustentabilidad es utilizada como discurso legitimador de un modelo de desarrollo eurocéntrico y extractivista, que prioriza la rentabilidad económica sobre la preservación de la vida.

En este sentido, las medidas deben trascender la lógica compensatoria y garantizar que los beneficios económicos no se obtengan a costa de la degradación ambiental, la pérdida de biodiversidad y la invisibilización de los saberes comunitarios que sostienen alternativas de sostenibilidad territorial.

En resumen, el Tren Maya se presenta como un catalizador de desarrollo en el sureste de México; sin embargo, su éxito no puede evaluarse únicamente en términos económicos, sino en la manera en que se atienden las preocupaciones ambientales, culturales y sociales de las comunidades.

Más que un enfoque equilibrado y participativo en sentido técnico, resulta imprescindible reconocer y valorar los saberes locales, garantizar la autonomía territorial y evitar que los beneficios se materialicen bajo lógicas extractivistas que reproducen la colonialidad, solo así podría hablarse de un desarrollo verdaderamente sostenible y equitativo, construido desde las comunidades y no impuesto desde visiones externas.

### **3. Diseño metodológico de la prospectiva decolonial**

El presente apartado tiene como objetivo establecer el método de reflexión, la perspectiva epistemológica así como los instrumentos que permiten analizar los impactos socioambientales, el camino del proceso de reflexión entre los habitantes que se encuentran afectados de manera directa por la construcción del megaproyecto Tren Maya, por lo que se presenta un breve esbozo del enfoque epistemológico, así como la forma en que se pretende obtener información directa en campo (método de trabajo, técnicas e instrumentos empleados y la forma en que se realizó el acercamiento a los informantes clave, entre otros aspectos de interés) y la construcción conjunta del discurso emanado por los afectados y el investigador.

#### **3.1 Método de investigación**

Cada proyecto de investigación cuenta con un proceso de análisis de información que permite al facilitador “contextualizar” en una ideología la forma en que se crea, procesa, analiza y construye el conocimiento, es por ello, que es necesario tomar en cuenta la relevancia de los sujetos colectivos que se convierten en la parte medular del estudio, pues éstos determinan la manera en que se puede acercarse al fenómeno de estudio.

En el caso del Tren Maya y las afectaciones derivadas de su construcción en la región sureste de México, se parte de un cuestionamiento crítico sobre la imposición del proyecto en territorios habitados por pueblos originarios, comuneros y ejidatarios, una parte de estas desconocen y no están de acuerdo en dicha propuesta, surge entonces la necesidad de dar voz activa a las personas, es por ello que se determinó partir de un enfoque decolonial que justamente evidencia la necesidad de una construcción-diseño de propuestas que provienen directamente del sujeto colectivo.

A nivel epistémico y teórico, el pensamiento decolonial es concebido por Mignolo (2007), Walsh (2007) y Escobar (2005) como un paradigma *otro* en vez de ser considerado un nuevo paradigma, porque pone en cuestión no solo el linealismo histórico y el evolucionismo paradigmático del pensamiento occidental/moderno sino también la eficacia de las teorías sociales modernas y

contemporáneas para dar cuenta de las realidades (socioeconómicas, ambientales y culturales).

Bajo el argumento anterior, se entiende que el giro decolonial, exige al investigador explicaciones que no provengan de teorías o modelos eurocentristas pues las realidades en las que se han generado no corresponden a los contextos de los países “del sur”.

En este mismo sentido, las epistemologías del sur como propuesta de Boaventura de Sousa (2003), evidencian las diferentes formas de dominación política, ideológica y teórica a partir de su escasa integración e inclusión desde y a partir de sus ideologías, lo que ha generado continuos procesos de colonización contemporánea por lo que hace un llamado a través de su aportación en la que surge la necesidad de integrar dentro de los procesos de estudios a las poblaciones excluidas, silenciadas y marginadas como son los inmigrantes sin papeles, los desempleados, las minorías étnicas o religiosas, las víctimas de sexismo, la homofobia, el racismo, entre otros.

Las epistemologías del Sur son el conjunto de las intervenciones que denuncian supresión de los pueblos o naciones colonizadas, valoran los saberes que resistieron con éxito e investigan las condiciones de un diálogo horizontal entre conocimientos (De Sousa Santos, 2011a, p. 10).

Partiendo entonces de dicho enfoque, es que se pretende un acercamiento directo con las personas que han modificado sus estilos de vida y que han sufrido afectaciones a partir de la decisión de construir el tren, tal y como lo expone De Sousa (2011), donde enfatiza que las epistemologías del sur evidencian la contradicción existente entre la necesidad de cambios civilizatorios de largo plazo, así como las demandas que requieren transformaciones urgentes

Es por ello, el hecho de analizar un fenómeno de forma crítica exige al investigador la implementación de metodologías antipositivistas que objetivizan a los sujetos sociales, es decir, los retoman no desde un planteamiento de seres que sienten, piensan y deciden, sino como meras extensiones de las metodologías existentes cuyos fines de información son meramente utilitarios para probar o rechazar teorías existentes, por

tanto, para generar un acercamiento a la realidad, de esta forma, la relación presente entre el estudioso y los actores sociales involucrados deberá tener un enfoque cualitativo, en el sentido de un entendimiento de las opiniones, puntos de vista e incluso sentimiento y emociones que han sido detonados a partir del proyecto del Tren Maya en la región sureste.

La investigación cualitativa surge en la teoría social, por lo que el trabajo de este tipo sugiere que ningún grupo de personas puede ser entendido sin comprender la relación y la estructura de los aspectos de formación de donde provienen. De ahí es importante señalar que cuando se lleva a cabo una investigación, especialmente del campo cualitativo, es indispensable, según Fine y Weis (2005), considerar el corazón de los estudios, en un primer aspecto, es el lugar intencionado de la etnografía, así como el material narrativo dentro del contexto; es decir, la comprensión histórica de lo económico y la formación racial (Vargas, 2016).

La investigación cualitativa consiste en descripciones detalladas de situaciones, eventos, personas, interacciones y comportamientos que son observables, incorpora lo que los participantes dicen, sus experiencias, actitudes, creencias, pensamientos y reflexiones tal como son expresados por ellos mismos y no como uno los describe (Montero, 1984).

Para el caso del presente trabajo, se estableció el acercamiento entre diferentes sujetos colectivos directamente afectados por la construcción de la infraestructura del Tren Maya, entre los cuales se distinguen principalmente las personas que fueron reubicadas, pues, cuyas viviendas y/ o tierras fueron erradicadas o modificadas por el avance del proyecto. Para lo anterior se realizó un análisis de los diferentes municipios que han sido afectados de manera inmediata durante el proceso de construcción del tren, para que de viva voz puedan expresar su sentir respecto al proyecto, cada uno de estos sin duda tendrá diferentes versiones de los impactos que pueden generarse ya sean positivos o negativos, considerando justamente el rol que están desarrollando en la sociedad pero que a partir de este entendimiento y acercamiento será posible realizar o se pretende el diseño de los diferentes escenarios a un corto, mediano y largo plazo.

### **3.2 Método de Análisis**

La investigación toma como espacio de estudio la región sureste de México, específicamente los municipios de Palenque (Chiapas), Emiliano Zapata (Tabasco), que formaron parte de la ruta de la construcción del Tren Maya, como parte de los megaproyectos del gobierno federal en turno (2018-2024).

Para responder al objetivo general de analizar los impactos socioambientales a partir de la perspectiva decolonial proponiendo estrategias de optimización, se retoma el método de trabajo etnográfico crítico debido a la naturaleza subjetiva de la experiencia situada. Es importante mencionar que, además de instrumentos cualitativos propios del método, se utilizó una herramienta para el diseño de situaciones de catástrofe (rechazables) de desarrollo (favorables) y de estancamiento (tendenciales) de los comportamientos-impactos que pudieran presentarse.

Desde una perspectiva decolonial, el uso de herramientas para el diseño de escenarios posibles como situaciones de catástrofe, desarrollo o estancamiento permiten visibilizar y problematizar los efectos diferenciados que los proyectos de infraestructura generan en los territorios habitados por sujetos colectivos; esta herramienta no se emplea como un modelo predictivo, sino como un recurso metodológico que facilita la construcción de narrativas situadas, en las que las comunidades pueden proyectar sus propias visiones de futuro, expresar sus preocupaciones y proponer alternativas desde sus saberes y experiencias

### **3.3 Método de Trabajo**

La etnografía crítica, tiene como base la etnografía tradicional que, según la acepción de Malinowski, es aquella rama de la antropología que estudia descriptivamente las culturas. Etimológicamente, el término significa la descripción (grafé) del estilo de vida de un grupo de personas habituadas a vivir juntas (*ethnos*). Por tanto, el *ethnos*, que sería la unidad de análisis para el investigador, no sólo podría ser una nación, un grupo

lingüístico, una región o una comunidad, sino también, cualquier grupo humano que constituya una entidad cuyas relaciones estén reguladas por la costumbre o por ciertos derechos y obligaciones recíprocos.

Así, en la sociedad moderna, una familia, una institución educativa, una fábrica, una empresa, un hospital, una cárcel, un gremio obrero, un club social y hasta un aula de clase, son unidades sociales que pueden ser estudiadas etnográficamente (Martínez, 2006). En este tipo de descripción/interpretación, adoptar un enfoque etnográfico es elaborar una representación coherente de lo que piensan y dicen los nativos o sujetos de estudio para decirlo en términos metodológicos modernos, de modo que esa "descripción" no es ni el mundo de los nativos, ni cómo es el mundo para ellos, sino una conclusión interpretativa que elabora el investigador (Guber, 2001).

Una de las principales problemáticas a las que se enfrenta justamente esta metodología, radica en que la interpretación recae directamente en el investigador o responsable del estudio pues éste tiene la intención de desmenuzar el hecho observado, de desentrañar y describir la realidad de lo que le rodea.

No obstante, aunque se encuentra en una relación tiempo-espacio directa con el fenómeno de estudio y con los sujetos/actores, es la obligación del responsable tomar decisiones respecto a las categorías, jerarquización de la información y de la presentación de los resultados, lo cual se visualiza en la redacción sobre lo hallado en el lugar, sí bien, se toma en cuenta las opiniones de las personas que se encuentran alrededor, éstas se quedan únicamente a un nivel de punto de vista, sin considerar lo que ellos de manera específica o sucinta quieren evidenciar, pues en ocasiones las problemáticas mayores no responden a la naturaleza de la investigación o disciplina que realiza el estudio.

Es decir, este tipo de metodología descriptiva se queda únicamente a nivel de visualizar a la realidad como un objeto de estudio, cayendo nuevamente en la problemática del positivismo hegemónico en el cual se priorizan las necesidades de unos cuantos, quedando relegadas las de la comunidad.

Es por lo que la etnografía genera una nueva aproximación crítica desde y con el actor social denominada etnografía decolonial, en la cual de manera conjunta se realizará el estudio para poder generar conocimientos colaborativos a partir del acompañamiento durante el proceso investigativo.

La etnografía en colaboración va más allá de una comprensión simplista pues esta propuesta, considera no solo como método de campo mediante el cual se recolecta información, sino que además se produce una co-teorización como la producción colectiva de vehículos conceptuales que retoman tanto a un cuerpo de teorías antropológicas como a los conceptos desarrollados por los interlocutores (Rappaport, 2007. Pág.9).

Es decir, que además de propiciar el acercamiento entre los distintos sujetos colectivos involucrados, escuchar sus opiniones y sentires mediante el uso de diversos instrumentos de investigación, el investigador realizó una interpretación profunda de los sentidos, saberes y significados, así como de los sentimientos, emociones y sensaciones que estos sujetos evocan en relación con la forma en que se está gestando el proceso de desarrollo sustentable en México, particularmente en torno al proyecto del Tren Maya. A partir de esta interpretación fue posible comenzar a construir los distintos escenarios tendenciales, rechazables o factibles, bajo los cuales podrían estar manifestándose diversos impactos, tanto positivos como negativos, y diseñar medidas orientadas al beneficio de la sociedad y a la protección de los bienes naturales.

La etnografía crítica en particular adopta una orientación teórica compleja hacia la cultura, es así como, en diversos colectivos difieren de magnitud, de tal forma que las instituciones educativas, la comunidad estudiantil, las clases o los grupos activos son tratados como heterogéneos, conflictivos, negociadores, cohesivos, sin perder de vista el contraste con la relatividad desde las culturas, las cuales son diferentes pero iguales. Aquí es donde la etnografía crítica, explícitamente, asume que la cultura está posicionada desigualmente en relaciones de poder y eso es contundente en sus posturas. Es fundamental mencionar el objetivo principal de la etnografía crítica, de tal

forma, que implica el denunciar hechos que riñen con los derechos humanos, la justicia social, la discriminación de las etnias, entre otros aspectos (Suárez, 2012).

Si bien la etnografía crítica toma como base a la tradicional, esta última únicamente corresponde a una descripción detallada de los saberes, sentires y opiniones expresadas por los actores involucrados, No obstante, esta reflexión etnográfica pretende ir más allá, avanzar justamente en el sentido y significado de los saberes para que las personas que han sido minimizadas por los procesos económicos neoliberales que han invisibilizado a las sociedades o comunidades más pobres y marginadas, se les puede dar la oportunidad de que sean escuchadas, consideradas e integradas en la toma de decisiones, lo anterior considerando las necesidades actuales y las diferentes problemáticas que se están gestando para que a partir de esta manera se puedan desarrollar o diseñar ciertas estrategias o acciones que permitan minimizar los efectos negativos o bien aumentar y optimizar los beneficios y los impactos positivos que se están presentando a través la incorporación de diferentes infraestructuras como es el caso del tren maya.

A pesar de que metodológicamente las técnicas utilizadas son las mismas que en la etnografía tradicional, Escribano (2008), menciona que la diferencia con está radicalmente en la intención política de cambio social, para desenmascarar las estructuras sociales dominantes y sus mecanismos de dominación y represión. Por su parte, Thomas (2003) apunta que la etnografía crítica va más allá de una descripción de la cultura, pues se dirige a la acción para el cambio cuestionando la falsa conciencia y las ideologías expuestas a lo largo de una investigación.

Asimismo, una de las principales aportaciones de este método, radica en la participación, integración y colaboración de los actores sociales en la construcción del conocimiento, bajo esta misma lógica es que la presente investigación a la vez considera un estudio prospectivo desde el enfoque cualitativo bajo el cual se continúe con la cooperación de las comunidades de las zonas elegidas.

La etnografía decolonial, como plantea Walsh (2013), busca dismantelar las estructuras de poder y conocimiento coloniales, promoviendo una colaboración

genuina entre los investigadores y las comunidades estudiadas. Este enfoque se diferencia de la etnografía tradicional al rechazar la visión del investigador como un observador neutral y omnisciente, en favor de un proceso co-constructivo de conocimiento donde las voces y experiencias de los sujetos de estudio son fundamentales

En la tabla 6. Tipos de etnografía, se pueden apreciar de manera concreta las principales diferencias entre estas distintas formas de trabajo de campo:

**Tabla 6. Tipos de etnografía**

<b>Etnografía/ Criterio</b>	<b>Tradicional</b>	<b>Crítica</b>	<b>Decolonial</b>
Objetivo Principal	Descripción de una cultura o comunidad para entender su comportamiento	Análisis de estructuras de poder, de dominación y de desigualdad	Reconocer y valorar saberes locales y procesos de resistencia
Relación entre actores	Relación jerárquica el investigador (sujeto) observa al "otro" (objeto) para obtener datos "objetivos".	El investigador se posiciona reflexivamente y se involucra en la crítica y la acción ( <i>Investigación-Acción Participativa</i> ).	El investigador es un mediador o facilitador del diálogo.
Autores representativos	Malinowski, Levi-Strauss.	Habermas, Freire, Fals Borda.	Aníbal Quijano, Walter Mignolo, Catherine Walsh, Arturo Escobar

Fuente: Elaboración propia con base en Quijano (2000), Mignolo (2011), Malinowski (1922), Lévi-Strauss (1963), Freire (1970), Fals Borda (1985).

El concepto de prospectiva suele referirse a la ciencia que estudia el futuro para comprenderlo e influir en él, también es definido como una disciplina y un conjunto de metodologías orientadas al estudio, análisis y construcción de escenarios futuros (futuribles) (González, 2015. Pág.92).

En este mismo sentido, la prospectiva es un acto de meditación cognitiva, lógico y ordenada del conjunto de sucesos, experiencias y datos que las personas involucradas en el estudio presentan, Medina y Castaño (2014, p. 8.) a la vez mencionan que:

La prospectiva supone una reflexión estructurada y sistemática acerca de las alternativas futuras de un país, territorio, sector o institución mediante la interacción organizada con expertos, redes y comunidades basada en un diálogo fundamentado en hechos y datos, además implica la construcción de visiones de futuro estructuradas verosímiles, innovadoras, transformadoras y con posibilidades de realización.

La prospectiva, además de permitir e impulsar el diseño del futuro, aporta elementos muy importantes al proceso de planeación y a la toma de decisiones, ya que identifica peligros y oportunidades de determinadas situaciones futuras, también permite ofrecer políticas y acciones alternativas, aumentando así el grado de elección.

En tanto se utilice la metodología prospectiva cualitativa, su aplicación requiere de las tres etapas siguientes: conocer, diseñar y construir (Miklos y Arrollo, 2008, Pág. 11)

La primera etapa (conocer), engloba la identificación y conformación de los futuros posibles a partir de la información diversa y dispersa que proviene de múltiples fuentes. La segunda (diseñar), se orienta a la elaboración de modelos de la realidad ante la cual habrán de tomarse las decisiones, y a la identificación inteligente, razonada y consensuada del “futurible” (el mejor de los futuros posibles). En la tercera etapa (construir), a partir del “futurible” se evalúa su pertinencia, se comprometen los sujetos sociales y se cumplen los compromisos establecidos, dando seguimiento y adecuación permanentes de este proceso

Los métodos prospectivos facilitan la observación de los cambios sociales pertinentes a los factores decisivos clave; la anticipación permite realizar un rastreo de las tendencias, los eventos y los propósitos de los sujetos sociales durante un lapso determinado (UNADM, 2018, pág, 37).

Si bien, este modelo de prospectiva cualitativa resulta un aporte interesante para la aplicación en la problemática que se ha mencionado, considerando las bases

epistémicas de la decolonialidad, la relevancia de los sujetos sociales, así como las aportaciones que se han generado en torno a la sustentabilidad para el desarrollo, se proponen los siguientes pasos en la ilustración 2. Etapas de la prospectiva decolonial:

## Ilustración 2. Etapas de la prospectiva decolonial

### Reconocimiento del área

A partir de recorridos por los espacios en los que se construye el megaproyecto, se identifican las principales afectaciones a la localidad generadas por la incorporación de la infraestructura.

### Diseño de redes de impactos socioambientales

Tras finalizar el proceso de recolección de información, los datos se procesan y se entrelazan por medio de un software especializado se genera un gráfico que evidencia las afectaciones generadas.



### Interacción con los afectados

Por medio de conversatorios en los espacios en que se construye, los afectados expresan su pensar, su sentir, sus imaginarios e incluso situaciones adicionales que se han presentado a partir de la construcción del tren.

### Comunicación entre colegas

Además de contar con los puntos de vista de las personas afectada se generaron diálogos y pláticas formales e informales con pares académicos de la zona los cuales reflejan otra perspectiva respecto al proyecto.

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo, 2023

### 3.4 Técnicas a emplear en la investigación

El trabajo de campo se desarrolló a partir de una metodología integral y participativa propia, diseñada específicamente para este estudio que incluyó la aplicación de entrevistas semiestructuradas, la realización de observaciones directas, la recopilación de historias de vida, así como la conformación de grupos focales. Además, se incorporó el diseño de escenarios prospectivos a través de un proceso de coproducción, llevado a cabo de manera colaborativa con las comunidades participantes. Esta estrategia metodológica no solo permitió una interacción más cercana y horizontal con los actores sociales involucrados, sino que también facilitó el registro detallado y la recolección sistemática de información cualitativa esencial para el análisis profundo del fenómeno en estudio.

A continuación, se define de manera general cada una de las técnicas utilizadas y posteriormente, se explicita la información obtenida y el actor/objeto al que se aplicó.

- Entrevista semiestructurada: comunicación interpersonal establecida entre el investigador y los sujetos colectivos a fin de obtener respuestas verbales a las interrogantes planteadas sobre el problema propuesto, su ventaja radica en la posibilidad de adaptarse a los sujetos con enormes posibilidades para motivar al interlocutor, aclarar términos, identificar ambigüedades y reducir formalismos (Díaz, Torruco, Et al. 2013).
- Observación: procedimiento por el cual se recoge información para la investigación; es el acto de mirar algo sin modificarlo con la intención de examinarlo, interpretarlo y obtener unas conclusiones sobre ello, es decir, es un registro de lo que ocurre en el mundo real (Benguría, Martín, Et al. 2010).
- Grupos Focales: Esta técnica cualitativa tiene por finalidad recabar información a través del encuentro de un grupo de personas que compartan características similares entre sí, en relación con el objetivo de interés que los convoca; cada grupo suele estar compuesto por un máximo de 10 personas y la conformación de cada grupo deberá tener en cuenta las particularidades de la población que se pretende estudiar (Ibertic, 2013).

- Diseño de escenarios: Los escenarios prospectivos se construyen a partir de situaciones pasadas y presentes (comportamiento y desempeño), con el objeto de construir los escenarios futuros mediante la interrelación de categorías y conocimientos por medio del uso de las capacidades imaginativas de los interesados. Lo que se busca es la identificación del contexto proyectado que presente el mayor grado de plausibilidad o una mezcla de éstas, con la finalidad de prepararse de la mejor manera posible ante un futuro incierto, pero viable, a través del desarrollo de las estrategias necesarias para tal fin (Álvarez, 2015).

Para el acopio de información en el trabajo de campo, se diseñaron instrumentos cualitativos los cuales dan respuesta a cada uno de los objetivos específicos planteados al inicio de la investigación, es decir, cada instrumento responde a un objetivo planteado, como se muestra en la tabla No. 7 Técnicas utilizadas durante el proceso investigativo.

**Tabla 7. Técnicas utilizadas durante el proceso investigativo**

Tipo de Investigación	Técnica	Objetivo de la investigación	Tipo de información que se pretende obtener	Aplicación
<b>CUALITATIVA</b>  (A PARTIR DE UNA ETNOGRAFIA DECOLONIAL)	Observación participante	Identificar las problemáticas o beneficios presentados en las comunidades por las cuales el Tren Maya contempla su recorrido.	Reconocimiento sobre los impactos inmediatos que se perciben, así como las posibles afectaciones en un mediano y largo plazo	Comunidades afectadas por el megaproyecto
	Entrevista semiestructurada		A partir de las experiencias y puntos de vista de las comunidades, se pretende precisar los sentires, pensares y actuares de las comunidades con la intención de evitar afectaciones en su localidad.	✓ Líderes comunitarios ✓ Localidades afectadas ✓ Académicos de la zona




Tipo de Investigación	Técnica	Objetivo de la investigación	Tipo de información que se pretende obtener	Aplicación
PROSPECTIVA CUALITATIVA DECOLONIAL	Conversatorios	Analizar los impactos socioambientales bajo la perspectiva decolonial de la sustentabilidad evidenciando los conflictos y problemáticas que se presentan de manera continua	Reflexionar sobre las implicaciones y efectos que se generan por la intervención de infraestructuras nuevas en escenarios poco propensos a su establecimiento.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Líderes comunitarios</li> <li>✓ Localidades afectadas</li> <li>✓ Académicos de la zona</li> </ul>
	Redacción de escenarios	Co diseño de posibilidades otras de “desarrollo” a partir de la perspectiva del sujeto	Prospectivas desde el punto de vista del actor social, en el que exprese como considera que podrían presentarse escenarios en un corto, mediano y largo plazo en los que se visualicen las implicaciones y modificaciones en su entorno y en sus estilos de vida.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Académicos de la zona</li> </ul>





Fuente: Elaboración propia, 2022

### 3.4.1 Selección de comunidades clave

Dada la magnitud territorial y el número de localidades directamente afectadas por la construcción de la infraestructura, la Tabla No. 8. Municipios impactados por la construcción del Tren Maya, ofrece un análisis detallado de los municipios involucrados. En ella se presenta una clasificación de los principales impactos observados, así como las posturas adoptadas frente a la propuesta impulsada por la administración federal

Es importante considerar la distinción entre colores a partir de sus características donde:

Color	Postura
	A favor
	En contra
	Neutro

Código	Tipo de Impacto
	Medioambiental
	Social
	Mixto
	Cultural

**Tabla 8. Municipios impactados por la construcción del Tren maya**

Estado	Municipio	Extensión (Km <sup>2</sup> )	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Chiapas	La Libertad	1,965	5,286	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo</li> <li>• Actividades Pecuarias</li> <li>• Actividades agrícolas</li> </ul>	A favor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redistribución económica de los sectores turísticos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aproximadamente 160 personas viven en hogares indígenas que utilizan una lengua originaria</li> </ul>
	Palenque	2,887	132,265	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio</li> <li>• Servicios de hospedaje.</li> <li>• Servicios de alimentos y bebidas.</li> <li>• Manufactura</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Despojo de territorios</li> <li>• Inicia construcción de cuarteles de la Guardia Nacional en los territorios de pueblos originarios que se oponen al proyecto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuenta con un ANP</li> </ul>
Tabasco	Balancán	3,626	56,739	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades agrícolas</li> <li>• Actividades Ganaderas</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• *Las afectaciones derivan en cortes de energía eléctrica.</li> <li>• Destrucción de calles y drenaje por camiones pesados.</li> <li>• Amenaza de que se cortará el paso de un lado a otro del poblado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Principalmente conformado por rancherías y ejidos</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km <sup>2</sup> )	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Tabasco	Emiliano Zapata	437.4	29,512	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades turísticas</li> <li>• Actividades Agropecuarias</li> <li>• Actividades Pecuarias</li> </ul>	A favor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las empresas constructoras que forman parte del consorcio Lamat, ofertaron plazas para vacantes como chofer de pipa, operador de tractor y moto conformadora, ayudantes generales, topógrafos, supervisores de estructura, de terracería y drenaje, mecánico, eléctrico, carpintero, entre otros.</li> <li>• Los interesados podrán ser contratados por cada una de las empresas para los distintos frentes de obra del Tren Maya.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las ruinas mayas más importantes en este municipio llevan el nombre de Las Carmelitas, Montebello, Joval, Corozal y Chacaj</li> </ul>
	Tenosique	1,883	62,310	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades turísticas.</li> <li>• Comercio</li> </ul>	A favor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A nueve meses de iniciar los trabajos de la construcción del nuevo puente en Boca del Cerro Tenosique en el tramo uno del Tren Maya, este ha impactado de manera positiva en el municipio con la creación de empleo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Este municipio conecta dos importantes ecosistemas los cuales son La Selva Lacandona, hábitat del Jaguar; y el delta del río Grijalva– Usumacinta</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Campeche	Calkiní	1,947	52,890	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Actividades agrícolas.</li> <li>•Actividades pecuarias.</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Despojo de territorios.</li> <li>• A las personas que habitan en las orillas de las vías del ferrocarril las autoridades prometieron pagar por los espacios, pero se desconoce el monto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parte de la extensión territorial de este municipio se encuentra dentro de la zona especial de protección de flora y fauna silvestre y acuática de los petenes, la cual consta de 382, 396 hectáreas.</li> </ul>
	Campeche	3,411	258,839	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades turísticas</li> <li>• Comercio</li> <li>• Minería</li> <li>• Agricultura</li> <li>• Actividades Pecuarias</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambio de uso de suelos forestal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De la población total del municipio el 40.82% son personas indígenas y 0.18% afrodescendiente.</li> <li>• El 6.20% habla una lengua indígena.</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Campeche	Champotón	6,856	90.244	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pesca</li> <li>• Agricultura</li> <li>• Ganadería</li> <li>• Industria alimenticia</li> <li>• Actividades turísticas</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las constructoras subcontratadas por Grupo Carso, de Carlos Slim, derribaron con maquinaria pesada unas 20 casas, a cuyos moradores les prometieron nuevos hogares, pero se fueron antes de que los reubicaran</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El crecimiento económico depende de las estrategias orientadas a fortalecer el sector empresarial, el impulso al turismo, el apoyo sector agrícola, ganadero y pesquero.</li> </ul>
	Hecelchakán	1,332	31,917	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio</li> <li>• Servicios de hospedaje</li> <li>• Servicios de alimentos y bebidas</li> <li>• Manufactura</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extracción de Sascab y polvo blanco que están usando para el relleno del terraplén donde irán las vías del tramo dos del Tren Maya.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En 2010, 17,488 individuos (56.6% del total de la población) se encontraban en pobreza, de los cuales 12,905 (41.7%) presentaban pobreza moderada y 4,583 (14.8%) estaban en pobreza extrema.</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Campeche	Tenabo	882	9,736	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio</li> <li>• Agricultura</li> <li>• Ganadería</li> </ul>	En contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se agudizan problemas de deforestación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El 44,21% de la población es indígena, el 20,08% de los habitantes habla alguna lengua indígena, y el 0,10% habla la lengua indígena pero no español.</li> </ul>
	Escárcega	4,783	54,184	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ganadería</li> <li>• Aprovechamiento Forestal</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incidencias por inundaciones</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En el municipio se habla un total de 21 lenguas indígenas, de las cuales la mayoritaria es la chol, hablada por el 49% de los hablantes de una lengua diferente al español</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Campeche	Calakmul	13,839	28,424	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio de</li> <li>• Servicios de hospedaje</li> <li>• Servicios de alimentos y bebidas</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En la consulta que se hizo se dio un trazo diferente al actual. Se va a hacer una nueva fractura a la reserva"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En 2002, la UNESCO inscribió la zona arqueológica de Calakmul como patrimonio cultural de la humanidad.</li> <li>• El 25% de los habitantes es población de lengua indígena y se asientan en localidades alejadas de la cabecera municipal.</li> <li>• Es un municipio rural casi en su totalidad con importantes rasgos y marginalidad.</li> <li>• El 74% de la población de Calakmul se encuentra en situación de pobreza y pobreza extrema (Coneval).</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Campeche	Candelaria	5,643	43,879	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades Agropecuarias</li> <li>• Comercio</li> </ul>	Neutro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las obras complementarias del Tren Maya tenían como principal modificación la demolición de la vieja estación en la cabecera municipal y que precisamente está frente al Palacio Municipal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En Candelaria 6.1% de la población de 3 años y más reportaron ser hablantes de lengua indígena y el 1.4 no hablan indígena, pero la entienden.</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Yucatán	Bokobá	72	2,191	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agricultura</li> <li>• Ganadería</li> <li>• Apicultura</li> </ul>	Neutro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se considera que se genera redistribución económica.</li> <li>• Se teme por la seguridad de los habitantes durante el periodo de construcción</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 779 personas hablan alguna lengua indígena</li> </ul>
	Cacalchén	76.7	7,224	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio</li> <li>• Turismo</li> <li>• Industria manufacturera</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejidatarios de Cacalchén han bloqueado en varias ocasiones un tramo de los trabajos del Tren Maya; igual exigen un pago justo por sus tierras, "no limosnas".</li> <li>• Están dando 15 pesos por metro cuadrado, que la paguen en 80 (pesos) por metro cuadrado mencionan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1697 personas hablan lengua maya</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Yucatán	Chemax	1,348	33,490	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades agropecuarias</li> </ul>	Neutro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los campesinos han bloqueado los accesos para la construcción de las vías férreas hasta que se concluya con la construcción de una ciclovia que se había solicitado con anterioridad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En virtud de la infraestructura carretera, ha ganado participación el sector turismo dentro de las actividades económicas municipales</li> </ul>
	Chochola	290.34	4,530	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Industria manufacturera</li> <li>• Comercio</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existen grupos de empresarios que les compran de forma forzada sus tierras para revenderla y ganar dinero.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El 28,82% de los habitantes habla una lengua indígena (MAYA).</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Yucatán	Halachó	527.6	20,152	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio</li> <li>• Industria manufacturera</li> </ul>	En Contra	Existen grupos de empresarios que les compran de forma forzada sus tierras para revenderla y ganar dinero,	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 11511 personas hablan lengua maya ó náhuatl</li> </ul>
	Izamal	132	26,801	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Industria manufacturera</li> <li>• Comercio</li> <li>• Actividades Turísticas</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Daño y afectaciones medioambientales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El 85% de la población se percibe como perteneciente a un pueblo originario.</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Yucatán	Kanasín	39.3	96,317	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agricultura</li> <li>• Avicultura</li> <li>• Porcicultura</li> <li>• Horticultura</li> </ul>	A favor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los habitantes lograron vender parte de sus tierras para generar un ingreso único adicional apoyaron el proyecto pues originalmente no se consideraba dentro de la ruta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En el municipio habitan cerca de 16,673 personas de 3 años y más que habla lengua indígena, lo que representan el 19% de la población total del municipio.</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Yucatán	Kantunil	153.2	5,553	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agricultura</li> <li>• Ganadería</li> <li>• Horticultura (hénequen)</li> </ul>	A favor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se generan modificaciones en las vías de comunicación correctas por lo que consideran una oportunidad para desplazamientos laborales y comerciales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3077 personas en Kantunil viven en hogares indígenas.</li> </ul>
	Kopomá	260.5	2,553	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agricultura</li> <li>• Ganadería</li> </ul>	Neutro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyan el proyecto y tienen apertura a la aparición de empresas, pero piden ser considerados dentro de los empleos que se generen en el área</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De acuerdo con la Encuesta Intercensal 2015, la población de 3 años y más, hablante de lengua indígena en el municipio asciende a 1,021 personas.</li> <li>• Su lengua indígena es el maya.</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Yucatán	Maxcanú	767.2	21,704	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comercio</li> <li>Cultivo de agave</li> <li>Agricultura</li> <li>Ganadería</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afectaciones en carreteras, puentes y banquetas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>16791 personas en Maxcanú viven en hogares indígenas.</li> </ul>
	Mérida	260	995,129	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actividad turística.</li> <li>Industria manufacturera</li> </ul>	Neutro	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consideran al turismo como una actividad prioritaria, pero temen por las ANP, los cenotes y las afectaciones que se pudieran agudizar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.42% de la población de 3 años y más habla lengua indígena (INEGI, 2020).</li> <li>El 94.2% hablan maya, en menor medida chol, náhuatl, zapoteco, mixteco, huasteco, tzeltal, tzotzil, mixe, zoque y popoluca, que en suma representan 5.8%, según datos del censo anterior</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Yucatán	Sudzal	222.3	1,710	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades agropecuarias</li> <li>• Comercio</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problemas con los pagos de sus territorios, pues los pagos oscilan dependiendo la persona</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La población de 3 años y más, hablante de lengua indígena en el municipio asciende a 1,014 personas</li> </ul>
	Tinum	469.42	11,421	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades agropecuarias</li> </ul>	Neutro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consideran que debería tomarse al municipio como un atractivo principal y no como punto de convergencia para Chichen Itza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de población indígena: 93,72%</li> <li>• Porcentaje de población (de más de 5 años) que habla una lengua indígena: 66,96%</li> <li>• Porcentaje de población (de más de 5 años) que habla una lengua indígena y no habla español: 4,17%</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Yucatán	Tixpé-hual	68.9	5,407	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio</li> <li>• Industria manufacturera</li> </ul>	Neutro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Tren Maya fragmenta, contamina y desequilibra los ecosistemas de la región. Estos cambios en el medio ambiente impactarán negativamente en la fauna de la región de maneras que ni el crecimiento económico ni la generación de empleos podrán contrarrestar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De acuerdo a la encuesta intercensal del 2015 efectuando por el INEGI, la población de 3 años y más hablante de lengua indígena en el municipio asciende a 1,412 personas</li> </ul>
	Uayma	196.7	4,056	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividad agropecuaria.</li> <li>• Industria manufacturera</li> </ul>	Neutro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cerca del municipio de Uayma, Yucatán, avanza la colocación de balasto sobre una de las dos vías montadas en la zona</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El 97% se considera indígena</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Yucatán	Tixkokob	159.67	17,444	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio</li> <li>• Industria manufacturera</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La entidad pasó de perder 19,100 hectáreas en 2018 a 26,900 hectáreas en 2019. De 2001 a 2020, Yucatán perdió 483,000 hectáreas, convirtiéndose en una de las entidades con mayor pérdida de cobertura arbórea en la región. El ritmo de deforestación ha sido similar desde 2016, alrededor de 20,000 hectáreas perdidas por año.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por lo que respecta a la población indígena, 2,456 de la población de 5 años y más habla lengua maya, que representa en promedio el 16% de la población total del municipio</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Yucatán	Umán	354.1	69,147	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio</li> <li>• Industria manufacturera</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La, representante de más de 300 ejidatarios de Umán, indicó que empezaron los trabajos de construcción, sin embargo, ni las autoridades federales ni el comisario les han indicado nada sobre esto.</li> <li>• Tampoco le han otorgado alguna indemnización al ejido.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 25285 personas en Umán viven en hogares indígenas.</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Yucatán	Valladolid	1,117	80,313	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo</li> <li>• Industria Manufacturera</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un documento hackeado por Guacamaya muestra acusaciones a su comisario ejidal, Rufino López Canché, de haber cobrado por la venta de terrenos, pero no repartió entre su comunidad el dinero.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuenta con 99 cenotes (corrientes subterráneas)</li> </ul>
	Yaxcabá	1,079	14,082	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades agropecuarias</li> <li>• Industria manufacturera</li> </ul>	A favor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de la subestación eléctrica de tracción 1 (SET 1) que se ubicará en los municipios de Izamal, Kantunil y Yaxcaba. El sitio estará conectado a dos centros de autotransformación que alimentarán a los cables aéreos que transmitirán la electricidad al tren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10,706 personas hablantes de la lengua maya</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Quintana Roo	Cozumel	647.33	88,626	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actividad turística</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Gobierno federal decretó dos expropiaciones para llevar a cabo la construcción del tren.</li> <li>La expropiación contempló 8 terrenos privados en los municipios de Solidaridad, Tulum y Cozumel, en Quintana Roo, con una extensión de 165,000 metros cuadrados, a los que se suman los 1.093.118 m.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áreas protegidas como el Parque Marino Nacional de Arrecifes de Cozumel, con una superficie de 11,897. Parque Chankanaab con una superficie de 14 hectáreas.</li> <li>Laguna Colombia, la cual es una zona sujeta a conservación ecológica, con una superficie de 674 hectáreas que se encuentra al sur de la isla</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Quintana Roo	Felipe Carrillo Puerto	13,806	83,990	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actividad turística.</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>Con la participación de más de 350 ejidatarios del núcleo agrario realizaron una manifestación pacífica en demanda de que les sea indemnizado el pago de 63 hectáreas que presuntamente FONATUR mantiene invadido</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comparte con el Municipio de Solidaridad y de Bacalar la Reserva de la Biosfera Sian Kaán</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos De interés
Quintana Roo	Othón P. Blanco	9,909	233,648	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio</li> <li>• Actividades turísticas</li> </ul>	Neutro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por parte del Comisariado Ejidal, Marciano Cabañas Loeza y el Fonatur, se hizo entrega de 6 millones 437 mil pesos, sin que hasta el momento se conozca del destino de este recurso.</li> <li>• El conflicto, nace de la desinformación que priva entre la comunidad que desconoce los términos de la indemnización que deberá recibir cada ejidatario, es decir, debido al trazo de las vías ferroviarias, serán afectadas 32 hectáreas asignadas a 21 ejidatarios, no obstante, las tierras son de uso común, por lo que los más de 400 ejidatarios exigen que los recursos sean repartidos entre todos los miembros del núcleo ejidal.</li> </ul>	49674 personas en Othón P. Blanco viven en hogares indígenas,

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Quintana Roo	Benito Juárez	930.7	911,503	Actividades turísticas	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>Integrantes del movimiento Sélvame del Tren, acusaron que el gobierno de Benito Juárez ordenó retirarles un anuncio espectacular que se pronuncia en contra de la construcción de la obra que habían colocado sobre la carretera Cancún-Playa del Carmen.</li> </ul>	El municipio de Benito Juárez tiene el 6.95% de su población con condición de lengua indígena.

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Quintana Roo	Lázaro Cárdenas	3,881	29,171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio</li> <li>• Actividad turística</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En una de las múltiples asambleas se rechazó (la oferta) porque se considera que no es el valor ni de 50% de la afectación que habrá en recursos naturales.</li> <li>• Hay parcelas en los lugares por donde va a pasar el Tren Maya que se están sembrando, incluso hay algunas apoyadas con el programa Sembrando Vida que tienen infraestructura de árboles sembrados desde hace algunos años, que se va a afectar, pero la mayor parte de afectación es selva virgen que el ejido ha conservado muchos años".</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La población de 3 años y más que habla al menos una lengua indígena corresponde a 35.7% del total de la población de Lázaro Cárdenas.</li> <li>• Las lenguas indígenas más habladas fueron Maya (10,295 habitantes), Tsotsil (30 habitantes) y Ch'ol (30 habitantes).</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Quintana Roo	Solidaridad	2,205	209,634	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio</li> <li>• Actividad turística</li> </ul>	En Contra	Contaminación de grutas que proveen de agua y cortan el acceso a sus viviendas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entre los cenotes más importantes por su riqueza en especies y valor económico, situados en el municipio de Solidaridad considerados por la Asociación de Prestadores de Servicios Acuáticos (APSA) son: Jardín del Edén (Ponderosa), Chikin-Há, Taj Mahal (Tajma Há), Chac Mool (Kukulcan) y Cristalino (Mayan Blue/Vaharon).</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Quintana Roo	Tulum	2,024	46,721	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio al por menor</li> <li>• Actividades turísticas</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis entregados al Fonatur, advirtieron desde abril de 2020 que el suelo de la zona es considerado de "peligro alto a severo" por "hundimiento e inundación", debido a la gran densidad de cenotes.</li> <li>• Mientras tanto, en un reporte sobre el estatus del Tramo 5 informó que casi la totalidad del segmento norte se encuentra en riesgo "severo".</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La población de 3 años y más que habla al menos una lengua indígena fue 15.3k personas, lo que corresponde a 32.7% del total de la población de Tulum.</li> <li>• Las lenguas indígenas más habladas fueron Maya (14,599 habitantes), Tseltal (217 habitantes) y Tsotsil (162 habitantes).</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Quintana Roo	Bacalar	7,161	41,754	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comercio al por menor</li> <li>Actividades turísticas</li> </ul>	En Contra	<ul style="list-style-type: none"> <li>Este proyecto muestra cómo siguen con un proceso de colonización. Creen que ellos saben más que las comunidades.</li> <li>Se advirtió por parte de los pobladores que el suelo de la región es muy frágil, pero nunca los escucharon.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La población de 3 años y más que habla al menos una lengua indígena fue 8.74k personas, lo que corresponde a 20.9% del total de la población de Bacalar.</li> <li>Las lenguas indígenas más habladas fueron Maya (6,134 habitantes), Q'anjob'al (1,547 habitantes) y Mam (456 habitantes).</li> </ul>

Estado	Municipio	Extensión (Km2)	No. Habitantes	Principales actividades	Rol ante el proyecto	Tipo de afectación	Datos de interés
Quintana Roo	Puerto Morelos	1,043	26,993	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercio al por menor</li> <li>• Actividades turísticas</li> </ul>	Neutro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El gobierno federal anunció la expropiación de más terrenos de propiedad privada en el norte de Quintana Roo para ser utilizados a favor del Tren Maya, con una declaratoria de utilidad pública que afecta a 46 predios en los municipios de Solidaridad, Tulum, Benito Juárez y Puerto Morelos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El parque nacional "Arrecife Puerto Morelos se encuentra considerado como el segundo más grande del mundo</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de gabinete, 2022

### 3.4.2 Criterios de selección de comunidades

Con base a la tabla anterior, es que se detectaron algunos impactos recurrentes que se muestran en la Tabla No. 8 “Impactos generales del tren maya”, entre los cuales destacan:

**Tabla 9. Impactos generales del Tren Maya**

<b>IMPACTOS AL MEDIO AMBIENTE</b>	<b>IMPACTOS SOCIOCULTURALES</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b><u>Deforestación</u></b></li><li>• <b><u>Cambio de uso de suelo</u></b></li><li>• Afectación de cenotes</li><li>• Extracción de polvo blanco y sascab (roca).</li><li>• Afectación de ANP</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b><u>Despojo de territorios</u></b></li><li>• <b><u>Reubicación de familias a espacios con marginación</u></b></li><li>• Cambio en las actividades económicas</li><li>• Cortes de energía eléctrica</li><li>• Inundaciones</li><li>• Destrucción de patrimonio cultural (zonas arqueológicas).</li></ul>

Fuente: Elaboración propia con base en análisis de gabinete 2023

A partir de ello y considerando el número de habitantes en el municipio, las principales actividades económicas que se desarrollan y el rol que han tomado respecto al proyecto es que se seleccionaron los municipios:

- Tenosique (Tabasco)
- Emiliano Zapata (Tabasco)

En los cuales se desarrollará el trabajo de campo con la intención de reconocer los puntos de vista, experiencias e imaginarios de los sujetos que se encuentran afectados de manera directa por la construcción del tren.

### 3.5 Recorrido decolonial para el trabajo en campo

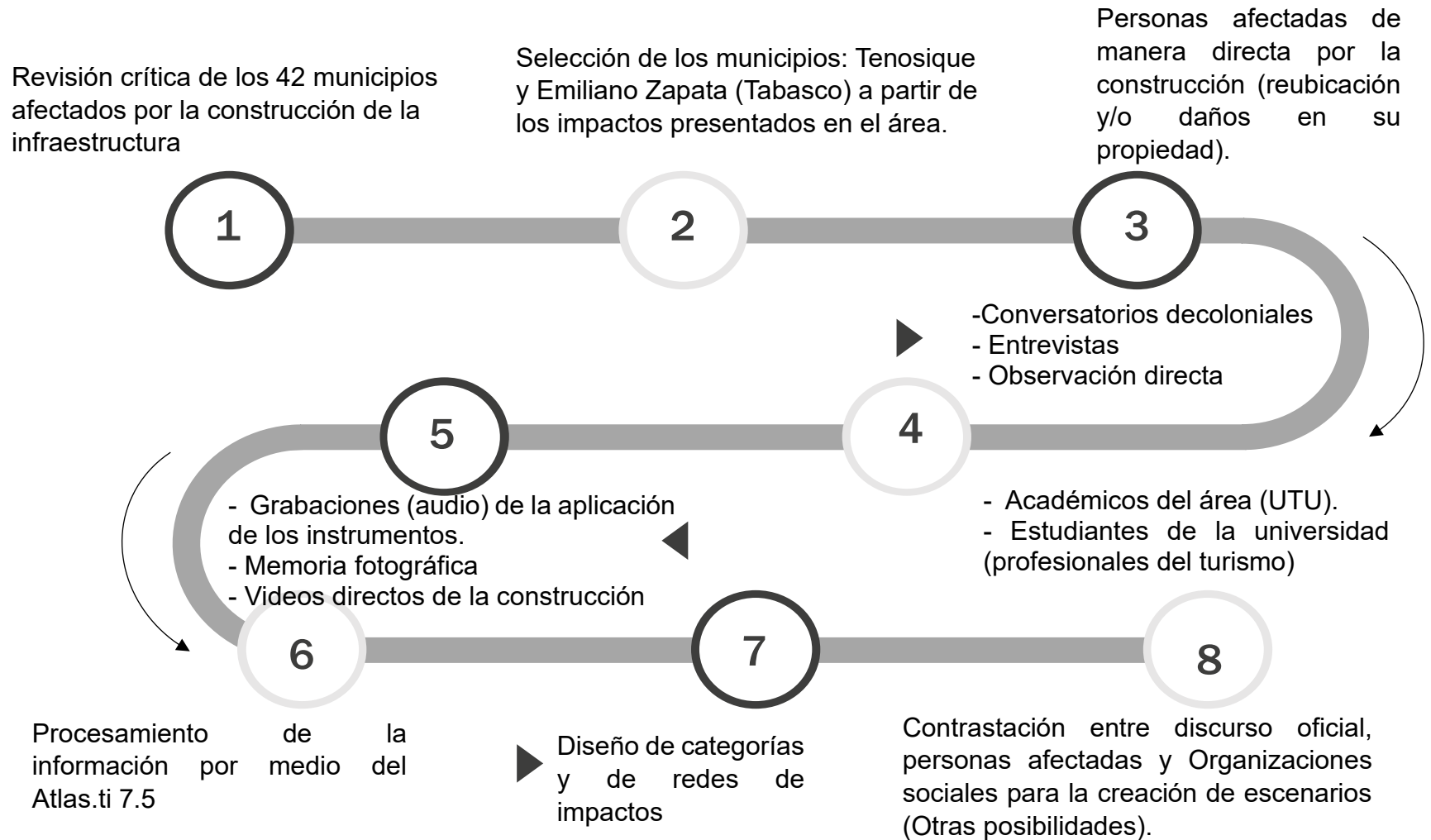
A continuación, la ilustración 3 “Recorrido decolonial” muestra la secuencia metodológica que incluye el diseño de categorías, la selección de municipios, la aplicación de entrevistas y observación directa, así como el procesamiento de la información. Se le denomina *recorrido decolonial* debido al posicionamiento epistemológico que orienta su aplicación.

El carácter decolonial no radica en las técnicas empleadas, sino en la intencionalidad crítica de confrontar el discurso oficial, visibilizar las voces de las comunidades afectadas y generar escenarios alternativos desde sus propios saberes. En este sentido, el término “recorrido decolonial” subraya que la investigación no se limita a una ruta metodológica técnica, sino que se inscribe en un marco que cuestiona la colonialidad del poder y reivindica la construcción de conocimiento situado y plural.

La ilustración 3 también evidencia cómo un proceso metodológico aparentemente convencional adquiere un sentido distinto cuando se inscribe en la perspectiva decolonial; el uso de entrevistas, observación directa y análisis de gabinete deja de ser únicamente un procedimiento técnico para convertirse en un ejercicio político-epistemológico que busca descentrar la narrativa oficial y otorgar protagonismo a las comunidades afectadas.

Así, el recorrido decolonial no se define por la novedad de las técnicas, sino por la orientación crítica que las guía, la cual permite construir escenarios alternativos y reconocer la pluralidad de saberes. En consecuencia, el término enfatiza que la investigación se posiciona frente a la colonialidad del poder y se compromete con la producción de conocimiento situado, relacional y emancipador.

### Ilustración 3. Recorrido decolonial

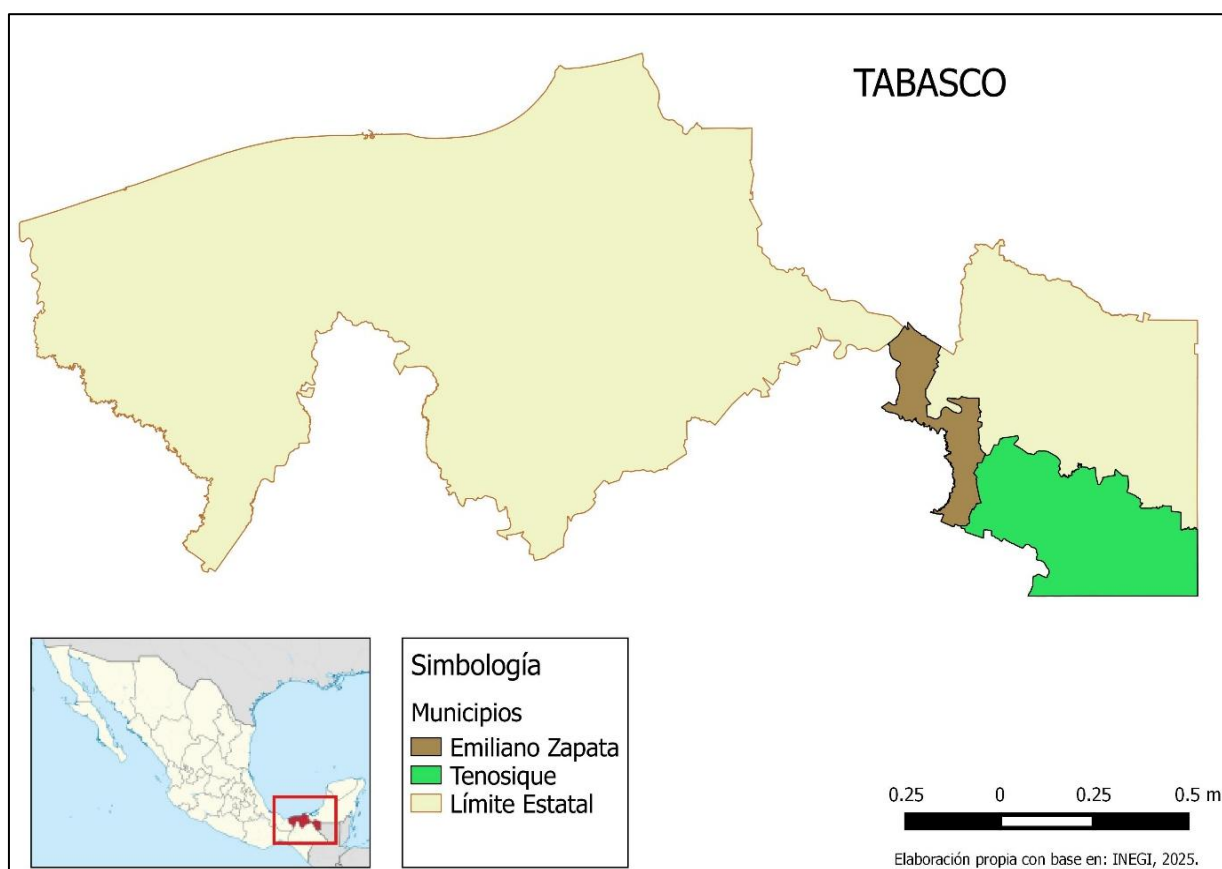


## 4. La insustentabilidad de la construcción del tren Maya. Tramo 1

### 4.1 Contextualización del lugar de estudio

Durante el periodo comprendido entre el 16 de enero al 02 de febrero del 2023, se establecieron directrices y formas de trabajo para la recolección de información mediante cuatro conversatorios, cinco pláticas, entrevistas y diferentes recorridos por comunidades que contempló la construcción del Tren Maya, específicamente se hicieron recorridos en el municipio de Tenosique y Emiliano Zapata, Tabasco.

**Ilustración 4. Mapa de Ubicación.**



La tabla No. 10 Indicadores socioeconómicos de Tenosique y Emiliano Zapata, muestra las necesidades que enfrentan los municipios de estudio.

**Tabla 10. Indicadores socioeconómicos de Tenosique y Emiliano Zapata, Tabasco**

<b>Indicador</b>	<b>Tenosique</b>	<b>Emiliano Zapata</b>
Población total (2020)	62,310 habitantes	32,181 habitantes
Distribución por sexo	49.2% hombres / 50.8% mujeres	48% hombres / 52% mujeres
Población indígena	6,131 personas	1,245 personas
Población afroamericana	818 personas	312 personas
Población con discapacidad	4,387 personas	2,041 personas
Grado de marginación (2020)	Bajo	Bajo
Grado de rezago social (2020)	Medio	Bajo
Viviendas sin acceso a agua	2.4%	1.8%
Viviendas sin drenaje	0.5%	0.7%
Viviendas sin electricidad	3.9%	2.1%
Uso de leña o carbón para cocinar	18.3%	22.5%

Fuente: Elaboración propia con datos de Data México (Secretaría de Economía), INEGI (Censo de Población y Vivienda 2020) y SEDESOL (Informe de pobreza y rezago social)

El análisis de los indicadores socioeconómicos revela que, a pesar de que ambos municipios presentan un grado de marginación bajo, existen desigualdades significativas, así como la presencia histórica de grupos indígenas y afroamericanos que subrayan la necesidad de incorporar un enfoque intercultural en la toma de decisiones, considerando el arraigo territorial y las prácticas comunitarias.

Los recorridos y conversatorios realizados durante el trabajo de campo evidenciaron una brecha entre los discursos institucionales sobre desarrollo y las percepciones locales respecto al Tren Maya pues mientras el proyecto se presentó como una oportunidad económica para la región, las comunidades expresaron preocupaciones relacionadas con la reconfiguración territorial, la presión sobre los recursos naturales y los posibles cambios en sus modos de vida.

El municipio de Emiliano Zapata se encuentra en la zona del Usumacinta en el Estado de Tabasco, su posición geográfica se encuentra entre las coordenadas 17° 44' latitud norte y entre 91° 46' longitud oeste.

La extensión total que cubre al territorio de Emiliano Zapata es de 437.40 kilómetros cuadrados; limita al norte con el estado de Campeche, al sur con Chiapas, al este con los municipios de Balancán y Tenosique y al oeste con el municipio de Jonuta (Ayuntamiento de Tabasco, 2022).

Dicha localidad, se caracteriza principalmente por las actividades agropecuarias por la cercanía del Río Usumacinta y los múltiples ranchos que se encuentran en la zona, asimismo, el sector servicios funge como una de las actividades primordiales de la región, pues se considera un punto estratégico para la compraventa de productos y servicios a la que acuden múltiples familias los fines de semana para abastecerse de insumos o por cuestiones de esparcimiento y recreación.

**Ilustración 6. Ayuntamiento del Municipio de Emiliano Zapata, Tabasco**



Fuente: Trabajo de campo, 2023

**Ilustración 5. Mercado de la Cabecera Emiliano Zapata, Tabasco**



Fuente: Trabajo de campo, 2023

Otra de las localidades visitadas fue la Comunidad de Gregorio Méndez, situada en el Municipio de Jalpa de Méndez (en el Estado de Tabasco), tiene 1,112 habitantes aproximadamente (Pueblos de América, 2019).

En el marco de la construcción del Tren Maya, se identificó que la localidad visitada forma parte de los espacios directamente impactados por el trazo del proyecto ferroviario, en este sitio, al menos veinte familias fueron reubicadas como resultado de una decisión tomada por el gobierno local, con el objetivo de liberar el paso de las vías, las cuales atravesaban lo que anteriormente eran sus viviendas. Esta acción derivó en la creación de un nuevo conjunto habitacional, denominado Fraccionamiento Maya, el cual comenzó a ser habitado por las familias desplazadas desde la tercera semana de enero de 2023, cabe destacar que las personas reubicadas en este fraccionamiento eran, en su mayoría, familias de trabajadores ferrocarrileros, con un fuerte arraigo en la zona, lo que refuerza la complejidad del proceso de desplazamiento y la necesidad de analizar críticamente las implicaciones socioespaciales del proyecto.

Los principales negocios que se observan son del sector servicios específicamente misceláneas, farmacias y algunos puestos de comida mexicana.

**Ilustración 8.**  
**Fraccionamiento “Maya”**



Fuente: Trabajo de campo, 2023

**Ilustración 7.** Tránsito pesado por  
Construcción del Tren Maya



Fuente: Trabajo de campo, 2023

Finalmente, la tercera localidad visitada fue la Cabecera Municipal de Tenosique, Tabasco; presenta colindancias al norte con el municipio de Balancán, al sur con el estado de Chiapas y la República de Guatemala, al este nuevamente con Guatemala y al oeste con los municipios de Emiliano Zapata, Tabasco y Chilón, en el estado de Chiapas (Ayuntamiento de Tabasco, 2019).

Esta localidad, contempla una parada del tren maya, además de que se han construido amplias extensiones de vías férreas que atraviesan la localidad, éstas pasan por la parte superior del Río Usumacinta, específicamente en el puente “Boca del cerro”. Dicha localidad, se dedica principalmente al sector servicios, pues funge como un centro de abastecimiento de productos para las localidades que le rodean, cuenta con una amplia variedad de establecimientos bancarios, negocios de alimentos y bebidas, entre otros negocios de interés.

**Ilustración 9. Construcción de vías Férreas en Puente Boca del Cerro, Tenosique.**



Fuente: Trabajo de campo, 2023

**Ilustración 10. Construcción de vías Férreas en Tenosique**



Fuente: Trabajo de campo, 2023

## 4.2 Análisis de la información

Para el análisis de la información resultante de las entrevistas, de los conversatorios, así como de las pláticas y de las guías de observación aplicadas durante el trabajo de campo, se decidió utilizar el software especializado en metodologías cualitativas denominado atlas versión 7.0.

A través de este software se pudo crear y establecer diferentes citas, códigos, memos, y familias para finalmente proceder al establecimiento de redes en el que se evidenciaran puntos de encuentro entre los impactos sociales, culturales, medioambientales, económicos, así como elementos que evidencien la perspectiva que tienen los pobladores, los académicos y algunas otras personas que de igual manera son afectadas por la incorporación de la infraestructura construida y que podrían estar sucediendo a mediano y largo plazo a partir de la puesta en operaciones del tren maya.

Para proceder a la creación de los diferentes códigos, memos y familias se siguieron los siguientes pasos:

- Se escucharon constantemente las grabaciones realizadas durante el trabajo de campo, identificando así los momentos en que las personas expresaban los puntos clave que se referían a impactos de cualquier índole, su agradecimiento o malestar respecto a la infraestructura y el imaginario que tienen respecto a la puesta en operaciones del tren.
- Posterior a reconocer los puntos anteriores, se realizaron descripciones dentro del apartado de “códigos”, en el que se muestra de manera sucinta las opiniones de las personas que apoyaron en la investigación.
- Los códigos fueron redactados considerando los conceptos retomados desde el marco de referencia conceptual.

Tomando en cuenta estas recomendaciones, fue que se dilucidaron algunas categorías ya existentes y que pertenecen directamente al marco de referencia conceptual, pero también evidenciaron algunas emergentes que pueden incorporarse en el apartado teórico para fortalecer algunas posturas como la denominada Decolonialidad; específicamente la subcategoría del poder, de las cuales hablarán en

los siguientes apartados.

#### 4.2.1 La codificación

Los códigos que se identificaron y que muestran una breve descripción de las opiniones y puntos de vista de las personas que participaron en los conversatorios y en las pláticas, así como en las entrevistas forman parte de la denominada codificación abierta que es una característica del software atlas ti 7.0.

La nomenclatura dada a cada uno de los códigos trata de expresar de manera breve; la parte medular o esencial de las opiniones de vista emitidos por estas personas que apoyaron durante el trabajo de campo, específicamente se lograron identificar expresiones de los denominados impactos (culturales, sociales medioambientales y económicos) pues las personas lejos de conocerlas con estos nombres daban ejemplos de cómo ellos podían observar de manera inmediata algunas modificaciones que se habían presentado en su entorno a partir de la construcción de la infraestructura denominada tren maya.

Con un total de 82 códigos que fueron el resultado de 150 citas, destacan principalmente: ***despojo de territorios; actores involucrados; destrucción de infraestructura; elefante blanco y compensaciones.***

Éstos cinco códigos con mayor densidad dentro del atlas ti, muestran inconformidades de la población respecto a la toma de decisiones en cuanto a los proyectos en marcha por parte de la administración federal actual (2018-2024).

Por su parte los de menor frecuencia, pero no menos importantes fueron: ***inseguridad vial; explosión demográfica; malinchismo y outsourcing (subcontratación).*** Éstos muestran preocupaciones entre la población por la llegada de nuevas personas a la localidad en calidad de turistas, pero también de residentes.

#### 4.2.2 La categorización

A partir de la identificación de las citas y códigos que se presentaron de manera reiterativa en el trabajo de campo, se identificaron las siguientes categorías que se retoman del constructo teórico.

La categorización en Atlas.ti se refiere al proceso de asignar etiquetas o códigos a segmentos específicos de datos, como fragmentos de texto, imágenes o clips de audio, estos representan conceptos, temas o ideas relevantes para la investigación.

La intención es organizar y estructurar los datos para facilitar su posterior análisis y extracción de patrones o tendencias, por lo que a partir de la codificación de los audios obtenidos en campo, se obtuvieron siete códigos entre los cuales destaca el denominado **impactos**, en este se incluyen las modificaciones y/o transformaciones del medio ambiente, de la sociedad, de los modos de producción e incluso de los choques culturales que la integración de la infraestructura produce en la comunidad estudiada.

Los **impactos sociales**, de una manera muy puntual se encuentra reflejando las modificaciones que experimentan las personas o grupos de comunidades como consecuencia de una actividad que las afecta en el mediano y largo plazo, posteriormente se encuentra el de **abuso de poder**, aquí es donde las personas entrevistadas mencionan los amedrentamientos, así como las injusticias que han vivido durante el proceso de construcción de las vías férreas.

Los **impactos medioambientales**, hacen referencia a las alteraciones de la naturaleza (flora y fauna respecto a la integración de una infraestructura creada por el hombre).

Los **impactos económicos**, expresan no solamente la creación de empleos temporales sino también de las afectaciones a negocios que han desaparecido pues se encontraban en territorio que se consideró como parte de las vías férreas por lo que algunos fueron reubicados y otros desaparecieron.

Los **impactos culturales**, denotan por su parte alteraciones respecto a las

tradiciones, pensamientos, costumbres, sincretismo, vestimenta de las personas a partir de la integración de un elemento externo a su contexto o localidad.

Finalmente, la ***Decolonialidad del poder***, presenta una estrecha relación con la categoría de “abuso de poder”, pero este expresa la manera en que las personas consideran que se deberían estar tomando las decisiones respecto a su futuro, a la manera del crecimiento y desarrollo de su localidad, así como a la revaloración de sus conocimientos, de sus creencias y principalmente de su forma de vivir.

#### **4.3 Categorías analíticas de los impactos del Tren Maya**

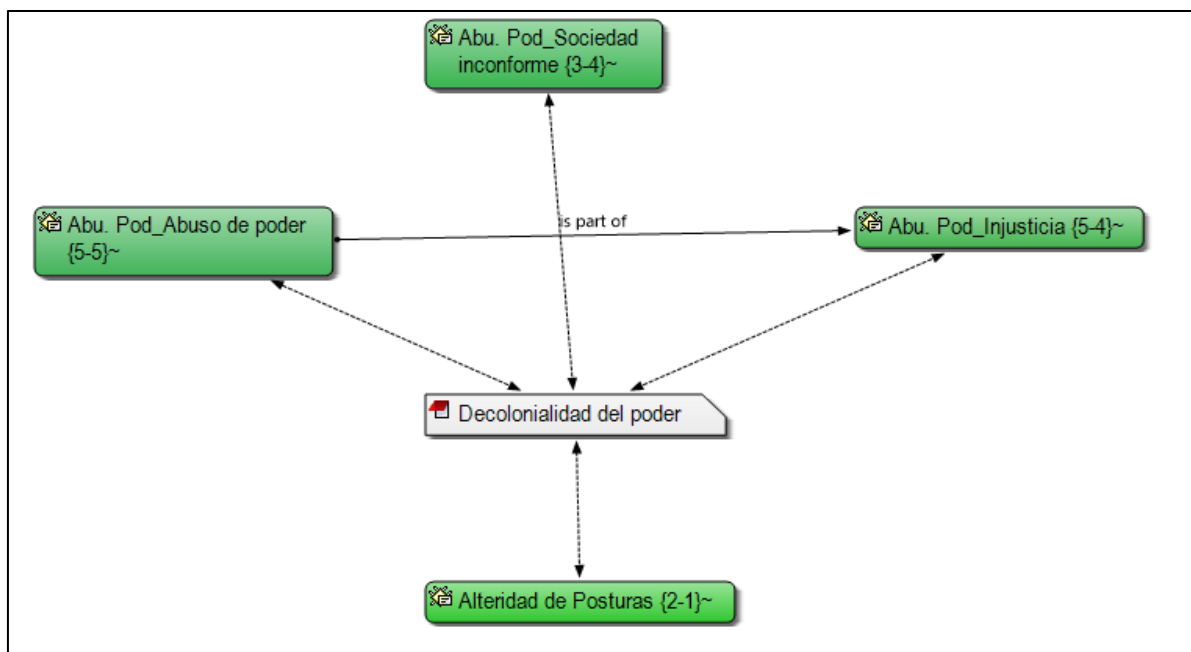
El proyecto del Tren Maya reveló una serie de impactos que trascienden la infraestructura física y se inscriben en procesos históricos de desigualdad y colonialidad del poder, a partir del trabajo de campo, se identificaron patrones que vincularon el control del territorio, la producción del conocimiento y la exclusión de las comunidades originarias en la toma de decisiones, lo cual reproduce jerarquías impuestas por el Estado bajo la lógica del desarrollo:

- Decolonialidad del poder
- Impactos sociales
- Impactos culturales
- Impactos medioambientales

### 4.3.1 Decolonialidad del poder

Entendida como los patrones del poder moderno que vinculan la raza, el control del trabajo, el Estado y la producción de conocimiento.

Ilustración 11. Decolonialidad del poder



Fuente: Elaboración propia con software Atlas.ti 7.5, 2022

La Ilustración sobre la "Decolonialidad del poder" permite visualizar cómo estas dinámicas estructurales afectan directamente la distribución de recursos, el ejercicio de derechos y las formas de vida locales, destacando la urgencia de repensar críticamente los modelos de intervención estatal en territorios indígenas.

Durante el proceso de la investigación, los entrevistados destacaron la necesidad de cuestionar y dismantelar las jerarquías impuestas por el colonialismo (entendida como las decisiones unilaterales que se realizan por parte del Estado), tanto en términos de poder político como en la distribución desigual de recursos y privilegios, en este sentido, en el conversatorio No. 1 se expresó que:

*Las políticas públicas echan a perder todo proyecto, si la cuestión política pensara de diferente manera y no pensara que “ahora llego yo y voy a hacer lo que se me pegue la gana” en vez de decir voy a continuar con el proyecto anterior, aunque haya sido de otro partido político, de otro color, porque es para beneficio del pueblo en el que estoy entrando, pero es lo que menos se piensa. (C1)*

Éstos procesos no solo se tratan de reformas superficiales, sino de una transformación estructural profunda en las formas en que se ejerce y distribuye el poder a nivel local, nacional e internacional, sin tomar en cuenta o considerar las posturas de la población gobernada, generando conflictos múltiples entre lo que se creó, se ve y se vive como consecuencia de la integración de infraestructuras que alteran las formas de producción, de consumo y principalmente de vivir de las personas afectadas.

Se necesita entonces desafiar las estructuras de poder heredadas del colonialismo y construir nuevas formas de relaciones sociales y políticas que sean más equitativas, inclusivas y respetuosas de la diversidad cultural y de la autodeterminación de los pueblos.



La ilustración destaca la diversidad de situaciones que surgen durante la construcción de infraestructuras como el Tren Maya, las cuales modifican las dinámicas sociales en las áreas circundantes, es posible visualizar la variedad de transformaciones que se han presentado durante los trabajos en el área, pues, si bien pueden atraer inversiones, también visibilizan procesos como la migración y los cambios en la estructura demográfica.

Estos fenómenos afectan las relaciones comunitarias y evidencian la necesidad de estrategias de manejo que prevengan conflictos y preserven la cohesión social, la cual se ha visto quebrantada por la reubicación de las familias. Lo anterior deriva de la creación de nuevos fraccionamientos e, incluso, de la aparición de cuarteles de la Guardia Nacional, cuya presencia intimida a las personas y las conduce a modificar sus estilos de vida y aceptar las decisiones impuestas por las autoridades gubernamentales bajo el discurso desarrollista de mejorar su calidad de vida, en este contexto en el conversatorio No. 2 en el municipio de Tenosique se expresó:

*Han partido calles, allí donde están las máquinas rojas había casitas, pero fueron reubicados; les dan seis mil pesos cada dos meses para las rentas, les dijeron que les darían una casa con un valor arriba de un millón y nosotros salimos perjudicados porque nosotros con el sudor de nuestra frente pagamos nuestras casas, nos ha costado, lo hemos trabajado. Nosotros que nos quedamos aquí, porque no nos quisieron pagar, nos quedamos solo con el polvo. Ya hemos hablado con un ingeniero porque tiraron abanicos de agua y se nos estaban inundando las casas; nosotros sí aguantamos, pero la gente adulta y los niños ya se enfermaron (C2).*

Las modificaciones a nivel social y comunitario reflejan un impacto profundo en la forma de vida de las personas esto incluye tanto los efectos positivos, como la atracción de inversiones y desarrollo económico, como los negativos, tales como la fragmentación social y el desplazamiento de comunidades.

Se subraya la importancia de un enfoque integral que considere e involucre a las comunidades afectadas en el diseño, implementación y seguimiento de proyectos para asegurar que se alcancen las metas planteadas y se respondan a las necesidades de la población local.



llegarán hasta esas comunidades afectando aún más la cohesión social. Los cambios incluyen transformaciones en las normas y valores de las comunidades, impactando su estilo de vida a largo plazo, la integración de elementos externos en su contexto puede alterar sus costumbres, vestimenta y sincretismo cultural.

Lo anterior puede observarse en experiencias compartidas por visitantes y prestadores de servicios turísticos, quienes señalan que algunos miembros de las comunidades mayas han comenzado a incorporar elementos culturales externos en su vida cotidiana. Por ejemplo, el entrevistado No. 3 narró:

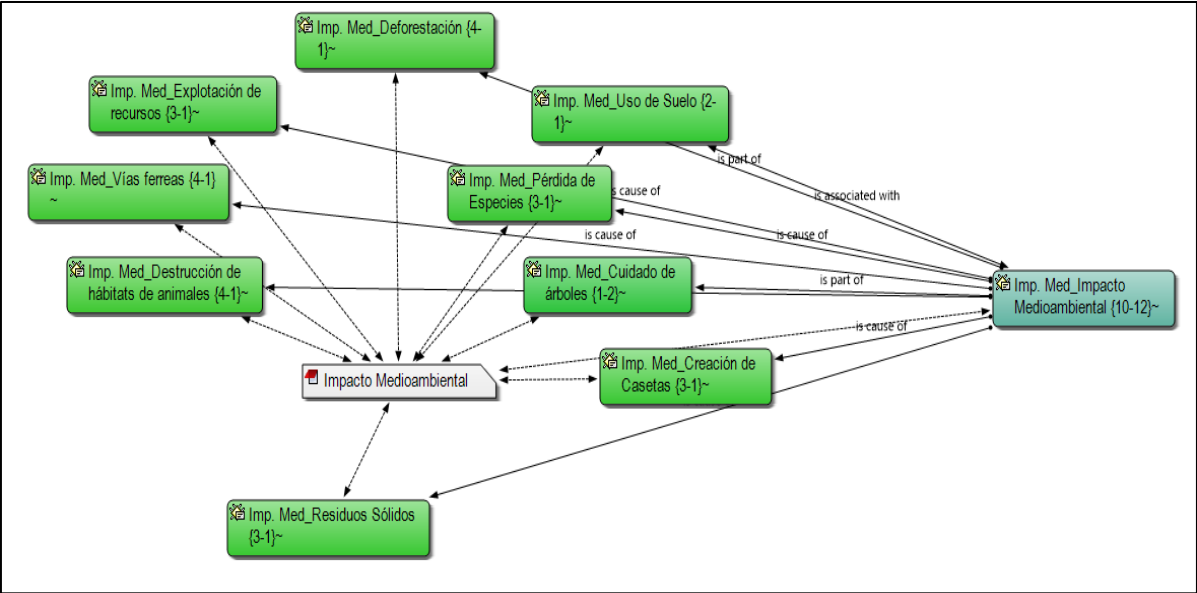
*Yo vi como un Lacandón después de que me dio el recorrido, se mete a su casa, y ya con clima porque hasta eso, se pone sus zapatos Nike, se sube a su Durango y se va y yo "ajam" Durango, Nike, y te das cuenta como ellos poco a poco van adoptando culturas de otros países o porque se lo regala el turista o porque se tienen que ir a una reunión de turismo y allí ven que el otro anda así. Entonces allí vemos como la influencia de otras culturas traspasa entonces después de ver eso, considero que si se debió hacer una campaña de sensibilización, pero hijoles es tan complicado porque ellos (el gobierno) tienen trazado su meta y dejan en segundo término las necesidades de las personas. (E3)*

La preservación del patrimonio cultural es esencial para mantener la identidad de la región lo anterior resulta crucial para fomentar un diálogo intercultural que respete y valore las diversas tradiciones y perspectivas a lo largo de la ruta del Tren Maya. La comprensión mutua entre las comunidades locales, las autoridades y otros actores es vital para mitigar los conflictos y promover la coexistencia pacífica.

### 4.3.2 Impactos medioambientales

La modificación del ambiente ocasionada por la acción del hombre o de la naturaleza, entre los cuales se pueden distinguir: los que tienen como intención el aprovechamiento de los recursos naturales ya sean renovables o no renovables, de igual manera destacan los relacionados con la contaminación y finalmente los que producen una ocupación del territorio, estos proyectos modifican las condiciones naturales por acciones tales como desmonte, compactación del suelo, entre otras.

**Ilustración 14. Impactos Medioambientales**



Fuente: Elaboración propia con software Atlas.ti 7.5, 2022

La construcción de la infraestructura y la fragmentación del hábitat está resultando en la pérdida de biodiversidad, afectando la flora y fauna locales lo cual ya ha quedado en evidencia y expresado por las personas que allí habitan, dichas situaciones pudieron evitarse si es que se respetaran las indicaciones del Manifiesto de Impacto Ambiental (MIA), el cual se diseñó posterior a la aprobación del proyecto mostrando así el escaso interés por parte de la administración federal actual (2018-2024) en respetar los lineamientos para la construcción de mega infraestructuras. En este sentido en el conversatorio No. 4 con estudiantes se comentó:

*Sé que tuvieron que derrumbar parte de la selva, me comentaba mi tía que de hecho ella se quería reclutar en un parte para salvaguardar las especies que se quedaban tiradas en los espacios que deforestaron y ya de allí los trasladaban a lugares para cuidarlos porque pobres animalitos se quedaron sin casa (C4)*

Asimismo, en el conversatorio No. 3 con académicos, se llegó a mencionar:

*Yo escuche a unos chicos que vienen de las comunidades que no estaban de acuerdo en la construcción del tren sobre todo por la naturaleza por lo que ellos cuidan mucho, los animales, la flora, la fauna (C3).*

La construcción y operación del Tren Maya pueden contribuir a cambios en la calidad del aire y niveles de ruido en las áreas circundantes, esto trae tener efectos negativos en la salud humana y la fauna local, dicha situación se ha comenzado a visibilizar en las llamadas “polvaderas” por el paso de los vehículos de construcción que ya presenta problemas respiratorios a los menores, así como a los adultos mayores, las afectaciones de salud ya reportadas entre la población local, especialmente en menores y ancianos, son un ejemplo de estos impactos negativos.

La red de impactos ambientales destaca la necesidad urgente de un enfoque de desarrollo que equilibre el progreso con la conservación ambiental, garantizando el bienestar de las comunidades y ecosistemas afectados; la participación comunitaria y el respeto por los marcos regulatorios ambientales son esenciales para minimizar estos daños y avanzar hacia procesos de vida digna construida desde las propias comunidades.

El análisis de los efectos asociados al Tren Maya anterior constata que no se trata de simples consecuencias derivadas de una obra de infraestructura, sino de expresiones concretas de la colonialidad del poder que se actualiza en el territorio peninsular. La imposición del proyecto, sin procesos auténticos de Consentimiento Libre, Previo e Informado (CLPI), se traduce en un despojo territorial que desplaza modos de vida, fragmenta comunidades y reconfigura sus territorialidades pues las denominadas “compensaciones” operan bajo una lógica transaccional que invisibiliza las pérdidas culturales y espirituales, que niega la dimensión relacional del vínculo que los pueblos mantienen con la tierra.

En la dimensión social, emergen tensiones derivadas de reubicaciones forzadas, incremento de la movilidad poblacional y afectaciones a la seguridad comunitaria; estos procesos no solo erosionan la cohesión social, sino que profundizan la vulnerabilidad de los pueblos al imponerles dinámicas externas que subordinan sus propios ritmos y formas de organización.

En lo cultural, el avance del proyecto consolida una narrativa de colonialidad cultural, donde las identidades y prácticas locales son desplazadas por un modelo hegemónico orientado a la mercantilización turística, tal proceso produce una paulatina subordinación de las epistemologías originarias frente a discursos externos que buscan homogeneizar la diversidad cultural bajo el signo del “progreso”.

Las afectaciones ambientales confirman esta trama colonial: la deforestación, la contaminación y los problemas de salud derivados de la obra manifiestan la prevalencia de una lógica extractiva que concibe la naturaleza como recurso explotable y no como sujeto relacional, justo aquí se evidencia la colonialidad del saber, pues los informes técnicos y las justificaciones oficiales descalifican los conocimientos ancestrales y prácticas de cuidado territorial, negándoles estatuto de validez y relegándolos al margen de la toma de decisiones.

En el plano económico, los esquemas de subcontratación y empleo temporal generan condiciones de precariedad que refuerzan la dependencia estructural de las comunidades frente a instancias estatales y empresariales; esta configuración se inscribe en una larga duración histórica de subordinación, donde los pueblos son incorporados a proyectos exógenos en calidad de fuerza de trabajo precarizada, pero sin capacidad de decisión sobre los horizontes de desarrollo.

Desde una mirada decolonial, el Tren Maya no puede ser comprendido como un proyecto neutro de conectividad, sino como un dispositivo contemporáneo de colonización que reproduce jerarquías materiales, epistémicas y culturales, frente a ello, resulta urgente delinear escenarios que afiancen la autodeterminación de los pueblos, la soberanía epistémica y la construcción de gobernanzas interculturales con poder vinculante. Solo mediante la restitución de territorios, la legitimación de las

epistemologías locales y el diseño de indicadores participativos será posible desmontar la matriz colonial que sostiene el proyecto y proyectar horizontes de futuro donde el desarrollo deje de ser un mandato impuesto y se convierta en una práctica de vida autónoma definida por los propios pueblos y comunidades.

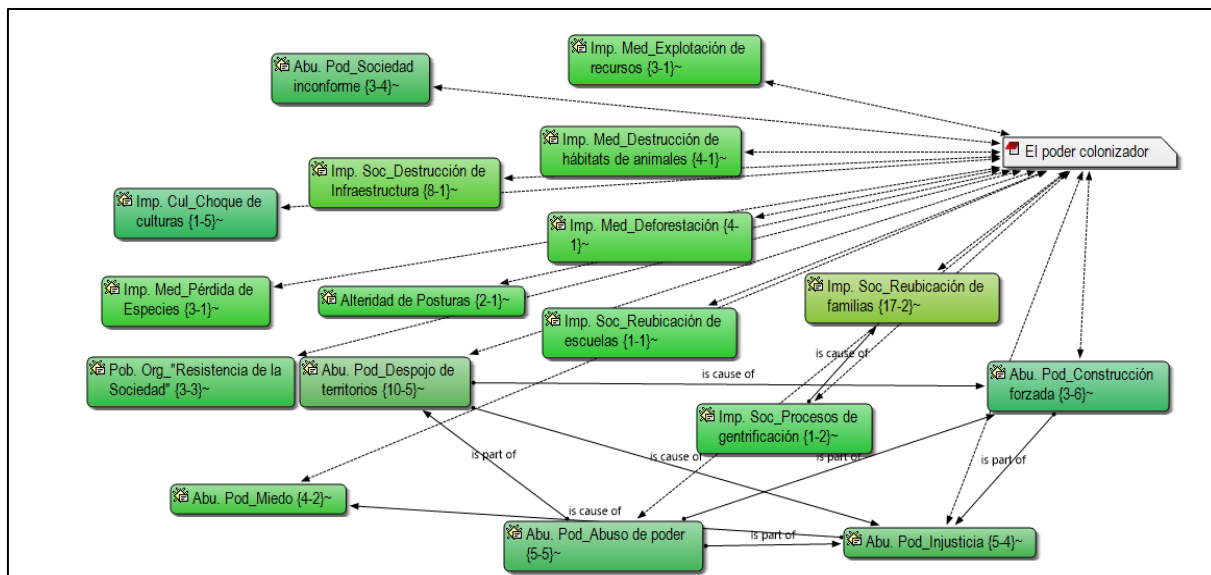
#### 4.4 Categorías emergentes

De igual forma, se pudieron identificar dos categorías “nuevas o emergentes” a partir del discurso que se enunció en los conversatorios y en las narrativas

##### 4.4.1 El poder colonizador

Se refiere a los procesos, sentimientos, emociones e imaginarios de la sociedad inconforme con los proyectos y decisiones tomadas por las autoridades gubernamentales que no responden a las necesidades inmediatas de los territorios; que son construidos y puestos en marcha a partir de despojo de territorios, la escasa vinculación con el entorno y la afectación directa del entorno natural y social.

**Ilustración 15. El poder colonizador**



Fuente: Elaboración propia con software Atlas.ti 7.5, 2022

Esta se entiende como la fuerza externa a las comunidades y localidades que puede asociarse a factores políticos, culturales y económicos que pretenden expandir y



las personas que le rodean, estos proyectos de gran escala resultan ser poco “eficientes” o “exitosas” derivado de la escasa planeación, integración de actores y ejes transversales que alcancen las metas planteadas originalmente.

Por ello, la categoría “El tren del elefante blanco”, no solo muestra inconsistencias en trazos y construcción sino también las “cargas” económicas, sociales, políticas, simbólicas e ideológicas de los gobernantes en turno, de la manera en que se vislumbra la “calidad da vida” y especialmente el proyecto de nación que no contempla realidades y pensamientos alternos al ya tradicional modelo de desarrollo hegemónico capitalista.

La categoría propuesta, critica el modelo de desarrollo hegemónico capitalista, que prioriza la construcción de grandes infraestructuras sin considerar el impacto a nivel local. La red anterior es una representación visual y conceptual de la crítica hacia los grandes proyectos de infraestructura que no logran cumplir con sus promesas de desarrollo y beneficio para las comunidades locales. Resalta la necesidad de reevaluar y rediseñar tales proyectos para asegurar que sean sostenibles, inclusivos y verdaderamente beneficiosos para todos los actores involucrados.

## Conclusiones Más Allá del Desarrollo

### **Infraestructura y colonialidad: el “tren del elefante blanco” como metáfora de un futuro impuesto**

En lo que respecta a la infraestructura del tren maya analizado desde una perspectiva decolonial sustentable, es posible denotar que el aparato epistémico y teórico utilizado para el estudio presenta una relación compleja y multidimensional por las diversas formas de entender a la sustentabilidad desde un paradigma diferente al hegemónico que es evidenciado a través de los ODS, pues no solo implica cuestiones medioambientales sino también político, económicos, culturales y principalmente sociales.

Dicho proyecto que es ya una realidad solo en algunos tramos que ha comenzado actividades funcionales, ha evidenciado desde su construcción hasta la puesta en operaciones, múltiples interrogantes sobre los impactos sociales, medioambientales y culturales esta interacción directa de las comunidades estudiadas resaltó que los impactos también escalan en los aspectos sociales y ambientales (socioambientales) generados por la integración de la infraestructura en las comunidades, análisis como el presente no pretenden de manera arbitraria la oposición a infraestructuras o proyectos por parte del Estado sino, reflexiones sobre las alteraciones de continuar reproduciendo los modelos de desarrollo hegemónicos que implican no solo mecanismos de dominación y extractivismo de los recursos sino también una invisibilización de cosmovisiones o formas de trabajo emergentes y alternas.

La investigación además invita a los lectores a “repensar” las propuestas enmarcadas del discurso oficial de los objetivos del desarrollo sostenible (ODS) que se considera como el eje de la agenda mundial que responde a las necesidades de la población; esta forma de trabajo presentada pero desde el enfoque decolonial ha mostrado limitantes preocupantes pues es el resultado de un modelo “colonizador” que tiende a privilegiar únicamente el crecimiento económico y la visualización de los bienes

naturales como recursos susceptibles para la producción. El Tren maya entonces se enmarca en esta ideología del discurso oficial de los ODS pues es un mecanismo de reproducción del modelo hegemónico impuesto y fomentado por ciertos grupos de poder en México.

Bajo la propuesta decolonial, la sustentabilidad trasciende “el equilibrio” entre economía, medio ambiente y sociedad y propone entonces actividades, prácticas y modelos situados bajo la territorialización integrando las cosmovisiones de la población, las necesidades que presentan e incluso el nivel de incorporación dentro de las nuevas prácticas a realizarse.

Uno de los principales aspectos que evidencia la decolonialidad se centra en la forma en que este tipo de proyectos presentados y desarrollados “desde arriba”, generan desplazamientos no solo físicos sino también simbólicos por decisiones políticas, el caso estudiado mostró múltiples afectaciones a diversas comunidades a través de mecanismos como la venta forzada de territorios, consultas simuladas, falsas promesas de progreso económico e incluso la coacción de líderes locales (en los casos más violentos),

La pérdida de la identidad cultural, los cambios en los hábitos y comportamientos como los evidenciados en este documento, son estrategias inherentes y son muestra del modelo colonizador, pero en la época contemporánea, pues el enfoque extractivista que corresponde al impuesto tiende a mostrar a las comunidades como “atrasadas” o en palabras propias del mismo “tercermundistas” lo que presiona a las personas de dichas localidades a la integración en éste esquema con la promesa de “mejorar” la calidad de vida.

En el caso de las afectaciones al medio ambiente, el Tren Maya ha sido denominado por colectivos ambientalistas y organizaciones sociales como “*Tren Mata*”, en alusión a la deforestación, la destrucción de cenotes y cavernas, y la pérdida de biodiversidad que acompañan su construcción. Este apelativo no es oficial, sino un término de protesta que busca visibilizar los daños socioambientales y cuestionar el discurso

desarrollista del gobierno, el cual presenta el proyecto como motor de bienestar y sustentabilidad.

Dichas afectaciones no pueden considerarse como “errores de implementación”, sino, como omisiones previsibles de los procesos de planificación conjunta entre los diferentes sujetos colectivos que son afectados de manera directa e indirecta en la construcción y operación de este tipo de proyectos, en sentido metafórico, el tren no solo transportará a los turistas y a la población sino también residuos, especulación inmobiliaria (a partir de la creación de nuevas ciudades), actividades depredadoras (un turismo mal gestionado) y lo ya presentado que es la erosión de las tierras de la región por donde transita al menos en las localidades estudiadas, lo cual es posible que pueda replicarse en el resto de los tramos que contempla la totalidad de la ruta.

Estas acciones pueden entenderse desde la lógica colonial que sufrió América Latina siglos atrás con la promesa de formar parte del mundo globalizado, pensando en los territorios únicamente como productor de materias primas y relegando la trascendencia de los servicios que proveen los ecosistemas. Todos los impactos ya mencionados y discutidos anteriormente, son ejemplos de las crecientes contradicciones que utilizó el Estado dentro de los argumentos oficiales para justificar el proyecto como el de crecimiento económico, que si bien se han presentado beneficios eventuales como contrataciones provisionales en la construcción, éstos desaparecieron al terminar la obra y los ingresos mayores se concentraron exclusivamente en empresas extranjeras dejando a las comunidades sin accesos equitativos a esas promesas de riqueza, esta aseveración, es una “trampa” del desarrollo colonizador pues aunque tiende a prometer la participación y utilidad para todos, en realidad son unos cuantos grupos los que verdaderamente tienden a mejorar sus condiciones.

Durante el trabajo de campo, se encontraron síntomas de temor y censura pues el miedo a represalias, la vigilancia institucional (por parte de la Guardia Nacional), y la desacreditación de los portavoces locales mostraron una forma de autoritarismo para que los habitantes tendieran a repetir las versiones oficiales aún sin estar de acuerdo con ellas, esta afectación muestra una crisis compleja de legitimidad del Estado como

protector y difusor de los derechos humanos, sin embargo, se mostraron formas de resignificar el papel de las comunidades como sujetos colectivos epistémicos, políticos y territoriales emergentes.

Retomando el objetivo general que planteó: Analizar desde la perspectiva decolonial los impactos socioambientales a corto (3 años) y largo plazo (10 años) de la construcción del Tramo 1 del Tren Maya, demuestra la relevancia del enfoque decolonial en este tipo de infraestructuras pues evidencia que dicho proyecto actúa como una tecnología de poder que de manera consciente o inconsciente ha reordenado los territorios por los que transita, reproduciendo así el modelo colonizador en la que el Estado toma decisiones unilaterales a partir de intereses particulares.

Las categorías analizadas *decolonialidad del poder* y *poder colonizador* mostraron la asimetría en la toma de decisiones pues la población local quedó prácticamente excluida, el discurso de desarrollo económico se convirtió en la meta a alcanzar sin considerar las afectaciones para los territorios o comunidades que tienen implicación directa con el proyecto; dicha dinámica, muestra una compleja tensión entre el discurso oficialista de proyecto sustentable que queda desalineado totalmente de las necesidades y características de la población local.

En cuanto a los impactos socioambientales, el estudio encontró desplazamientos forzados, cambios en los hábitos de vida, conflictos entre la comunidad, transformación de prácticas culturales, así como de su identidad; en el aspecto medioambiental, problemáticas como la deforestación, fragmentaciones de hábitats, contaminación de la zona y pérdida de biodiversidad fueron situaciones recurrentes durante el trabajo de campo. En el caso de la situación económica, si bien el proyecto generó empleos temporales, también se pudo observar el cierre y reubicación de negocios, dicho reordenamiento entonces podría considerarse como un elemento de heterogeneidad del espacio considerando no solo el suelo sino también de vida por parte de la población afectada.

El trabajo de campo mediante la aplicación de las entrevistas y conversatorios sumada al procesamiento de la información por medio del software Atlas.ti permitió la creación de las redes de impacto que contrastan totalmente con el discurso oficial.

Los hallazgos de esta investigación muestran que, si bien existen patrones compartidos de colonialidad del poder como el despojo territorial, la precarización laboral y la invisibilización de saberes locales, no es posible afirmar que los impactos se manifestaran de manera homogénea en todas las localidades estudiadas. La evidencia empírica disponible no alcanza para dimensionar con precisión la magnitud de las repercusiones en cada comunidad, lo que obedece, en parte, a la ausencia de mecanismos de consulta y evaluación participativa que garanticen un registro detallado de sus experiencias.

Esta carencia no constituye un simple vacío metodológico, sino una expresión de la colonialidad del saber, en la medida en que las formas oficiales de generar información excluyen de origen las epistemologías comunitarias, por ello, más que equiparar los impactos entre comunidades, el análisis apunta a visibilizar la matriz estructural de colonialidad que atraviesa a todas ellas, condicionando tanto los efectos documentados como los silencios en torno a aquellos que no pudieron ser registrados con la misma densidad empírica

.Respondiendo directamente al objetivo No. 1 planteado que consistió en identificar los impactos socioambientales en el corto plazo (tres años) valorando viabilidad, sostenibilidad y grado de participación comunitaria; puede notarse que en el ámbito social se registraron reubicaciones, daños a propiedad privada, tensión intracomunitaria y amedrentamiento que se puede asociar de manera directa al avance de la obra; se percibió una baja o nulo involucramiento de la población en decisiones sustantivas pues las consultas que se presentaron tendieron más a situaciones de simulación y engaño.

En lo que respecta a la esfera ambiental, se observaron de manera inmediata modificaciones en el paisaje e incluso de la integridad de los ecosistemas pues se

presentó remoción de vegetación, fragmentación de hábitats, así como presiones sobre los cuerpos de agua de la localidad de Tenosique.

En esta etapa, se observará una expansión acelerada del sector servicios: hospedaje, transporte local, alimentos y comercio informal; los empleos generados por la construcción tenderán a disminuir progresivamente, dando paso a una economía local más dependiente del turismo, pero aún frágil por la falta de capacitación laboral en atención al visitante y gestión empresarial. Es probable que exista un incremento en el tránsito vehicular y ferroviario modificando la dinámica de movilidad local, generando conflictos por ruido, contaminación y ocupación de suelo. En el plano social es posible que emerjan tensiones entre grupos que perciben beneficios del proyecto y aquellos que denuncian exclusión, desplazamiento simbólico y pérdida de identidad; la participación comunitaria en los procesos de gobernanza seguirá siendo limitada, lo que debilitará la cohesión social y generará desconfianza hacia las instituciones.

Se prevé también un aumento en los precios de los bienes raíces y de los productos básicos, producto de la especulación derivada de la expectativa turística, este fenómeno impactará directamente a los hogares de menores ingresos.

Para el caso del objetivo específico No. 2, que consideró realizar una prospectiva a diez años, anticipando escenarios y estrategias de mitigación, adaptación y gobernanza sustentable con derechos y necesidades comunitarias al centro; dicha meta se alcanzó mediante el co-diseño por parte de los sujetos colectivos lo que mostro una categoría emergente denominada *tren del elefante blanco*, que integra el riesgo de infraestructura sobredimensionada, poco planificada y que no considera las necesidades de la localidad, lo que trajo consigo una serie de beneficios confusos y cuestionables.

Si persiste la lógica centralista y extractivista, los municipios estudiados enfrentarán procesos de aculturación, pérdida identitaria y degradación ecológica pues la llegada de grandes consorcios turísticos provocaría desplazamiento poblacional, pérdida de soberanía alimentaria y concentración de la riqueza.

Los jóvenes migraran hacia polos urbanos mayores y se profundizara la brecha social entre quienes se benefician del turismo y quienes quedan excluidos, sí es que el tren maya no logra posicionarse (como se ha observado durante los primeros meses del 2025) sería posible un abandono o baja rentabilidad del proyecto que conllevaría al deterioro de la infraestructura y una pérdida significativa de la inversión pública, sin haber logrado el desarrollo económico y social prometido. De ser así, el tejido social quedaría fragmentado por la precariedad laboral, la segregación y la pérdida definitiva de modos de vida tradicionales.

Estos aportes pueden servir como base para el diseño de estrategias políticas que incorporen la participación de la población, el cuidado de los ecosistemas, monitoreo conjunto y medidas de compensación equilibradas que mitiguen los impactos negativos de la zona.

Tratando de responder a las preguntas de investigación que redireccionaron la investigación, se puede decir que:

- ¿Cómo se configuran y perciben, desde las voces de las comunidades locales, los impactos y afectaciones socioambientales que emergen en el corto plazo (tres años) y que podrían manifestarse en el largo plazo (diez años) a raíz de la construcción del Tramo 1 del Tren Maya en Tenosique y Emiliano Zapata, Tabasco?

Se presentan cambios inmediatos en el ámbito social tales como reubicaciones de ciertas comunidades, así como prácticas de amedrantamiento para las personas que no apoyaban dicho proyecto, en lo que respecta a lo cultural, se evidenciaron modificaciones en cuanto a hábitos e incluso la identidad local se vio afectada (por la situación del cambio de residencia), en el ámbito económico, si bien se presentó la generación de empleos, éstos fueron de carácter temporal mientras que la afectación permanente fue la afectación de negocios por parte de la población esto en ambos municipios que se consideraron en el estudio.

Bajo este escenario actual, es posible plantear que sí es que se continúa trabajando bajo el mismo esquema de las problemáticas de gobernanza, es probable la consolidación de presiones ecológicas y desigualdades territoriales, pero sí es que se

generan cambios positivos en los modelos de gestión mediante una gobernanza inclusiva, podrían amortiguarse y minimizar las problemáticas existentes.

- ¿Cómo experimentan las comunidades del territorio los efectos inmediatos del Tramo 1 del Tren Maya en sus formas de vida, relaciones socioculturales, prácticas cotidianas, territorialidades y vínculos con la naturaleza, en el marco de los mecanismos de poder que acompañan el proyecto.

El trabajo en campo mostró cambios en la vida cotidiana, iniciando con complicaciones en la movilidad, así como en el transporte de la zona; se presentaron también reubicaciones de negocios y el cierre de algunos de ellos (por las modificaciones dadas a partir de la construcción de la infraestructura), las personas expresaron desconfianza generalizada respecto al proyecto pues a partir de las consultas limitadas o incluso “simuladas” (según su percepción) afecto de manera compleja la cohesión social del área.

La relación que la comunidad presentaba con la naturaleza se vio afectada por la modificación de los paisajes, la tala de árboles e incluso por el acceso a los recursos lo que trajo consigo duelos territoriales, así como la reconfiguración de ciertas prácticas culturales.

- ¿Qué escenarios socioambientales futuros pueden anticiparse —en el corto, mediano y largo plazo— considerando los procesos de territorialización, las dinámicas de poder y las reconfiguraciones comunitarias que genera la implementación del Tramo 1 del Tren Maya?

En el corto plazo se identificaron algunos de los efectos previamente señalados, como la presión ambiental, acompañada de un reacomodo de actividades económicas y sociales que se refleja en transformaciones de los ecosistemas locales y en un incremento de la demanda de recursos naturales, en el mediano plazo puede esperarse que se presenten afectaciones mayores en los patrones de uso de suelo (la manera en que se transforma y ocupa el territorio con fines turísticos, comerciales o de movilidad), de la zona así como la dependencia de servicios y en el largo plazo, a partir de la categoría del “tren del elefante blanco”, la infraestructura podría

finalmente quedarse subutilizada y sin beneficios reales para la sociedad ni para el ambiente provocando abandono, deterioro, conflictos locales y pérdida de inversión.

El estudio mostro que evaluar megaproyectos desde un enfoque decolonial no solo es un ejercicio retórico, sino una condición analítica que permite visibilizar cómo los abusos de poder modifican territorios, invisibilizan saberes y definen futuros. El cuerpo teórico retomado de Mignolo, Walsh y Escobar así como con el apoyo de la etnografía decolonial aplicada en Tenosique y Emiliano Zapata, combinada con codificación en Atlas.ti, permitió pasar del inventario de impactos a una lectura relacional de colonialidad ahora enfocado en la sustentabilidad y a la anticipación de escenarios con criterios de justicia socioambiental.

Considerando las preguntas originalmente planteadas, se deduce entonces que:

- Los impactos sociales susceptibles de presentarse en un corto largo plazo por la incorporación de la infraestructura férrea, destacan el desplazamiento de comunidades locales, obligándolas a abandonar sus hogares y tierras provocando la ruptura del tejido social y la pérdida de identidad cultural; una problemática más detectada fue la deforestación y alteración de hábitats naturales debido a las obras de construcción que han llevado a la pérdida inmediata de biodiversidad y en lo que respecta al ámbito económico algunas comunidades pueden experimentar beneficios temporales debido a la generación de empleo durante la fase de construcción, sin embargo, estos son generalmente de corta duración y no siempre se traducen en mejoras sostenibles para la población local.
- Los impactos a largo plazo podrían traer consigo la urbanización y desarrollo de infraestructura asociada al Tren Maya transformando significativamente el uso del suelo, conduciendo a la expansión urbana descontrolada y la pérdida permanente de áreas naturales de la localidad; asimismo la continua expansión y operación del tren podrían fomentar la migración y desintegración de comunidades indígenas y locales, afectando sus modos de vida tradicionales y su cohesión social; en lo que respecta al ámbito económico el éxito del Tren

Maya es incierto, si los beneficios económicos no se materializan como se espera, las comunidades locales podrían quedar con una infraestructura subutilizada y deudas económicas significativas.

- Dentro de los impactos inmediatos se evidencian tensiones entre las comunidades locales, el gobierno y las empresas constructoras, derivadas de la ausencia de consulta previa y consentimiento informado, estas fricciones comprometen la estabilidad social y generan desconfianza hacia las autoridades. Del mismo modo, la introducción de maquinaria pesada y las labores de construcción han alterado los modos de vida tradicionales, modificando actividades económicas como la agricultura y la pesca, fundamentales para la subsistencia comunitaria.
- Las obras han limitado el acceso a recursos naturales esenciales como el agua potable y las tierras agrícolas poniendo en riesgo el bienestar cotidiano de la población,
- Con base en lo anterior es que se evidencia la manera en que la decolonialidad invita-desafía a las personas y a la comunidad científica a repensar las maneras de generar conocimiento, de estudiarlo, de mostrarlo e incluso de difundirlo y si a esto se le suman los debates entre sostenibilidad, sustentabilidad y desarrollo sustentable se convierte en algo mucho más complejo.

La decolonialidad cuestiona y “desafía” las estructuras de poder, de saber, de la naturaleza y del pensamiento de la sociedad del S. XXI, lo cual se convierte en un reto y a su vez en una oportunidad para revalorar los conocimientos y formas de vida de las realidades alternas, de visibilizar a las personas y grupos que han quedado relegados por las múltiples acciones de las autoridades gubernamentales, de instituciones y dependencias públicas así como de la iniciativa privada que en conjunto consideran que el desarrollo de las localidades dependerá únicamente de cuestiones económicas. Es por ello por lo que a partir del constructo teórico se invita a la reflexión y “empoderamiento” de la alteridad, a evitar la explotación de los mal llamados

recursos naturales e incluso a devolver el valor de las formas de producción ancestrales que diversas comunidades aún practican.

En lo que respecta al apartado metodológico e instrumental, se muestran ciertas áreas de oportunidad pues las personas evidenciaron los miedos y temores por posibles represalias al expresar puntos de vista diferentes a los que las autoridades muestran como una realidad o verdad absoluta, por ende, durante el trabajo de campo se presentaron ciertos inconvenientes a los procesos de grabación y filme de las personas involucradas pues éstas no permitían ser tomadas en imagen para que de esa manera no se pudiera rastrear los comentarios que se contraponen a las ideas hegemónicas de las instituciones sin embargo los diálogos decoloniales permitieron que las personas no solo expresaran lo que se les ha comunicado de manera "oficial" sino también lo que sienten tomando como base la experiencia de proyectos anteriores, de las afectaciones de otras infraestructuras, así como de las necesidades pasadas, actuales y futuras.

Finalmente, se destacan las categorías emergentes del "tren del elefante blanco" y el "poder colonizador", que buscan aportar a la teoría decolonial a través de los pensamientos y experiencias de las personas, estas categorías reflejan la percepción de proyectos como el Tren Maya como costosos e ineficientes, y la influencia externa sobre las comunidades que resulta en la pérdida de autonomía y la imposición de valores y estructuras ajenas

Con base en lo anterior se propone la **posibilidad otra** que pretende mostrar las posibles realidades a suceder en cuanto el tren maya comience sus operaciones en el tramo de estudio y funcionamiento a un mediano plazo (cinco años), tomando en cuenta no solo los puntos de vista de las comunidades sino también los discursos oficiales y las posturas alternas de organismos, asociaciones y nuevos asentamientos.

## **Contribuciones a la discusión sobre la sustentabilidad**

La presente investigación aporta elementos nuevos en el enfoque teórico metodológico para el análisis de megaproyectos desde una perspectiva decolonial entre las que destacan:

- Reinterpretación del concepto de sustentabilidad más allá del uso institucionalizado y técnico que se le ha dado a la palabra, mostrándolo desde un enfoque resignificado en las comunidades locales por medio del dialogo de saberes.
- Muestra por medio de las categorías analíticas de la colonialidad del poder, del saber y de la naturaleza la forma en que los megaproyectos reproducen lógicas eurocéntricas de desarrollo extractivista.
- Propone una prospectiva decolonial como un enfoque alternativo para pensar “futuros posibles” donde la justicia social y ambiental sean el centro del debate desarrollando así el concepto de “recorrido decolonial”, como una ruta metodológica que, aunque integra técnicas cotidianas de los estudios cualitativos, las resignifica a partir de privilegiar las voces de las comunidades confrontándolas al discurso oficial.
- Genera un proceso de triangulación entre el discurso oficial, los testimonios de las personas de la comunidad y los académicos para la construcción de escenarios posibles lo que fortalece la validez de los hallazgos.
- Propone categorías analíticas emergentes “Tren del elefante blanco” y “Poder colonizador”, que enriquecen la discusión teórico-metodológica de los efectos de los megaproyectos.

Esta investigación entonces contribuye a la discusión del paradigma de la sustentabilidad en los megaproyectos evidenciando que el discurso oficial se presenta como un legitimador del desarrollo pero que carece de la participación comunitaria y holística de las comunidades.

## **Hacia una agenda de investigación integral: líneas de análisis sobre los efectos del Tren Maya en el sureste mexicano**

El acercamiento en las comunidades Villa El Triunfo y Boca del Cerro, Tabasco muestra una nueva etapa en la zona y en la población que allí habita pues las transformaciones en los estilos de vida ha generado no solo el cambio en el tipo de actividades económicas de la localidad, obligando a la población a dejar las actividades del sector primario e involucrarse de tiempo completo al sector terciario para ofrecer los servicios a los turistas que se espera recibir en cuanto comiencen las operaciones de la infraestructura.

Algunos desafíos respecto a dichos cambios se refieren a la movilidad entre los residentes, pues al ser reubicados a comunidades diferentes, el transporte y las vías de comunicación no son del todo exitosas al menos hasta el momento adicional a ello ya se evidencia el deterioro de las carreteras debido al tráfico pesado, lo que ha incrementado los tiempos de viaje y costos de transporte.

La construcción de la vía férrea sin duda ha presentado alteraciones en los estilos de vida pues la falta de una relación efectiva entre la comunidad y FONATUR ha exacerbado los problemas sociales y de infraestructura.

Considerando el análisis y resultados del estudio, es que se puede vislumbrar algunas líneas de investigación que tengan como meta la comprensión de los impactos del proyecto en la zona y en las comunidades que allí se encuentran, entre las cuales podrían hablarse de:

1. Economía y sustentabilidad: La cual podría encargarse de evaluar y/o analizar la rentabilidad económica del proyecto a partir de proyecciones de mediano y largo plazo, considerando o proponiendo estrategias que mejoren la calidad de vida de la población.
2. Movilidad y logística: Dentro del cual es posible el estudio de las interrupciones o cambios en la movilidad de las zonas que se contemplaron dentro de todos los tramos del Tren, así como las implicaciones técnicas y sociales para la comunidad.

3. Calidad de vida de las familias reubicadas: Considerando el antes y el después de los estilos y hábitos de vida de las personas que fueron reubicadas de forma voluntaria e incluso en contra de su voluntad considerando la salud mental, el bienestar en general de los residentes, así como la percepción de la comunidad respecto al tren maya después de la reubicación.
4. Infraestructura comunitaria: Tratando de entender el tipo de infraestructura generada como consecuencia de la integración de las vías férreas, las dependencias públicas que deben formar parte de dicho proyecto, así como el rol de las relaciones comunitarias en la mitigación de las problemáticas presentadas.
5. Relaciones Comunitarias: Evaluación de factores que contribuyen al deterioro de las relaciones entre los mismos residentes, así como la existente con las dependencias encargadas de la gestión de los proyectos en las distintas fases (planificación, construcción y operación).
6. Salud y bienestar: Efectos de la relación entre la salud física y mental de los residentes locales respecto a las condiciones de trabajo de las empresas que se han aperturado en la zona, así como de los puestos de trabajo producto del sector de la construcción.
7. Políticas públicas: Directrices diseñadas e implementados y acordes a las necesidades de la zona como consecuencia de los cambios en los sectores productivos que aseguren una mayor equidad y rentabilidad de los proyectos implementados que tengan como eje central la movilidad, el turismo y el comercio.

## Referencias

- Acosta, A. (2013). Extractivismo y neoextractivismo: Dos caras de la misma maldición. Quito: Abya-Yala.
- Álvarez, F. (2015). Escenarios normativos: tipos y clústeres prospectivos. UNAM. Disponible en línea: <https://archivo.cepal.org/pdfs/GuiaProspectiva/AlvarezXXCongreso.pdf>
- Altshuler, A., & Luberoff, D. (2003). Mega-projects: The changing politics of urban public investment. Brookings Institution Press.
- Arriagada, Camilo (2000). *Pobreza en América Latina: Nuevos escenarios y desafíos de la política para el hábitat urbano*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Chile
- Ayuntamiento de Tabasco (2019). Tenosique. Gobierno del Estado de Tabasco. Disponible en línea: <https://tabasco.gob.mx/tenosique>
- Ayuntamiento de Tabasco (2022). Emiliano Zapata. Gobierno del Estado de Tabasco. Disponible en línea: <https://tabasco.gob.mx/emiliano-zapata>
- Azamar Alonso, A. (2024). Megaproyectos y desigualdad en México. Ciudad de México: UNAM.
- Banco Mundial. (2024). Benchmarking Infrastructure Development. Washington, DC: World Bank.
- Barrios-Rodríguez, D. (2024). Megaproyectos y necroceno capitalista. *Revista de Estudios Críticos*, 12(3), 45–62.
- Bhabha, H. K. (1994). *The location of culture*. Routledge
- Benítez, J. (2019). Evaluación ambiental estratégica (preliminar) del Proyecto Tren Maya. Universidad Autónoma de Campeche.
- Benguría Puebla, Sara; Martín Alarcón, Belén; Valdez López, Maria Victoria; Pastellide, Pascale; Gómez Colmenarejo, Lucía (2010). *Métodos de Investigación en Educación Especial*. Universidad Autónoma de Madrid: España. Disponible en línea:

[https://www.uam.es/personal\\_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso\\_10/Observacion\\_trabajo.pdf](https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/Observacion_trabajo.pdf)

- Bustillo, L. & Martínez, J. (2008). Los enfoques del desarrollo sustentable. *Revista Interciencia*: 33, (5), 389-395. Recuperado de: <http://www.scielo.org.ve/pdf/inci/v33n5/art14.pdf>
- Cardoso, C. (2006) Turismo Sostenible: una revisión conceptual aplicada. *El Periplo Sustentable*. (11): 5-21
- Casanova, L. (2021). Megaproyectos y conflictos ecoterritoriales. En *Revista "Relaciones Internacionales"*. Número 46. Febrero 2021. Universidad Autónoma de Madrid. Disponible en línea: <https://revistas.uam.es/relacionesinternacionales/article/view/12752/13371>
- Chakrabarty, D. (2000). *Provincializing Europe: Postcolonial thought and historical difference*. Princeton University Press.
- Chatterjee, P. (1993). *The nation and its fragments: Colonial and postcolonial histories*. Princeton University Press.
- Chen, G. (2024). *La fórmula secreta para el éxito de la infraestructura: Marcos sólidos de APP*. Banco Mundial.
- Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo. (1987). *Nuestro futuro común*. Naciones Unidas.
- Cotan, A. (2012). INVESTIGACIÓN-PARTICIPACIÓN E HISTORIAS DE VIDA, UN MISMO CAMINO. Disponible en línea: [https://www.fpce.up.pt/iiijornadashistoriasvida/pdf/2\\_Investigacion-participacion%20e%20Historias%20de%20vida.pdf](https://www.fpce.up.pt/iiijornadashistoriasvida/pdf/2_Investigacion-participacion%20e%20Historias%20de%20vida.pdf)
- De Sousa Santos, B. (2011a). Epistemologías del Sur. *Utopía y Praxis Latinoamericana*, 16(54), 17-39
- Del Cerro, G. (2019). *Megaprojects and global cities*. Routledge.
- Díaz Bravo, Laura; Torruco García Uri; Martínez Hernández, Mildred; Varela Ruíz, Margarita (2013). *La entrevista: recurso flexible y dinámico*. Universidad

Nacional Autónoma de México (UNAM): México. Disponible en línea: <http://riem.facmed.unam.mx/node/47>

- EL CEO (2022). Tren maya: cambios de ruta, expropiaciones y un presupuesto de 25 veces mayor. El CEO. Disponible en línea: <https://elceo.com/bienes-raices/tren-maya-cambios-de-rutas-expropiaciones-y-un-presupuesto-25-veces-mayor/>
- El Serafi, S. (1994). “Sostenibilidad, medida de ingreso y crecimiento”. En Desarrollo económico sostenible. Avances sobre Informe de Brundtland (107-129). Bogotá: Uniandes, Tercer Mundo.
- El Universal. (2025). Subsidios mantienen sobre la vía al Tren Maya. El Universal.
- Ehrenfeld, John R. «The Roots of Sustainability». MIT Sloan Management Review, vol. 46, n.º 2. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology, 2005, pp. 24-25
- Escobar, A. (1996) La invención del Tercer Mundo. Construcción y desconstrucción del desarrollo. Bogotá: Norma S.A.
- Escobar, A. (2016). Sentipensar con la tierra: Nuevas lecturas sobre desarrollo y territorio. Medellín: Universidad de Antioquia.
- ESIMPACT(2019). *Impacto social*. EsImpact. Disponible en línea: <https://www.esimpact.org/impacto-social/>
- Fals Borda, O. (1985). Conocimiento y poder popular: Lecciones con campesinos de Nicaragua, Colombia y otros países. Siglo XXI Editores.
- Fernández, J. (2012). *Oportunidad y conveniencia de aplicar la prospectiva al sector turismo*. Estudios Turísticos. No. 192. España. Instituto de Estudios Turísticos.
- Fontela, E., & Guzmán, J. (2003). La teoría circular del desarrollo: Un enfoque complejo. Estudios de Economía Aplicada, 21(2), 221–242.
- Freire, P. (1970). Pedagogía del oprimido. Siglo XXI Editores.
- Gangoellis M., Casals M., Gassó S., Forcada N., Roca X. and Fuertes A. (2011), *Assessing concerns of interested parties when predicting the significance of*

*environmental impacts related to the construction process of residential buildings*. Building and Environment, 46(5):1023-1037

- Florida, R. (2005). *Cities and the creative class*. Routledge.
- Flyvbjerg, B. (2014). *Megaproject planning and management: Essential readings*. Edward Elgar.
- Flyvbjerg, B. (2017). *The Oxford handbook of megaproject management*. Oxford University Press.
- García, D. (2019). En Periódico “El Universal”. 16 de agosto del 2019. Disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/mochilazo-en-el-tiempo/los-inicios-del-tren-maya-se-planearon-desde-el-porfiriato/>
- Gobierno de México (2018). *Tren Maya*. Gobierno de México. Disponible en línea: <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/11/Tren-Maya.pdf>
- Gobierno de México (2019). *Información del proyecto Tren Maya, Anexo Técnico*. Gobierno de México. Disponible en línea: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM\\_ANEXO\\_TECNICO\\_VF2\\_1.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM_ANEXO_TECNICO_VF2_1.pdf)
- Gobierno de México. (2023). *Programas para el Bienestar mejoran condiciones de habitantes de comunidades en la ruta del Tren Maya*. Presidencia de la República.
- Gómez, C. (2015). *El desarrollo sostenible: conceptos básicos, alcance y criterios para su evaluación*. UNESCO. Disponible en línea: <http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/FIELD/Havana/pdf/Cap3.pdf>
- González Uresti, L. A. (2015). *La Prospectiva: alcances y límites en Ciencias Sociales*. *Relaciones Internacionales*, 24(48). <https://revistas.unlp.edu.ar/RRII-IRI/article/view/2201>
- Gracia, J. (2015). *Desarrollo sostenible: origen, evolución y enfoques*. (Documento de docencia No. 3). Bogotá: Ediciones Universidad Cooperativa de Colombia. doi: <http://dx.doi.org/10.16925/greylit.1074>

- Gudynas, E. (2009). Diez tesis sobre el nuevo extractivismo. *Revista América Latina en Movimiento*, 445, 1–20.
- Gudynas, E. (2011). Ambiente, sustentabilidad y desarrollo: una revisión de los encuentros y desencuentros. Disponible en línea: <https://ecologiasocial.com/wp-content/uploads/2016/08/GudynasAmbienteDesarrolloEncuentrosMx11.pdf>
- Gudynas, E. (2011). Debates sobre el desarrollo y sus alternativas en América Latina: Una breve guía heterodoxa. In M. Lang & D. Mokrani (Eds.), *Más allá del desarrollo* (pp. 21–53). Fundación Rosa Luxemburg / Abya Yala.
- Guha, R. (1982). *Subaltern studies I: Writings on South Asian history and society*. Oxford University Press.
- Gutiérrez, E. (2007). *De las teorías del desarrollo al desarrollo sustentable: historia de la constitución de un enfoque multidisciplinario*. En *Revista Trayectorias*. Disponible en línea: [https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1265212652.desarrollo\\_sustentable\\_0.pdf](https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1265212652.desarrollo_sustentable_0.pdf)
- Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford University Press.
- Heller, L. (2008). *El impacto de los megaproyectos en el derecho humano al agua y al saneamiento*. OhchrOrg. Disponible en línea: [https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Water/HumanRightsandMegaprojectsUs\\_erfriendly\\_SP.pdf](https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Water/HumanRightsandMegaprojectsUs_erfriendly_SP.pdf)
- Hernández, R. (2022). *Fonatur: Cambio de ruta de Tren Maya se decidió por interés económico*. *Expansión política*. Disponible en línea: <https://politica.expansion.mx/estados/2022/06/16/voces-fonatur-cambio-de-ruta-de-tren-maya-por-interes-economico>
- Hidalgo Mayo, A. (2024). Megaproyectos y transnacionalización territorial. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos*, 18(2), 77–95.

- Ibertic (2013). Grupos focales: Guías y pautas para su desarrollo. Disponible en línea: [https://oei.org.ar/ibertic/evaluacion/pdfs/ibertic\\_guia\\_grupos\\_focales.pdf](https://oei.org.ar/ibertic/evaluacion/pdfs/ibertic_guia_grupos_focales.pdf)
- Iglesias. D. (2018). *Ambiente, desarrollo y sustentabilidad, ¿convergencia o divergencia dialéctica?* En Libro “Discusión epistemológica entorno a la sustentabilidad y el desarrollo. UAEM. México
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021). Censo de Población y Vivienda 2020: Tabasco. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- LatinUS. (2025). El Tren Maya no ha llevado la prosperidad prometida a las comunidades más pobres. LatinUS
- López, V. M. (2008). *Sustentabilidad y Desarrollo Sustentable. Origen, precisiones conceptuales y metodología operativa.* Ed Trillas.
- Naciones Unidas. (2007). Declaración de las Naciones Unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas. Disponible en línea. [https://www.un.org/esa/socdev/unpfii/documents/DRIPS\\_es.pdf](https://www.un.org/esa/socdev/unpfii/documents/DRIPS_es.pdf)
- Mirada Ferroviaria (2019). ¿El Tren Maya para el desarrollo del sur de México? En Revista Digital. Centro Nacional para la Preservación de patrimonio cultural ferroviario. Disponible en línea: <https://www.miradaferroviaria.mx/el-tren-maya-para-el-desarrollo-del-sur-de-mexico/>
- Naciones Unidas. (2023). Objetivos de Desarrollo Sostenible: Infraestructura y ODS 9. ONU.
- INA, (2009). *Material de apoyo - Turismo Cultural de Costa Rica.* Instituto Nacional de Aprendizaje. Costa Rica. Disponible en línea: <https://www.inapide.ac.cr/mod/book/view.php?id=17026&chapterid=833>
- Kaur M. and Arora S. (2012), *Environment impact assessment and environment management studies for an upcoming multiplex- a Case Study.* IOSR Journal of Mechanical and Civil Engineering (IOSRJMCE), 1( 4): 22-30

- Labruneeé, M. (2018). El crecimiento y el Desarrollo. Universidad Nacional del Mar de Plata. Disponible en línea: <http://nulan.mdp.edu.ar/2883/1/labrunee-2018.pdf>
- Leff, E.(1998). *Saber ambiental. Sustentabilidad, racionalidad, complejidad y poder.*
- Siglo Veintiuno Editores. España
- Lippiatt B. C. (1999), *Selecting cost-effective green building products: BEES approach.* Journal of Construction Engineering and Management, 125(6):448-455
- López, I.; Arriaga, A.; Pardo, M. (2017). *La dimensión social del concepto de desarrollo sostenible: ¿La eterna olvidada?.* Revista Española de Sociología (RES)2018 © Federación Española de Sociología doi:10.22325/fes/res.2018.2
- Medina, J,; Becerra, S.; Castaño, P. (2014). *Prospectiva y política pública para el cambio estructural en América Latina y El Caribe.* Naciones Unidas. Disponible en línea: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4689/15.pdf>
- Merchand Rojas, M. A. (2007). Teorías y conceptos de economía regional. Universidad de Guadalajara.
- Miklos, T.; Tello, M. (2007). *Planeación prospectiva: una estrategia para el diseño del futuro.* Centro de Estudios Prospectivos de la Fundación Javier Barros Sierra AC. Editorial LIMUSA. Disponible en línea: [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/124EE685AEA872BF05257E88000D98AB/\\$FILE/PLANEACION\\_PROSPECTIVA\\_MIKLOS\\_Y\\_TELLO\\_COMPLETO.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/124EE685AEA872BF05257E88000D98AB/$FILE/PLANEACION_PROSPECTIVA_MIKLOS_Y_TELLO_COMPLETO.pdf)
- Morales, D.; Girao, J. (2017). *El debate sobre decolonialidad, aspectos indígenas y medio ambiente en América Latina. Un análisis sobre el estado del arte.* En Foro Internacional (FI) 231, LVIII, 2018 (1), 131-160 ISSN 0185-013X; DOI: 10.24201/fi.v58il.2485

- Mota, L.; Sandoval, E. (2016). *La falacia del desarrollo sustentable, un análisis desde la teoría decolonial. Iberoamérica Social: revista-red de estudios sociales*, VI, pp. 89 - 104. Recuperado en [https://iberoamericasocial.com/wp-content/uploads/2016/06/D%C3%ADaz%2C%20L.%20M.%2C%20%26%20Forero%2C%20E.%20A.%20S.%20\(2016\).%20La%20falacia%20del%20desarrollo%20sustentable.%20Un%20an%C3%A1lisis%20desde%20la%20teor%C3%ADa%20de%20decolonial.%20Iberoam%C3%A9rica%20Social%20Revista-Red%20De%20Estudios%20Sociales%2C%20\(VI\)%2C%2089-104.pdf](https://iberoamericasocial.com/wp-content/uploads/2016/06/D%C3%ADaz%2C%20L.%20M.%2C%20%26%20Forero%2C%20E.%20A.%20S.%20(2016).%20La%20falacia%20del%20desarrollo%20sustentable.%20Un%20an%C3%A1lisis%20desde%20la%20teor%C3%ADa%20de%20decolonial.%20Iberoam%C3%A9rica%20Social%20Revista-Red%20De%20Estudios%20Sociales%2C%20(VI)%2C%2089-104.pdf)
- Monterrubio, J. (2011). *Turismo y cambio sociocultural. Una perspectiva conceptual*.
- Olmedo Neri, R. A. (2021). *Megaproyectos y sustentabilidad en México*. México: UAM..
- Pajares, E.; Loret de Mola, C. (2017). *Decolonizar el discurso del desarrollo sustentable. La narrativa de América Latina*. Disponible en línea: [http://www.desco.org.pe/recursos/site/files/CONTENIDO/1117/05\\_Pajares PH dic 16.pdf](http://www.desco.org.pe/recursos/site/files/CONTENIDO/1117/05_Pajares_PH_dic_16.pdf)
- Plaza y Valdés Editores. México. Naciones Unidas (1987). *Informe de la Comisión sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Asamblea General de las Naciones Unidas*. Disponible en línea: [http://www.ecominga.uqam.ca/PDF/BIBLIOGRAPHIE/GUIDE\\_LECTURE\\_1/CMMAD-Informe-Comision-Brundtland-sobre-Medio-Ambiente-Desarrollo.pdf](http://www.ecominga.uqam.ca/PDF/BIBLIOGRAPHIE/GUIDE_LECTURE_1/CMMAD-Informe-Comision-Brundtland-sobre-Medio-Ambiente-Desarrollo.pdf)
- PND (2019). *Plan Nacional de Desarrollo. Gobierno de México*. Disponible en línea: <https://framework-gb.cdn.gob.mx/landing/documentos/PND.pdf>
- Político MX. (2025). *Tren Maya operará con 96% de subsidios en 2026*. Político MX.
- Presidencia de la República (2019). *Plan Nacional de Desarrollo. Gobierno de México*. Disponible en línea: <https://lopezobrador.org.mx/wp->

[content/uploads/2019/05/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2019-2024.pdf](#)

- Quijano, A. (2000). Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, 6(1), 117–149.
- Pueblos de América (2019). Gregorio Méndez (Jalpa de Méndez, Tabasco). *Pueblos de América. Com.* Disponible en línea: <https://mexico.pueblosamerica.com/i/gregorio-mendez-3/>
- Ramírez, A., Sánchez, J. & García, A. (2004). *El desarrollo Sustentable: Interpretación y Análisis*. México D.F.: Universidad de la Salle. Recuperado de: <http://bibliograficas.ucc.edu.co:2063/lib/ucooperativasp/reader.action?docID=10113655>
- Rappaport, J. (2007). Mas allá de la escritura: la epistemología de la etnografía en colaboración. En *Revista Colombiana de Antropología*, vol. 43, enero-diciembre, 2007, pp. 197-229 Instituto Colombiano de Antropología e Historia Bogotá, Colombia. Disponible en línea: <https://www.redalyc.org/pdf/1050/105015277007.pdf>
- Pérez Méndez, Delia Alheli (2009). *Turismo y Desarrollo Local en San Cristóbal, Hidalgo*, Tesis de Licenciatura, Licenciatura en Turismo, Facultad de Turismo y Gastronomía, Toluca, México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Pinedo, J. (2015). *Apuntes sobre el concepto Postcolonialidad: Semejanzas y diferencias en su concepción y uso entre los intelectuales Indios y Latinamericanistas*. *Universum* (Talca). Disponible en línea: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762015000100012>
- Sandoval Palacios, J. M. (2023). *La construcción del Tren Maya y la destrucción de patrimonio arqueológico en la península de Yucatán*. CLACSO
- Sánchez, R. (2017). *La construcción de la sustentabilidad del reduccionismo al holismo. Apuntes para reflexión*. En Libro “Discusión epistemológica entorno a la sustentabilidad y el desarrollo. UAEM. México.
- Secretaría de Economía. (2023). *Data México: Tenosique, Tabasco*. Data

México. <https://datamexico.org/es/profile/geo/tenosique>

- Secretaría de Economía. (2023). Data México: Emiliano Zapata, Tabasco. Data México. <https://datamexico.org/es/profile/geo/emiliano-zapata>
- Secretaría de Desarrollo Social. (2020). Informe anual sobre pobreza y rezago social: Tabasco. SEDESOL.
- SEMARNAT, (2018). *Impacto ambiental y tipos de impacto ambiental*. Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales. México. Disponible en línea: <https://www.gob.mx/semarnat/acciones-y-programas/impactoambiental-y-tipos-de-impacto-ambiental>
- SEMARNAT, (2023). El Tren Maya y la conservación de Áreas Naturales Protegidas. Gobierno de México.
- SEMARNAT, (2025). Plan oficial de restauración ambiental por daños del Tren Maya. Meridiano.mx.
- Serrano-Barquín, R. (2008). Hacia un Modelo Teórico-Metodológico para el Análisis del Desarrollo, la Sostenibilidad y el Turismo. *Economía, Sociedad y Territorio*. 8(26): 313- 35
- Shome, R. (2016). Postcolonialismo. Center for Intercultural Dialogue. Disponible en línea: <http://centerforinterculturaldialogue.org>
- Spivak, G. C. (1988). Can the subaltern speak? In C. Nelson & L. Grossberg (Eds.), *Marxism and the interpretation of culture* (pp. 271–313). University of Illinois Press.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F., & Rodriguez, A. (2002). Neoliberal urbanization in Europe: Large-scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode*, 34(3), 542–577.
- Svampa, M. (2019). *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina*. Buenos Aires: Paidós.
- Tabasco Trends. (2025, julio 7). Javier May inaugura estación Tenosique del Tren Maya: Puerta al turismo y desarrollo del sureste. <https://tabascotrends.com/2025/07/07/javier-may-inaugura-estacion->

tenosique-del-tren-maya-puerta-al-turismo-y-desarrollo-del-sureste/

- Talledos, E. (2018). Territorios en transformación: Megaproyectos y conflictos socioambientales en México. UNAM / Instituto de Investigaciones Sociales.
- Talledos, E. (2018). *¿Qué es un megaproyecto?*. En Libro “Planes geoestratégicos, securitización y resistencia en las Américas”. Editora da Universidade Federal do Amapá. Disponible en línea: <https://www2.unifap.br/editora/files/2019/03/Planes-geoestrategicos.pdf#page=24>
- Talledos, E.; Camacho, R.; Sandoval, J. (2020). *Megaproyectos y producción de espacios globales*. I.S.S.N:1856-349X. UNAM
- Taymer, A.; Cruz, Hilday Campos, M. (2007). *El desarrollo sostenible. Perspectivas y enfoques en una nueva época*. En “Pastos y forrajes”. Disponible en línea: <http://scielo.sld.cu/pdf/pyf/v30n2/pyf01207.pdf>
- Tren Maya Trips (2022). *Conoce la ruta del Tren Maya: 1,554 kilómetros de cultura*. Tren Maya Trips. Disponible en línea: <https://www.trenmayatrips.com/es/planifica-tu-viaje-en-tren-maya-mapa-de-rutas-y-atracciones-imperdibles>
- Tren Maya, (2024). Avance y resultados enero 2023 – junio 2024. Gobierno de México.
- Valdés, M. (2003). *La evaluación de impactos sociales: definiciones y conceptos*. Disponible en línea: [https://www.mapunet.org/documentos/mapuches/Evaluacion impacto de proyectos sociales.pdf](https://www.mapunet.org/documentos/mapuches/Evaluacion%20impacto%20de%20proyectos%20sociales.pdf)
- Vargas Castro, José Alejandro (2008). El desarrollo local en el contexto de la globalización: Tres estudios de Caso: en el Estado de México: San Mateo Atenco, Valle de Bravo y Villa Guerrero. México: Gobierno del Estado de México
- Vargas, J. (2009). *La perspectiva decolonial y sus posibles contribuciones a la construcción de otra economía*. En Revista “Otra economía” . Volumen III - Nº 4 - 1º semestre.

- Walsh, C. (2009). Interculturalidad, Estado, sociedad: Luchas (de)coloniales de nuestra época. *Revista de Ciencias Sociales*, 15(1), 15–38.
- Zorrilla-Martínez, A., 2011. Mundo Maya: una marca con valor. *Cuadernos del Patrimonio Cultural y Turismo*, no 18, pp. 151-159
- Zizumbo Villarreal, Lilia (2013). *Las paradojas del desarrollo local y del turismo*. México: Miguel Ángel Porrúa.