Gremium©| Volumen 10 | Número 21 | Agosto 2023 | pp. 11-22
Revista de acceso abierto editada por Editorial Restauro | ISSN: 2007-8773 | Ciudad de México
https://gremium.editorialrestauro.com.mx/ | contacto@editorialrestauro.com.mx

Sección: Teoría / Theory
Tipo de contribución: Artículo de investigación / Research Paper
https://www.doi.org/10.56039/rgn21a03

Patrimonio histórico en el sureste mexicano y la participación de la SEDENA en el proyecto del tren maya

Historical heritage in the Mexican southeast and the participation of SEDENA in the Mayan train project

Omar Pasillas López[a]

[a]Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo: e-mail, ORCID

Recibido: 31 de diciembre de 2022| Aceptado: 23 de mayo de 2023 | Publicado: 31 de agosto de 2023

Resumen

La trayectoria del tren maya trazará un camino de más de mil kilómetros, y atravesará cinco estados del sur del país. Con ello, realizará una transformación en los paisajes, el espacio físico, y en general en las lógicas y relaciones sociales comunitarias. Actualmente, emerge una serie de polémicas que han originado conflictos comunitarios, pues existen discursos diversos sobre las ventajas que pueda tener el proyecto, así como acerca del deterioro ambiental y el tejido social que ello conllevará. En el manuscrito, discutimos alrededor de los conceptos de territorio, región, y la perspectiva del patrimonio urbano arquitectónico, para reflexionar críticamente sobre los impactos que implica el proyecto. En este marco, se analiza el papel de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) en el proyecto, y las condiciones que se pueden establecer para construir mecanismos que garanticen seguridades, bienestar social y desarrollo en el sureste.

Palabras clave: patrimonio arquitectónico, tren maya, desarrollo, seguridad pública.

Abstract

The trajectory of the Mayan train will trace a path of hundreds of kilometers that will cross five states in the south of the country, and with it, there will be a transformation in the landscapes, the physical space and in general, in the logic and community social relations. Currently, a series of controversies have emerged that have given rise to community conflicts, since there are diverse opinions regarding the advantages that the project may have, as well as the environmental and social fabric destruction that this will entail. In the manuscript, we discuss around the concepts of territory, region and from the perspective of architectural urban heritage to critically reflect on the impacts that the project entails. Within this framework, the role of the Ministry of National Defense (SEDENA) in the megaproject is also analyzed and the conditions that can be established to build mechanisms that guarantee security, social and economic well-being in the southern region.

Keywords: architectural heritage, mayan train, development, public safety.

Introducción

El patrimonio con el que cuenta el sureste mexicano es muy vasto en los diferentes elementos que lo conforman: la naturaleza, los sitios arqueológicos, las ciudades importantes en el ámbito turístico, y una cultura que remite a los orígenes de los pueblos mayas. Desde hace unas décadas se ha dado gran importancia, desde la coyuntura económica, al sector turismo, siendo los municipios de Benito Juárez, Solidaridad, Tulum y Bacalar, en el estado Quintana Roo, los lugares más importantes en materia de desarrollo económico en la región. El proyecto del tren maya no sólo se sujeta a la lógica del desarrollo, sino también a una apertura del mercado interno, pues algunas comunidades detectan que esto podría fortalecer sus dinámicas socioeconómicas. En este sentido, desde hace un par de años, ha emergido una serie de problemáticas que van desde el despojo de tierras, los tratos injustos entre el gobierno y las comunidades, así como el descubrimiento de numerosos hallazgos arqueológicos y naturales que han dado lugar a serias críticas sobre la viabilidad del proyecto; aun así, la polémica está en marcha y el proyecto continúa de prisa. En este marco nos preguntamos alrededor de los conflictos y las tensiones que se construyen alrededor de las trasformaciones del paisaje natural, las lógicas que se asientan en el terreno de las disputas por el patrimonio cultural, así como en la respuesta del Estado sobre el uso de las fuerzas de la seguridad pública que se intenta

© Omar Pasillas López 2023
Este artículo es una publicación de acceso abierto. CC BY-NC-ND

instaurar, pues la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) está tomando posición estratégica en el control de los procesos.

Para captar el fenómeno de los conflictos, las polémicas y controversias que conlleva la transformación del lugar, se analizaron comentarios y señalamientos críticos de ciudadanos y diversos actores que han dado su opinión en distintos grupos sociales que discuten el proyecto del tren maya. Las categorías que orientan la discusión giran alrededor de las polémicas que experimentan algunas de las comunidades de la región, y de los impactos que conllevan en zonas naturales y sitios arqueológicos, lo que da como resultado una serie de controversias en relación con el patrimonio cultural del sureste del país.

En la primera parte del artículo se señalan las cuestiones referentes al diseño metodológico que permitió la elaboración de las estrategias de obtención de datos y los recursos empleados para la sistematización y el análisis. En la segunda, se expone el marco que orientó el análisis teórico para la discusión del problema planteado. La tercera parte muestra un panorama descriptivo y esquemático sobre los elementos culturales y naturales que subyacen en el sureste, en tanto los elementos que son parte del patrimonio histórico y que configuran el territorio del tren maya. La cuarta parte refiere a los resultados, está dividida en dos apartados: el primero discute sobre las polémicas y las tensiones que afloran entre distintos grupos sociales que rivalizan alrededor del patrimonio histórico y cultural, y la segunda, sobre los marcos y las formas en las que se prevé la participación de la SEDENA y la organización de las fuerzas del orden público orientadas a la seguridad pública. Concluimos con algunas reflexiones en torno a los impactos sociales y medio ambientales.

Metodología

El diseño del manuscrito ha sido elaborado a partir de distintas estrategias metodológicas. Principalmente, se nutre del análisis de las narrativas de distintos grupos sociales que se identificaron en la plataforma de Facebook. El criterio de selección de estos grupos fue a partir de identificar el tema que se colocaba a debate y las reacciones o comentarios del público: los temas tenían relación con el argumento del problema del manuscrito. Los grupos se distinguieron por pertenecer a asociaciones civiles, a agrupaciones indígenas y al periodismo nacional. A través del procesamiento con el programa Atlas. ti v. 22, se construyeron los códigos, mismos que se relacionan con los conceptos teóricos que se discuten en el trabajo. Se diseñaron dos mapas desde la plataforma Geocomunes, lo que nos permitió captar geográficamente algunos elementos sustantivos del proyecto del tren maya. Se establecieron algunas pláticas informales con habitantes de comunidades aledañas al municipio de Othón P. blanco, Quintana Roo, y se llevaron a cabo dos entrevistas a profundidad con informantes clave de la seguridad pública, y con un comisario ejidal de una comunidad.

Marco analítico

El enclave del proyecto se sujeta a una lógica económica orientada a mejorar las condiciones del sur del país, promoviendo el turismo en masa y una mayor movilidad de las poblaciones locales. De tal manera que el patrimonio urbano arquitectónico vislumbra no sólo transformaciones en los aspectos materiales, sino también en los significados y el simbolismo que pueda surgir para las comunidades. De acuerdo con la Real Academia Española, el patrimonio histórico se define como el *"conjunto de bienes de una nación acumulado a lo largo de los siglos, que, por su significado artístico, arqueológico, etc., son objeto de protección especial por la legislación"*. En este sentido, estos bienes también son producto de un patrimonio nacional, y desde la perspectiva económica, son la *"suma de los valores asignados, para un momento de tiempo, a los recursos disponibles de un país, que se utilizan para la vida económica"* (RAE, 2022).

Es preciso señalar que la noción de patrimonio que se discute en el trabajo es amplia, pues en la región se observan claramente elementos culturales materiales e inmateriales. De acuerdo con información de la Organización de las Nacionales Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), a partir de los Indicadores de Cultura para el Desarrollo (2014), por patrimonio cultural se comprenden: los monumentos, los conjuntos arquitectónicos y los lugares producto de las obras del hombre. Así mismo, éste incorpora la dimensión natural subacuática, la cual abarca aspectos sobre la cultura, la historia y la arqueología que se ubique depositada en el agua, en los que se pueden encontrar desde estructuras físicas

hasta objetos que fueron usados por los habitantes de siglos atrás y que dan cuenta de las identidades y las formas de vida de la época.

Durkheim (2001) planteaba que los hechos sociales tienen dos grandes dimensiones: lo material e inmaterial: Lo material en tanto que la sociedad mantiene componentes estructurales y morfológicos, esto último vinculado con la distribución de la población, los canales de comunicación y las formas de la vivienda; y la dimensión de Lo inmaterial, la cual produce moralidad, conciencia y representaciones colectivas, de tal manera que éstas responden y producen mecanismos importantes de integración y cohesión social.

Los estudios de Gabriela Lee (2016), en cuanto al concepto de patrimonio urbano y arquitectónico, refieren a que éste se debe discutir más allá de los dispositivos materiales, se debe rescatar la dimensión de la cohesión social de lugares que son objeto de transformación, por lo que se debe partir de ciertos referentes de análisis: la herencia histórica, las referencias importantes que orientan a la personas en el lugar, los elementos de la naturaleza en su complejidad, las identidades que emergen (modos de actuar, pensar y sentir comunes), las tradiciones donde confluyen fiestas y celebraciones sociales, y la comunidad entendida como el espacio físico y social donde interactúa el pueblo. En este marco, se rescata el concepto de patrimonio cultural inmaterial, pues implica el comprender *"usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas – junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes – que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural"* (UNESCO, 2014, p. 134-135).

Conocer las lógicas que atraviesa el proyecto del tren maya, remite a establecer un concepto de territorio que implique una dimensión amplia. Haesbaert (2011) plantea que son tres las dimensiones centrales a observar: a) lo político, pues el territorio es un espacio controlado y se somete al poder el Estado, b) lo cultural o simbólico cultural, en donde se rescata la dimensión subjetiva, y donde el territorio es *"producto de la apropiación/valoración simbólica de un grupo en relación con su espacio vivido"* (p.35). Y c) lo económico, dimensión en la que se ubican las relaciones económicas y los recursos son objeto de disputa en el territorio, pues generan capital-es-. De lo anterior, surgen las preguntas: ¿estos proyectos de la modernidad desterritorializan y dejan sin identidad a las personas? ¿Qué valores culturales ajenos a los lugares se adhieren en estos procesos, cuáles desaparecen o permanecen? Si esto sucede, o sea, si la geografía desparece también nuestras relaciones sociales, dice Haesbaert (2011); no podríamos definir al *"individuo, al grupo, ni a la comunidad o a la sociedad, sin insertarlos a la vez en un determinado contexto geográfico, "territorial""* (p.19).

Maristella Swampa (2019) plantea que los territorios se sujetan a una lógica extractiva, y señala que hoy día el propio concepto de extractivismo está incorporando nuevas dimensiones tanto objetivas como subjetivas: *"la cantidad y escala de los proyectos, los diferentes tipos de actividad, los actores nacionales y transnacionales involucrados"*(p.12), así como la aparición de resistencias sociales que emergen frente al despojo, por lo que se busca defender el territorio, su naturaleza y los bienes comunes (patrimonio). Es preciso señalar que la discusión y pregunta que merece discutirse es sobre los mecanismos que vehiculan el desarrollo en la región, pues como se ha detectado, han emergido una serie de conflictos que trastocan el territorio. Retomamos la noción de conflictos socioambientales entendidos como:

> *"...aquellos ligados al acceso y control de los bienes naturales y el territorio, que suponen por parte de los actores enfrentados, intereses y valores divergentes en torno de los mismos, en un contexto de gran asimetría de poder. Dichos conflictos expresan diferentes concepciones sobre territorio, la naturaleza y el ambiente. En ciertos casos, en la medida en que los múltiples megaproyectos tienden a reconfigurar el territorio en su globalidad, los conflictos terminan por establecer una disputa acerca de lo que se entiende por desarrollo y, de manera más general, reivindican otras formas de la democracia, ligadas a la democracia participativa y directa" (p. 31-32).*

El turismo en masa es de igual manera una condición que puede abrir dos grandes vertientes en la discusión, por un lado, desde la cuestión económica se estima un desarrollo que podría favorecer a las economías locales, pues el tren como impulsor de

la movilidad facilitaría los procesos de distribución de mercancías producidas en las comunidades, o bien, servir como transporte para traslado, y en la generación de una mayor conectividad, incluso entre los estados circundantes. Por otro lado, aparecen ciertas implicaciones que puede generar el turismo en masa, como menciona Gudynas (2015), y que pueden ser consideradas como como extractivistas: *"como ocurren con los grandes cruceros, puede ser considerado una forma de extractivismo. En este caso, turistas extranjeros disfrutan de los paisajes, pero dejan impactos ambientales por residuos, contaminación"* (p. 19). De tal manera que habría que medir los impactos que puedan emerger a mediano y largo plazo en la región.

Es importante reconstruir el concepto de región que enmarcaría esta discusión, pues los estados por donde confluye, si bien mantienen características culturales, históricas y naturales comunes, también son divergentes en materia económica. El concepto de la región que se propone justamente ahonda en establecer las semejanzas y diferencias que implican en el desarrollo de cada uno de estos estados. De tal manera que se retoma la noción de ámbito territorial de Corragio (1989) para comprender la relación social que converge entre lugares en el *"segmento (convexo mínimo) de territorio que incluye la localización de los agentes y medios directamente acoplados por la relación en sí como los senderos de los flujos materiales que la realizan"* (p. 89). De tal manera que la región incorpora elementos sociales y naturales, como procesos de regionalización en tanto se trata de espacios que conforman una sociedad. Para el tren maya, resulta preciso determinar las áreas territoriales, mismas que se construyen a partir de las relaciones sociales que puedan producirse alrededor de la ruta, y de las relaciones comerciales y económicas que consigan traer al territorio cierto bienestar. La categoría que se propone de región está sujeta a construcción, toda vez que el proyecto del tren se instaure en definitiva y su funcionamiento permita identificar nuevas vertientes problemáticas.

Panóptico del lugar

Gran parte del proyecto del tren maya se enclava en los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo. La vía férrea contempla una trayectoria en la que se encuentran diversidad de terrenos, cuerpos de agua (cenotes) y sitios arqueológicos descubiertos, así como otros que han emergido en el proceso. Se hace evidente que el territorio experimentará ciertos procesos de transformación en el espacio físico y en el lugar. En la figura 1, los círculos en verde representan los paseos de fauna, lo que permitirá el paso de ciertas especies con el propósito de no romper con los equilibrios ecológicos y que transiten libremente, esto por medio de puentes y caminos subterráneos.

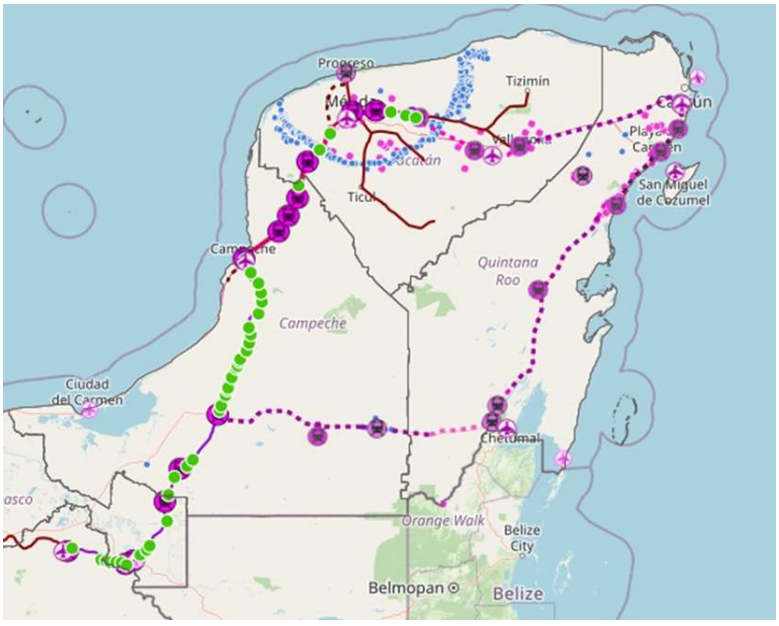


Figura 1. Geografía del lugar, con elementos del tren maya en el sureste. Mapa realizado a partir de los datos que proporciona Geocomunes (2022).

Los círculos morados y azules representan cenotes turísticos (cenote turístico y anillo de cenote); la figurilla con el tren significa las estaciones por donde habrá recorrido, y las líneas punteadas el tramo de las vías que recorrerá la península. De acuerdo con los datos de Geocomunes (2022), en el sureste de México existe una mancha geográfica que representa a los territorios indígenas (color morado), esto es importante, pues parte del patrimonio inmaterial refiere a la cultura, la lengua, las costumbres y tradiciones que los pueblos indígenas han construido alrededor de la naturaleza del lugar (figura 2). Mismo entorno que mantiene áreas protegidas en los niveles federal y estatal. Esto significa que, por donde transitará el tren maya, se ubican los asentamientos indígenas más importantes del país.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), Quintana Roo tiene 18 zonas arqueológicas; Campeche, 16, Yucatán cuenta con 17; Chiapas, con 10; y Tabasco, con 5. Estas se consideran muy importantes para el sector turístico, y la mayoría se encuentran abiertas para el turismo visitante (Cuadro 1). Cabe mencionar que existen sitios arqueológicos que aún no han sido identificados formalmente por las autoridades en la materia, se trata de lugares que se encuentran entre la selva y que sólo han sido detectados por habitantes de algunas comunidades; su acceso es complicado y requiere de un conocimiento del terreno. O como menciona un arqueólogo que trabaja en un tramo del tren; *"se trata de lugares que no han sido investigados con profundidad, pues tenemos que avanzar rápidamente y no se analizan con detalle estos lugares, otras veces porque no hay recursos o tiempo"* (Conversación personal con arqueólogo, marzo 2023). Por su parte, un residente de la comunidad de Caobas (localidad del municipio de Othón P. Blanco) mencionó que antes del tren ya se habían descubierto zonas muy impactantes, pero no están abiertas al público.

En el Plan Nacional de Desarrollo planteado por el gobierno mexicano (2019-2024), un elemento central es el cambio en el paradigma de la Seguridad, el cual es muy amplio e incluye diversas categorías: empleo, educación, salud, economía y bienestar social, por lo que el proyecto regional Tren Maya será fundamental para atender tal objetivo. Esto apunta hacia la generación de mejores condiciones de vida y la reducción de la pobreza. En este marco, el Tren Maya:

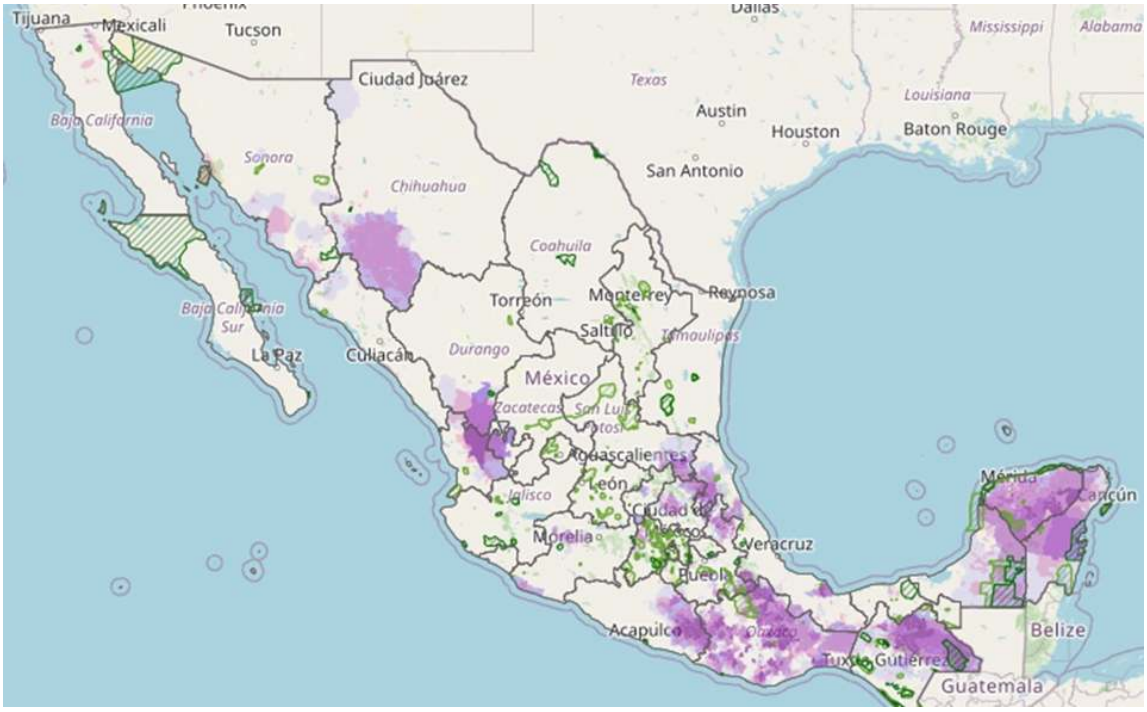


Figura 2. Manchas de poblaciones de grupos indígenas.
Mapa realizado a partir de los datos que proporciona Geocomunes (2022)

"es el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio. Tendrá un recorrido de mil 525 kilómetros, pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán. La mayor parte de su ruta pasará por derechos de vía ya existentes, como vías férreas, carreteras y tendidos eléctricos, tendrá 15 estaciones y requerirá de entre 120 mil y 150 mil millones de pesos que provendrán de fuentes públicas, privadas y sociales. El Tren Maya es un proyecto orientado a incrementar la derrama económica del turismo en la Península de Yucatán, crear empleos, impulsar el desarrollo sostenible, proteger el medio ambiente de la zona –desalentando actividades como la tala ilegal y el tráfico de especies– y propiciar el ordenamiento territorial de la región. Se procurará integrar a la obra y a sus beneficios a los pobladores; se gestionarán los derechos de vía que aún no se tengan, mediante acuerdos con los propietarios de los terrenos respectivos; se buscarán acuerdos benéficos en los casos en los que las vías de propiedad federal se encuentren invadidas, y se pedirá la aprobación de las comunidades y pueblos originarios mediante consultas" (p. 53).

Campeche: Balankú, Becán, Calakmul, Chunhuhub, Chicanna, Dzibilnocac, Edzna, El tigre, Hochob, El hormiguero, Kankí, Xtampak, Tabasqueño, Tohcok, Xcalumkín, Xpuhil.
Yucatán: Acanceh, Aké, Balamcanché, Chacmultún, Chichén Itzá, Dzibilchaltun, Ek Balam, Izamal, Kabah, Labná, Loltún, Mayapán, Oxkintok, Sayil, Xlapak, Xcambó, Uxmal,
Quintana Roo: Calica, Chankanbakan, Cobá, Caracol, Chachoben, Dzibanché, Kinichná, El meco, El rey, Kohunlich, Muyil, Oxtankah, Playa del Carmen, San Gervasio, San Miguelito, Tulum, Xelhá, Xcaret.
Chiapas: Bonampak, Chapa de Corzo, Chinkultic, Iglesia vieja, Izapa, Lagartero, Tenam puente, Palenque, Toniná, Yaxchilán.
Tabasco: Comalcalco, La venta, Malpasito, Moral-Reforma, Pomoná,

Cuadro 1. Zonas arqueológicas en la ruta del Tren Maya. Elaborado a partir de información tomada del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

Además de la transformación del territorio a causa de la construcción de la vía del tren, los pasos de fauna representan modificaciones en la estructura natural de la geografía, pero también en el diseño de puentes, túneles o espacios alternativos, para que las especies de animales que habitan en la región mantengan sus equilibrios sociales y ecológicos, tengan continuidad en sus procesos de conectividad con otras zonas, y con ello se contribuya en la prevención de muertes de la fauna por situaciones asociadas a accidentes viales.

Recientemente, ha emergido el interés, por parte de diversos investigadores, de estudiar y comprender lo que hay alrededor de los impactos sociales, territoriales y turísticos, lo que deja ver las distintas miradas teórico-metodológicas sobre las realidades que se experimentan en la región del tren. En la obra *"Impactos Sociales y Territoriales del Tren Maya"* (s.f), en la que se introduce Giovanna Gasparello, se rescatan una serie de reflexiones y resultados de investigación encaminados a comprender los efectos que puedan derivarse del proyecto. Desde un enfoque crítico, las y los autores del documento se preguntan sobre diversas cuestiones: la sustentabilidad, la atención a las necesidades de las poblaciones locales, la relación de la violencia con la expansión del turismo de masas, los conflictos que experimentan los pueblos indígenas, el respeto al patrimonio cultural e histórico de las comunidades locales, entre otros temas que implica discutir si se trata de un proyecto que genera o no desarrollo. Esto abre nuevas posibilidades para analizar el proceso desde distintas categorías y perspectivas teóricas.

Por su parte, Martínez y Gasparello (2023) coordinadores del libro: *"Riesgos previsibles y posturas independientes sobre el Tren Maya"*, muestran la diversidad de aristas y preocupaciones que conlleva el proyecto. Señalan que, tanto aspectos materiales como inmateriales, se encuentran en disputa por las complejidades que implica el mercantilizar el territorio y sujetarlo a una lógica económica mediada por el turismo. La discusión va desde los aspectos históricos que dieron origen a los proyectos del ferrocarril en el país, hasta los riesgos, las violencias; así como el discurrir alrededor de la incertidumbre que atraviesa el medio ambiente y las poblaciones mayas que habitan en la región. En este sentido, podríamos decir que esto, en su conjunto, forma parte de un patrimonio histórico que está en juego y en disputa.

Polémicas y tensiones en la región

Con relación a los resultados del análisis de las opiniones críticas alrededor de las transformaciones del territorio, ello implica la comprensión de la participación de los diversos actores que confluyen en ello, pues además de las comunidades, es importante analizar la participación de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) en los procesos de seguridad e intervención en distintos niveles de conocimientos calificados. La primera parte de este apartado atañe a temas del patrimonio; la segunda, a los marcos de participación de la institución de la seguridad pública.

Sobre el patrimonio

El patrimonio urbano arquitectónico con el que cuenta el sureste mexicano es muy vasto. El tren maya se presenta como un proyecto que está detonando diversidad de opiniones, controversias, mismas que se traducen en la versión del desarrollo social y económico, en el rescate de la cultura antigua maya o en el reconocimiento de la naturaleza del lugar, pero también en los peligros que conlleva la construcción de las vías; en el tránsito sobre suelos cavernosos, así como en la falta de atención a las necesidades básicas.

Un asunto clave que poco se debate en los medios o redes sociales es sobre los elementos de la cohesión social, y en la perspectiva que se construye desde las comunidades de la región; ¿qué elementos del concepto podrían discutirse para comprender las lógicas del desarrollo e integración social en el sureste? Esto se traduce en beneficios que van más allá de lo económico, pues el desarrollo implica que se mejore en la economía y calidad de vida de las familias, así como en a) el mejoramiento de la movilidad, pues el tren será una alternativa de transporte para los habitantes de las comunidades, b) el desarrollo del turismo que permitirá una mayor derrama económica, y c) las posibilidades para que se construyan lazos solidarios entre comunidades.

Desde la perspectiva de la cultura, se comprende que el tren no sólo servirá como una forma de movilidad social, sino también como mecanismo de rescate histórico. Más allá de argumentar alrededor de un imperativo económico donde se centra gran parte de la polémica, el patrimonio del que se discute -en el fondo- atraviesa el rescate de componentes materiales de la cultura maya, pero también compromete los significados que tendrán estos hallazgos y que servirán como producto de enseñanza para las nuevas generaciones. Es decir; los descubrimientos que han surgido en el camino del tren se consideran como una alternativa importante en el desarrollo cultural y educativo. Es evidente que esto requiere de un impulso y esfuerzo por parte de las instituciones de la educación del estado.

En la dimensión económica convergen tres componentes importantes, mismos que se articulan, y que en nuestra perspectiva permiten que definamos al proyecto del tren como desarrollo: empleo, transporte y turismo. Tal como lo menciona un habitante de Pedro Antonio Santos, localidad cercana al municipio de Bacalar: *"yo ando buscando quien me ayude a mi negocio, pero no hay gente en el pueblo que busque trabajo, toda la gente la está ocupando el tren maya, les están pagando bien"* (conversación personal, diciembre de 2022). En los testimonios se observa la idea de que el trabajo que generará el proyecto proveerá de recursos que se traducirán en el mejoramiento de la vida cotidiana, pues un problema arraigado ha sido la falta de trabajo. El aprovechamiento del patrimonio cultural y arquitectónico se podría ver reflejado en mejores condiciones sociales de numerosas comunidades que habitan en la región.

La naturaleza del lugar ha sido un punto de discusión muy importante, pues la flora, la fauna y los suelos por donde transitará el tren, si bien conformarán el paisaje que será parte del atractivo para viajar, también son elementos que han generado tensiones, ya que los cenotes, las condiciones de los terrenos y el suelo *"carcásico"* pueden generar peligros o riesgos latentes. Frente a estas condiciones, aparece la idea de preservar la naturaleza, de que el desarrollo debe traducirse en proteger el medio ambiente, pues la categoría dicotómica que emerge en los discursos es: *destrucción-sustentabilidad.* Como se estableció en la figura 1, el diseño arquitectónico de las carreteras y los caminos del tren prevén que la naturaleza sea lo menos afectada posible. Algunas narrativas relacionadas con el argumento del patrimonio se muestran en el cuadro 2.

"el tren nos hace falta, los niños desean conocer lo que es un tren, la selva está en otro lado, no va afectar en nada…esto va a traer muchos beneficios a la gente del sureste y más dinero para los pueblos más marginados"
"El tren no sólo nos servirá de transporte sino de aprendizaje histórico, si no hubiera sido por esta gran obra, no se hubieran descubierto tantos vestigios mayas, ciudades enterradas de una de las culturas mesoamericanas más trascendentes del mundo…incluso hay pirámides enterradas y deberían hacerse conocer"
"con tantos descubrimientos mayor visita turística, más turismo, más desarrollo, mejores empleos, mejor vida cotidiana y beneficiará en la facilidad de transportarse"
"el problema es que donde están construyendo el tren maya es sobre cavernas y suelo carcásico, son terrenos cavernosos y está lleno de cenotes y todo ello puede llevar destrucción de la selva, la flora y la fauna de la región"

Cuadro 2. Fragmentos de narrativas sobre el Patrimonio. Narrativas recuperadas de distintos grupos de Facebook.

Sobre participación de SEDENA

Por otro lado, cabría preguntarse sobre los mecanismos de seguridad que se implican en el territorio, pues la instauración de la lógica económica en la región podría enfrentarse a diversos conflictos sociales. En este sentido, el gobierno mexicano ha instaurado una serie de dispositivos que colocan a la Secretaría de la Defensa Nacional ante diversos desafíos en diversas áreas: administración, ingeniería, topografía, entre otras áreas profesionales; no obstante, habrá que observar qué instancia conllevará la seguridad pública (tabla 1).

Respecto al argumento rescatado desde distintos grupos en redes sociales alrededor del papel de la SEDENA, se rescataron tres categorías centrales de las que se discuten en este manuscrito: desarrollo, SEDENA como actor clave, la corrupción y la delincuencia. El desarrollo deriva en la activación de la economía en el sureste, el rescate de los pueblos olvidados, en la proyección del patrimonio y su posición a nivel nacional e internacional, así como en la cohesión social en términos de la comunicación e integración que podrán construir las comunidades en la región. Es decir, el desarrollo busca el encuentro de los pueblos, el establecer lazos solidarios y mecanismos de seguridad humana.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (última reforma 9-9-2022)	*Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Área Mexicanos (última reforma 9-9-2022)*
Artículo 26. Para el despacho de los asuntos del orden administrativo, el Poder Ejecutivo de la Unión se apoya en distintas secretarias. Entre ellas, la SEDENA. **Artículo 29.-** A la Secretaría de la Defensa Nacional, corresponde el despacho de los siguientes asuntos: **IV.-** Manejar el activo del Ejército y la Fuerza Aérea, y ejercer el control operativo y administrativo de la Guardia Nacional, conforme a la Estrategia Nacional de Seguridad Pública que defina la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. **VIII.-** Asesorar militarmente la construcción de toda clase de vías de comunicación terrestres y aéreas.	**Artículo 1/o**. El Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, son instituciones armadas permanentes que tienen misiones generales; una de ellas es la de: **IV.** Realizar acciones cívicas y obras sociales que tiendan al progreso del país. **Artículo 174.** La licencia especial es la que se concede o en la que se coloca a los militares para: **III.** Desempeñar actividades o empleos civiles en Dependencias del Ejecutivo Federal, de los Gobiernos de las Entidades Federativas, de los Municipios, en organismos descentralizados o empresas de participación Estatal y otras Dependencias Públicas. **Artículo 68.** Los Servicios del Ejército y Fuerza Aérea son: ingenieros, cartógrafos, administración, transportes.

Tabla 1. Marco legal de participación de la SEDENA en proyectos de Estado. Información recuperada de las Leyes señaladas.

Por su parte, el papel de la Secretaría de la Defensa Nacional nos parece sumamente relevante, aunque con ciertos matices controversiales, pues las opiniones analizadas apuntan en varios sentidos. Desde una perspectiva objetiva, el primer aporte es en el sentido profesional, pues ingenieros, constructores, carpinteros, mecánicos automotrices, entre otros especialistas, están contribuyendo al desarrollo del proyecto; el segundo aporte apunta hacia el blindaje del patrimonio, ya que los vestigios arqueológicos, la fauna, la flora entre otros componentes de la naturaleza y de la historia del lugar, estarán protegidos; y el tercero es el combate a la delincuencia, ya que se vislumbra que alrededor del tren podrían emerger (o intensificarse) grupos o personas asociadas con la delincuencia y que dañen el tejido social, por lo tanto, se debería pensar en el establecimiento de mecanismos de prevención social del delito y las violencias.

En el discurso analizado, se detecta un sentimiento de abandono de la seguridad, por lo que se ha generado una serie de expectativas en las comunidades en cuanto a la protección de sus territorios, propiedades y en la seguridad de las familias. No obstante, emergen opiniones alrededor del tema de la desconfianza, ya que algunas personas señalan no tenerla en cuanto a la participación de la SEDENA, pues vinculan esto con el tema de la corrupción.

De lo anterior emerge una crítica que hace referencia a una deuda histórico-política en la que los anteriores gobiernos han contribuido. De tal manera, las políticas instauradas anteriormente también han asistido al extractivismo de los recursos naturales; es así como la desconfianza de los pueblos se hace notar en el proyecto actual. De lo anterior se ha producido un sentimiento de rencor en cuanto a las formas en las que operan los gobiernos, pues en algunas comunidades desconocen incluso información sobre los proyectos energéticos de la región: se les somete a tratos injustos en materia laboral, y al despojo o compra injusta de las tierras. También se habla de los capitales privados que intervienen en el proyecto, pues son numerosas las empresas extranjeras que participan en el proyecto y que se han instaurado en el país: desde la construcción del tren hasta la producción de las energías para su funcionamiento. La pregunta que deriva de esto es sobre la participación de la SEDENA ante los conflictos sociales que puedan emerger, pero también acerca del establecimiento de la seguridad pública en los distintos procesos y fases del megaproyecto. Cuestión que será objeto de indagación posterior.

Conclusiones

El tren maya vislumbra el reconocimiento del patrimonio cultural e histórico que se encuentra en el sureste, no sólo por lo ya conocido, sino también por los nuevos descubrimientos que enriquecerán la cultura, los conocimientos sobre los antiguos pobladores mayas y los aprendizajes que se pueden proyectar desde una perspectiva educativa. Esto es clave, pues no sólo habría que mirar el tren desde una racionalidad económica, ya que se abren nuevas perspectivas para construir lazos entre las comunidades a través de los saberes, los elementos que culturalmente representan al sureste, y la interconexión comercial.

Aparecen dos riesgos sociales que es preciso mencionar, uno radica en reflexionar alrededor de las necesidades básicas que experimentan en el sureste, quizá de manera heterogénea, pero con ciertas similitudes. Se trata de los servicios de salud, de vivienda, de las condiciones de la educación pública, el agua potable, la energía eléctrica, las telecomunicaciones, el apoyo al campo y la generación de fuentes de empleo. En el terreno de lo educativo se han detectado problemas de deserción escolar en distintos niveles, pues en algunos casos resulta más importante –y necesaria- la obtención de un ingreso económico para el sostén de la familia, que asistir a la escuela. Otro riesgo social, que resulta significativo de analizar, son los peligros que conlleva la infraestructura del tren, pues las polémicas se asientan en que los terrenos son cavernosos y con cenotes por debajo de la tierra. Creo que en este punto precisaríamos establecer nuevos acercamientos con las comunidades, para conocer y profundizar esta problemática desde la voz de los actores que habitan el lugar.

Es relevante recalcar que las polémicas inmersas en los grupos de redes sociales analizados, denotan una complejidad que atañe a intereses e ideologías (en algunos casos) ajenas al territorio. Esto merece que se generen nuevos acercamientos *in situ* al lugar, para recuperar las perspectivas de y desde las comunidades, y de esta manera rescatar las narrativas

que permitan identificar un discurso que remita a comprender con mayor profundidad los sentidos del patrimonio cultural del sureste de México.

Finalmente, los impactos que conlleva el proyecto del tren maya todavía no se alcanzan a vislumbrar con claridad, pues su funcionamiento se prevé paulatinamente entre el año 2023 y 2024. No obstante, el análisis que hacemos nos permite dar cuenta de distintas problemáticas que están en curso hasta el momento y que no se agotan en este escrito, pero deja la puerta abierta para *futuras investigaciones*. En cuanto a impactos sociales, apuntamos sobre los conflictos comunitarios: despojo de tierras, retribución injusta por su compra, disputa entre comunidades por la mejor posición del tren o las estaciones, invasión a sitios sagrados y, en general, alrededor de las polémicas que han aparecido sobre la viabilidad del tren, mismas que se explican a partir de ideologías y clases sociales antagonistas.

Los impactos ambientales son ampliamente discutidos por distintos actores sociales que han señalado que la naturaleza de la región sufrirá daños graves. Se habla de la tala de árboles, de los riesgos que representará el tránsito de los animales en el territorio y los efectos en su hábitat; de la flora, que se verá afectada por la ruta del tren. Creo que los efectos que implica al medio ambiente también trastocan a las poblaciones que los habitan, pues la relación que tienen éstas con la naturaleza, es lo que les genera identidad, cultura. Es preciso comprender cómo se teje esta relación entre naturaleza y cultura, pues en los próximos años será latente y necesario observarlo.

Bibliografía

Corragio, J.L; Sabate, A.F; Colman, O. (1989). L*a cuestión regional en América Latina*. Ediciones Ciudad.

Diario Oficial de la Federación. (2022). *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.* https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LOAPF.pdf

Diario Oficial de la Federación. (2022). *Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos*. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LOEFAM.pdf

Durkheim, E. (2001). *Las reglas del método sociológico*. Fondo de Cultura Económica.

Gudynas, E. (2015). *Extractivismos. Ecología, economía política de un modo de entender el desarrollo y la naturaleza. Centro Latinoamericano de Ecología Social.* Centro de documentación e información Bolivia (CEDIB).

Haesbaert, R. (2011). *El mito de la desterritorialización. Del fin de los territorios a la multiterritorialidad.* Siglo XXI Editores.

Impactos sociales y territoriales del tren maya, miradas multidisciplinarias (s.f). Editores: INAH Y UAM.

Indicadores Unesco de Cultura para el desarrollo. (2014). *Manual metodológico*. UNESCO

Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). Información recuperada de: https://www.inah.gob.mx/

Lee, G. (2016). Sobre el concepto de patrimonio urbano. *Estudios sobre conservación restauración y museología*. ENCRyM-INAH

Martínez, Romero; Gasparello, Giovanna y Díaz, Miguel Ángel (coords) (2023). *Territorios mayas en el paso del tren: riesgos previsbles y posturas independientes sobre el tren maya.* México, D.F.: Bajo Tierra Ediciones.

Plan Nacional de Desarrollo (2018-2024). https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019#gsc.tab=0

Real Academia Española (2022). https://www.rae.es/

Svampa, M. (2019). *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina. Conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias.* Alemania: editorial Calas y Universidad de Guadalajara.