

Iniciativas del Estado mexicano para el desarrollo del Sur-Sureste: El Ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec y el Tren Maya

Jazmín Benítez López³⁴

ORCID:0000-0002-2734-5012

Rafael Romero Mayo³⁵

ORCID:0009-0004-7317-261X

Resumen

Las diversas regiones en México han presentado una serie de disparidades en materia de desarrollo, lo que se traduce en la existencia de regiones más favorecidas que otras, con mejores condiciones económicas y sociales, con proyectos de inversión o de presencia de empresas nacionales e internacionales, reflejándose esto en fuentes de empleo bien remuneradas, en oportunidades educativas de mediano y largo plazo, en espacios humanizados con infraestructura urbana moderna y eficiente, entre otros aspectos.

Estas condiciones de desarrollo contrastan con el bajo desarrollo que define a otras regiones del país, como es el caso de la Región Sur-Sureste de México (RSS), donde, a pesar de la existencia de una gran biodiversidad y una rica diversidad cultural, las condiciones sociales son, en un alto porcentaje, de pobreza, falta de oportunidades de empleos bien remunerados, niveles educativos bajos, presencia marcada del fenómeno migratorio, inseguridad alimentaria, vías de comunicación deficientes.

Por ello, desde su llegada a la presidencia de México, Andrés Manuel López Obrador se comprometió a desarrollar proyectos estratégicos, para la RSS, particularmente el Corredor Interoceánico o Transístmico y el Tren Maya. En este trabajo se presenta un análisis acerca de estos dos grandes proyectos de desarrollo, cuya finalidad es sentar las bases para que esta región se integre de forma sólida al desarrollo nacional.

³⁴ Profesora-Investigadora. Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo jazminb@uqroo.edu.mx

³⁵ Profesor-Investigador. Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo rafromer@uqroo.edu.mx

Palabras clave:

Desarrollo regional, Región Sur-Sureste de México, Megaproyectos, Ferrocarril de Tehuantepec, Tren Maya.

Abstract

The various regions in Mexico have exhibited a series of disparities in terms of development, resulting in some areas being more advantaged than others. These disparities manifest in better economic and social conditions, investment projects, and the presence of national and international companies. Such factors are reflected in well-paid employment opportunities, medium- and long-term educational prospects, humanized spaces with modern and efficient urban infrastructure, among other aspects.

These developmental conditions contrast with the low levels of development characterizing other regions of the country, such as the South-Southeast Region of Mexico (RSS). Despite its rich biodiversity and cultural diversity, this region faces significant social challenges, including high poverty rates, limited access to well-paid jobs, low educational levels, marked migration patterns, food insecurity, and deficient communication and transportation networks.

For this reason, upon taking office as President of Mexico, Andrés Manuel López Obrador committed to implementing strategic projects aimed at fostering development in the RSS, particularly the Interoceanic (or Trans-Isthmic) Corridor and the Maya Train. This study provides an analysis of these two major development projects, whose primary objective is to lay the groundwork for this region to achieve solid integration into the national development framework.

Keywords:

Regional development, South-Southeast Region of Mexico, Megaprojects, Tehuantepec Railway, Maya Train.

Introducción

Es incuestionable la pertenencia de México a las estratégicas regiones del Caribe y Centroamérica, aunque esta vinculación se limita, no a toda la geografía nacional, sino específicamente a una de las cinco mesorregiones en que se divide el territorio mexicano, conocida como la región Sur-Sureste (RSS). En esta, se ubican nueve estados de la federación: Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán, entidades que, no solo comparten un entorno geográfico común, sino también elementos culturales, históricos y una diversidad de lazos sociales y, un sinnúmero de relaciones comerciales y económicas en general.

El Sur-Sureste de México



□ □ Fuente: Armenta, A., Lamoyi, Cl. y, Martínez G., 2019, p.14 [fragmento].

La RSS ocupa el segundo lugar en población a nivel nacional, -después de la región Centro-País- y concentra aproximadamente el 30% de los habitantes de México (FIDESUR, 2021, párr. 2), contenidos en aproximadamente 1,375 municipios situados en un área de 501,448.17 km², que represen el 25.6% del territorio nacional. Geográficamente, la región limita con Centroamérica, extendiéndose por 956 kilómetros de frontera terrestre con Guatemala y 193 kilómetros con Belice, sumando un total de 1,149 kilómetros. Además, cuenta con más de 4,217 kilómetros de costa que bañan tanto el Mar Caribe como el Golfo de México y el Océano Pacífico. La región también colinda con los estados de Michoacán,

Estado de México, Morelos, Tlaxcala, Hidalgo, San Luis Potosí y Tamaulipas, según datos de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU, 2014, p. 16).

Este territorio, que fue el hogar de múltiples civilizaciones prehispánicas, destaca por su alta proporción de población indígena y su enorme biodiversidad. Actualmente, es el principal destino turístico del país debido a su riqueza natural y cultural. Se trata de un espacio estratégico por su gran cantidad de recursos naturales: alberga las mayores reservas petrolíferas, importantes depósitos de agua dulce y un gran potencial agrícola. Además, su ubicación en el Istmo de Tehuantepec le otorga una importancia geoestratégica única. Pese a su incuestionable riqueza, en 2021, el Fideicomiso para el Desarrollo Regional del Sur-Sureste (FIDESUR, 2021) indicó que, esta región presentaba los niveles más bajos de desarrollo en comparación con otras partes del país, pues Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Veracruz, Tabasco y Campeche se encuentran entre los diez estados con los mayores índices de pobreza a nivel nacional (párr. 2-4). Un año más tarde, el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) situó a la RSS como la región más empobrecida de México, dado que las mismas entidades mencionadas ocupaban los primeros lugares en pobreza extrema (2023, pp. 37-38). A ello se suma que, de manera general, estas poblaciones históricamente han vivido en condiciones de desigualdad y por debajo de los niveles mínimos de bienestar, lo que en los últimos años se vio reflejado en importantes carencias de servicios básicos, como salud, educación e infraestructura, aunado a la sobreexplotación de sus recursos naturales, pérdida de biodiversidad, el impacto negativo de un turismo sin políticas sostenibles y la tensión socioeconómica provocada por la migración centroamericana y la crisis en el sector petrolero (FIDESUR, 2021, párr. 4-5).

Durante su campaña presidencial, Andrés Manuel López Obrador subrayó la necesidad de impulsar el desarrollo del Sur-Sureste, como una herramienta clave para enfrentar diferentes problemas sociales y económicos que trascienden lo regional e impulsan la migración hacia Estados Unidos, como la pobreza, el desempleo, la exclusión social, la inseguridad y la falta de oportunidades. El *Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024*

estableció que, el gobierno mexicano debía atacar las causas profundas de la migración, respetando la soberanía de países receptores de migrantes, como Estados Unidos, pero promoviendo políticas para generar empleos dignos y estabilidad. Entre las iniciativas propuestas, sobresalen programas de desarrollo regional, como el Tren Maya y el Corredor Transístmico (Gobierno de México, 30 de abril de 2019, pp. 35-36). Se destaca la necesidad de colaborar de cerca con Estados Unidos y América Central, especialmente aquellas naciones del Triángulo del Norte (Guatemala, Honduras y El Salvador), dado que son, tanto emisoras como receptoras de migrantes.

Por lo anterior, el presente trabajo tiene como finalidad analizar la condición estratégica de la Región Sur-Sureste de México, así como la importancia del Estado en la formulación de políticas públicas orientadas al desarrollo e integración regional, en este caso, los proyectos ferroviarios del Istmo de Tehuantepec y el Tren Maya. Para tales fines, el texto se divide en cinco secciones, que analizan: 1. La importancia estratégica de la RSS de México en el Caribe y Centroamérica, desde una perspectiva histórica; 2. El papel del Estado como garante y facilitador del desarrollo regional; 3. Los objetivos plasmados en el PND 2019-2024, como guía de la política pública para el desarrollo y la integración de la RSS; 4. El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, como proyecto histórico para el desarrollo de México y, 5. El Tren Maya, como el proyecto emblemático del gobierno federal para el desarrollo de la RSS.

La condición estratégica de la RSS de México en el Caribe y Centroamérica: los antecedentes

La construcción de las actuales regiones de Centroamérica y el Caribe se encuentran íntimamente relacionadas con la historia de la conquista de América, debido al interés de las potencias europeas por vincular comercialmente los nuevos territorios adquiridos con las rutas comerciales de Europa y, posteriormente con las posiciones adquiridas en Asia. De hecho, las actuales repúblicas centroamericanas surgieron del intento histórico de hallar un paso interoceánico a través del istmo, que lograra entrelazar el imperio mercantil español.

Aunque no se encontró un estrecho natural en América Central, el interés por construir un canal comenzó en 1513, cuando Vasco Núñez de Balboa cruzó el Darién y llegó a lo que se conoce como océano Pacífico (Coronel, 1948, pp. 443-445).

Durante el periodo colonial, las principales rutas consideradas para un paso interoceánico fueron Panamá, Nicaragua y Tehuantepec (Gurría, J. 1979, p. XIII; Galeana, 2006, p. 1). El interés de la corona por explorar estas regiones resurgió a fines del siglo XIX con los estudios de Alexander von Humboldt, quien analizó diferentes regiones de América entre 1799 y 1804, reportando sus descubrimientos en 1811. Destacó nueve alternativas interoceánicas continentales, entre las que sobresalían tres: Nicaragua, el Darién y Tehuantepec. De ellas, Tehuantepec resultaba la más ventajosa, (Benítez, 2023a, pp. 34-36) debido a sus ventajas geográficas y la falta de necesidad de construcciones complicadas como esclusas, a diferencia de Panamá (Galeana, 2006, p. 3). Estas aseveraciones captaron el interés de potencias, como Inglaterra, Francia y posteriormente Estados Unidos, país que no tardó en mostrar su espíritu expansionista con la compra de Luisiana en 1803 y la Florida Oriental en 1819 (Benítez, 2013, pp. 106-107).

Un mapa del istmo



Fuente: La Crónica de Hoy, 2022

Tras la independencia de México y Centroamérica, en 1822, Joel Roberts Poinsett fue enviado a México por el Departamento de Estado, para investigar qué recursos había en la zona, la organización social del nuevo gobierno de Agustín de Iturbide, así como la posibilidad de comprar territorio y establecer vínculos comerciales, apoyándose en los estudios de Humboldt sobre Tehuantepec; también evaluó el potencial del puerto de Acapulco. Concluyó que, Iturbide estaba cerca de caer y que resultaba muy importante acercarse con los gobernantes posteriores, para evitar la intervención de otras potencias extranjeras en México e intentar comprar territorio en el norte y sur del país, particularmente Tehuantepec, fracasando en sus intentos (Benítez, 2023a, pp. 37).

A petición de las autoridades de Veracruz, en 1824 el gobierno mexicano inició estudios sobre la viabilidad de la ruta de Tehuantepec, comenzando con el trabajo de Juan de Obregozo, seguido por Tadeo Ortiz. En marzo de 1842, Antonio López de Santa Anna otorgó a José de Garay la concesión para construir un canal, además de los derechos sobre terrenos baldíos adyacentes y beneficios de tránsito por 50 años, con la posibilidad de transferir la concesión. Tras varios estudios y prórrogas, en enero de 1847, de Garay cedió parcialmente los derechos a los inversionistas británicos Manning, Mackintosh y Schneider. En febrero de 1849, la concesión pasó al estadounidense Peter Hargous, quien la transfirió por dos años a un grupo de accionistas liderados por él. En noviembre de 1850, estos socios fundaron la Tehuantepec Railroad Company (TRC) y comenzaron a vender tierras en el istmo para financiar el proyecto (Galeana, 2006, pp. 87-89; Suárez, 2000, pp. 93-94).

Durante la Guerra México-Estados Unidos (1846-1848), el gobierno estadounidense, bajo la administración de James Polk, presentó una propuesta de paz que incluía la adquisición de Nuevo México, Alta California, Baja California y el derecho de paso por el Istmo de Tehuantepec. Sin embargo, el Tratado de Guadalupe Hidalgo, firmado el 2 de febrero de 1848, excluyó tanto Baja California como Tehuantepec, pues este último había sido concedido a inversionistas británicos (Iglesias y Morineau, 1998, p. 335; Cabrera, 1980, p. 16). Empero, los intereses estadounidenses no cesaron en sus intentos y, el 30 de diciembre de 1853, mediante el Tratado de La Mesilla, el gobierno de Antonio López de Santa Anna,

otorgó a Estados Unidos el derecho de tránsito por Tehuantepec, permitiendo la construcción de vías férreas; garantizando el libre paso de personas y mercancías, además de eximir a los estadounidenses del pago de impuestos y requisitos aduaneros. Asimismo, se acordó la construcción de un puerto adicional en el Golfo de México y se permitió a los estadounidenses la protección de la zona del canal conforme al derecho internacional (Comisión Internacional de Límites y Aguas Entre México y Estados Unidos, 2017, p. 4).

En 1854 estalló la Revolución de Ayutla, en respuesta a la venta de territorio nacional y pérdida de soberanía, particularmente en la zona del tránsito de Tehuantepec. Tras la caída de Santa Anna, el proyecto interoceánico de la compañía Sloop no avanzó, pero en 1855 se creó la Louisiana Tehuantepec Company para obtener respaldo de Estados Unidos. En 1859, el presidente Buchanan envió a Roberth McLane a negociar derechos de tránsito y la compra de territorios mexicanos, decidiendo apoyar al gobierno liberal de Juárez tras realizar acuerdos con Melchor Ocampo (Vázquez, 2010, pp. 149-155; Suárez, 2023, pp. 1862).

Durante la Guerra de Reforma, los conservadores buscaron apoyo de España, firmando en septiembre de 1859 el Tratado Mon-Almonte, que contemplaba la instrumentación de un gobierno monárquico en México (Suárez, 2023, pp. 1866-1870). En respuesta, en diciembre del mismo año, Benito Juárez firmó el Tratado McLane-Ocampo, concediendo a Estados Unidos derechos perpetuos sobre la ruta de Tehuantepec y la libertad para transportar tropas, a cambio de dos millones de pesos y el abandono de pretensiones sobre Baja California. Sin embargo, el Senado estadounidense rechazó el documento en mayo de 1860, debido a tensiones internas. En noviembre, Juárez retiró su firma, siendo considerado un acto de madurez política al corregir un acuerdo impuesto por las circunstancias (Suárez, 2023; Fernández, 2006; Tamayo, 1972).

Con el triunfo de la República Restaurada, nuevamente las administraciones liberales mexicanas centraron sus esfuerzos en la defensa del territorio nacional, particularmente en el sur de México, espacio que, como se ha mencionado, se vincula geográficamente al

Caribe y Centroamérica. Este interés se reforzó particularmente durante el porfiriato, pues el mandatario mexicano constató los intereses expansionistas estadounidenses hacia dichas regiones, lo que se evidenció a fines del siglo XIX, con su triunfo en la guerra contra España de 1898 y el establecimiento de una colonia en Puerto Rico y un protectorado en Cuba. Años antes, Díaz había logrado negociar y definir su frontera sur, mediante los Tratados Mariscal-Herrera de 1882, firmado con Guatemala, seguido del Mariscal-Spenser de 1893 con la corona inglesa. En 1898 fundó la ciudad de Payo Obispo, actual Chetumal, como poblamiento estratégico para sellar el paso de armas y personas a través de la Honduras Británica (Benítez, 2023b, pp. 54-57).

Desde 1878, Porfirio Díaz retomó el proyecto del paso interoceánico, otorgando concesiones que fracasaron hasta que el gobierno asumió el control en 1893. El ferrocarril se inauguró en 1894, pero su infraestructura era insuficiente para el tráfico interoceánico. En 1899, José Yves Limantour negoció con la compañía británica S. Pearson & Son Ltd., la reconstrucción y administración del Ferrocarril de Tehuantepec, incluyendo mejoras en las vías, puertos y telégrafos, con participación del gobierno mexicano (Reina, 2019, pp. 8-13). En enero de 1907, Díaz inauguró el Ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec, con 310 kilómetros y depósitos de petróleo de gran capacidad. Los primeros seis años, fue exitoso, transportando hasta 850,827 toneladas anuales y superando el millón en 1913. Sin embargo, la Revolución Mexicana y la apertura del Canal de Panamá en 1914 afectaron su estabilidad. En 1917, Venustiano Carranza terminó la concesión con la compañía inglesa Pearson, pagando una compensación de cuatro millones de pesos. Esto marcó el abandono del proyecto y el fin del sueño de un paso interoceánico en el Istmo de Tehuantepec (Terreros, 2023; Martner, 2012, pp. 98-99; Reina, 2019, p. 26).

Todo ello da cuenta de la importancia de la región Sur-Sureste de México y algunas de las principales acciones del Estado mexicano para resguardar esos territorios frente a los intereses expansionistas de las potencias durante los primeros años de vida independiente en el siglo XIX, pero también demuestra la importancia del Estado como eje rector de la política pública para generar cuestiones de defensa y desarrollo. En general, prácticamente

todo el siglo XX implicó un abandono importante de la RSS por parte de la administración federal; el país no solo enfrentó la lucha interna por muchos años, sino también la intromisión de intereses extranjeros, concepciones diferentes de los grandes problemas nacionales por los tomadores de decisiones, la falta de continuidad en los proyectos estratégicos y una marcada pugna entre los intereses estatales y la administración del Estado nacional. Si bien, es conocido el marcado presidencialismo, el conflicto entre el centralismo y el federalismo ha sido una constante en la historia política de México, desde su nacimiento como país independiente. No obstante, con el establecimiento del PRI como el partido oficial, las decisiones presidenciales eran prácticamente incuestionables, hasta el mandato de Ernesto Zedillo, quien tuvo que hacer frente a diferentes gobernadores de su propio partido, que buscaban mayor autonomía. En conjunto con otros actores del PRD y el PAN, en 1999 impulsaron la creación de la Asociación Nacional de Gobernadores (ANAGO), que buscaba obtener más capacidades para las entidades federativas y mayor peso en la asignación de recursos presupuestales. De aquí, surgió el Programa de Apoyo y Fortalecimiento a Entidades Federativas (PAFEP), que significó un incremento en los recursos para los estados de la federación (Téllez-Cuevas, 2014, pp. 44-46).

En agosto de 2001, la Declaración de Mazatlán reflejó las demandas de gobernadores opositores a Vicente Fox por una reforma hacendaria integral. Esto llevó a la creación de organismos como el Fideicomiso para el Desarrollo Regional del Sur-Sureste (FIDESUR) para coordinar proyectos interestatales. Sin embargo, en julio de 2002, la Declaración de Cancún marcó el rechazo de 20 gobernadores del PRI y PRD a las políticas de Fox, derivando en la creación de la Conferencia Nacional de Gobernadores (CONAGO), consolidada en 2003 como un foro de diálogo y colaboración (Téllez-Cuevas, 2014, pp. 46-47; FIDESUR, 2021; CONAGO, 2003).

En 2012, Enrique Peña Nieto firmó el Pacto por México, incluyendo el Compromiso #67 para elaborar una Estrategia Nacional de Desarrollo del Sur-Sureste. El Programa Regional de Desarrollo del Sur-Sureste 2014-2018, liderado por SEDATU, identificó profundas desigualdades en la región, como pobreza, marginación y deficiencias en infraestructura y

conectividad, que limitaban la competitividad y aislaban a las comunidades rurales. El programa propuso la colaboración entre el gobierno, sociedad y sector privado, fortalecimiento de instrumentos como FIDESUR y ajustes legislativos para mejorar la infraestructura, conectar mercados clave y transformar la región en un motor del desarrollo económico nacional (CONAGO, 2014, p. 5; SEDATU, 2014, pp. 40-85).

Como se indicó al principio del presente trabajo, desde inicios del sexenio de Andrés Manuel López Obrador, se anunció que se realizarían acciones coordinadas para incentivar el desarrollo de la RSS, con la finalidad de paliar otros problemas sociales derivados de la marginación y la falta de oportunidades, como la migración y la delincuencia. Se destacó la importancia estratégica de esta zona geográfica del país, su potencial para contribuir al desarrollo de México y la necesidad de instrumentar políticas de Estado que garanticen el desarrollo y la integración regional.

El Estado como garante del desarrollo regional y de la integración territorial

Históricamente, las condiciones de desarrollo en México han presentado asimetrías regionales, de tal manera que existen regiones menos favorecidas que otras, aún a pesar de que cuentan con un rico patrimonio natural y cultural que les confieren características y rasgos particulares que, potencialmente, les brindarían la posibilidad de convertirse en regiones planificadas y desarrolladas, con miras hacia una integración territorial y una verdadera inclusión social.

Bajo dicha premisa, en su Artículo segundo, la Ley de Planeación Federal establece: “La planeación deberá llevarse a cabo como un medio para el eficaz desempeño de la responsabilidad del Estado sobre el desarrollo equitativo, incluyente, integral, sustentable y sostenible del país, con perspectiva de interculturalidad y de género, y deberá tender a la consecución de los fines y objetivos políticos, sociales, culturales, ambientales y económicos contenidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos” (Cámara de Diputados, 2023, p. 2). Asimismo, el Artículo Tercero del mismo ordenamiento, refiere que la planeación nacional del desarrollo es:

[...] la ordenación racional y sistemática de acciones que, en base al ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política, cultural, de protección al ambiente y aprovechamiento racional de los recursos naturales así como de ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y desarrollo urbano, tiene como propósito la transformación de la realidad del país, de conformidad con las normas, principios y objetivos que la propia Constitución y la ley establecen. Mediante la planeación se fijarán objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios basados en estudios de factibilidad cultural; se asignarán recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución, se coordinarán acciones y se evaluarán resultados. (Cámara de Diputados, 2023, p. 2)

En dicha Ley se establecen, además, los niveles de intervención y de responsabilidad, en el marco del Ejecutivo Federal y las instancias, sean Secretarías de Estado o entidades paraestatales, que participan de la planeación nacional, aunado a la apertura, en un marco de lo que la Ley denomina como Participación Social de la Planeación, de los diferentes actores sociales con la finalidad de que la población participe y externé sus opiniones para la elaboración y/o actualización de lo que por ley se denomina Plan Nacional de Desarrollo.

Las organizaciones representativas de los obreros, campesinos, pueblos y grupos populares; de las instituciones académicas, profesionales y de investigación de los organismos empresariales, y de otras agrupaciones sociales, participarán como órganos de consulta permanente en los aspectos de la planeación democrática relacionados con su actividad a través de foros de consulta popular que al efecto se convocarán. Así mismo, participarán en los mismos foros los diputados y senadores del Congreso de la Unión. (Cámara de Diputados, 2023, p. 7)

Respecto a sus particularidades en materia de objetivos, estrategias y prioridades, que orienten las políticas de desarrollo regional en el país, el Plan Nacional de Desarrollo deberá de ser el guion fundamental para:

[...] precisar los objetivos nacionales, la estrategia y las prioridades del desarrollo integral, equitativo, incluyente, sustentable y sostenible del país, contendrá previsiones sobre los recursos que serán asignados a tales fines; determinará los

instrumentos y responsables de su ejecución, establecerá los lineamientos de política de carácter global, sectorial y regional; sus previsiones se referirán al conjunto de la actividad económica, social, ambiental y cultural, y regirá el contenido de los programas que se generen en el sistema nacional de planeación democrática.

El Plan Nacional de Desarrollo considerará una visión de largo plazo de la política nacional de fomento económico, a fin de impulsar como elementos permanentes del desarrollo nacional y el crecimiento económico elevado, sostenido y sustentable, la promoción permanente del incremento continuo de la productividad y la competitividad, y la implementación de una política nacional de fomento económico, que incluya vertientes sectoriales y regionales. (Cámara de Diputados, 2023, p. 8)

En materia de coordinación, no solo intersectorial y transversal, sino de manera vertical (tres niveles de gobierno), el Ejecutivo Federal tendrá la facultad de:

Convenir con los órganos constitucionales autónomos y los gobiernos de las entidades federativas, satisfaciendo las formalidades que en cada caso procedan, la coordinación que se requiera a efecto de que estos participen en la planeación nacional del desarrollo; coadyuven, en el ámbito de sus respectivas competencias, a la consecución de los objetivos de la planeación nacional, y para que las acciones a realizarse por dichas instancias se planeen de manera conjunta. (Cámara de Diputados, 2023, p.11)

Si bien, la legislación deja claro los niveles de coordinación y concertación, en la práctica esta no se da en todo lo que debería de corresponder, ya que las incompatibilidades políticas entre la Federación y algunos gobiernos estatales, pudiese contribuir en la definición de prioridades o de acciones en materia de desarrollo regional, aun cuando el PND se haya concebido en el marco de un ejercicio de consulta nacional entre todos los actores sujetos del propio desarrollo.

De forma alterna a la Ley de Planeación de la Federación, existen otros instrumentos que acompañan a dicha Ley de manera que la planeación del desarrollo sea un ejercicio transversal que le dé congruencia, pertinencia y factibilidad a los proyectos que se impulsan

para que los resultados en las regiones, al menos en el discurso, sean los mejores para impulsar la integración y el desarrollo regional, como un ejercicio democrático, incluyente y con alto impacto social.

Entre las leyes o estrategias que complementan a La Ley de Planeación y que contribuyen al fomento y ordenamiento del desarrollo, se pueden mencionar las siguientes: Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente; Ley General de Desarrollo Social; Ley de Desarrollo Rural Sustentable; Ley de Aguas Nacionales; Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; Ley de Vías Generales de Comunicación; Ley Federal de Responsabilidad Ambiental; Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas; Ley General de Turismo; además de los reglamentos que de dichas leyes se desprendan (Cámara de Diputados, 2024).

Con base en lo anterior, se puede afirmar que, al menos en lo que respecta a su parte normativa, el desarrollo regional en México cuenta con el soporte legal y de política pública para que, desde el Gobierno Federal, el desarrollo impulsado para las diferentes regiones de México sea bien planificado, estratégico y con resultados a corto, mediano o largo plazo, que impacten positivamente en la calidad de vida de los mexicanos.

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, como guía de política pública para el desarrollo y la integración regional del Sur-Sureste de México.

En el marco de la conformación histórica de las regiones en México, es importante destacar las disparidades regionales existentes debido a que el país cuenta con regiones más favorecidas que otras, en tanto existen paralelamente regiones desfavorecidas con población en condición de pobreza o de vulnerabilidad y de bajo nivel de desarrollo, tales son los casos del Sur y Sureste del país, donde, irónicamente, existe una gran riqueza cultural y natural, que le dan a México un sitio privilegiado para el desarrollo de actividades como el turismo, aunque los beneficios de dicha actividad no impacten plenamente en los grupos humanos de esas regiones.

Respecto a la regionalización de México, existen propuestas diversas a partir de criterios como los espacios culturales, las regiones naturales, las actividades económicas e, incluso, su desarrollo histórico. Como se indicó al inicio del presente trabajo, en función de la planeación del desarrollo durante la administración del presidente Andrés Manuel López Obrador, se tomará como base la regionalización del Sur y Sureste del país, conocida como Región Sur-Sureste (RSS), que cuenta con nueve entidades federativas distribuidas dentro de dos regiones: 1.- Región Sur (Oaxaca Guerrero, Veracruz y Puebla) y, 2. Región Sureste (Tabasco, Chiapas, Yucatán, Campeche y Quintana Roo).

En ese sentido, la condición de rezago social y de falta de desarrollo define a varios de los estados que conforman la RSS. Al respecto, Romero (2023), señala que, “aspectos como la deficiencia en materia de desarrollo social, generación de empleos, educación, salud, infraestructura, entre otros, ha sido un reclamo permanente de muchas comunidades y municipios de esa contrastante zona geográfica del país”, así como una tarea pendiente desde hace muchos años, por parte de los tres niveles de gobierno.

No obstante, y a pesar del rezago social y económico de la RSS, es importante destacar que ambas tienen como rasgo fundamental, la presencia de una importante cantidad de culturas de origen precolombino con presencia en la lengua, comida, prácticas cosmogónicas y/o vestigios arqueológicos (mayas yucatecos, chontales, lacandones, tseltales, ch’oles, zoques, kaqchiqueles, tojolabales, jacaltecos, amuzgos, mixtecos, nahuas, tlapanecos, zapotecos, chinantecos, huastecos, mazatecos, otomíes, popolucas, entre otros), aunados a la gran riqueza natural caracterizada por su diversidad biológica, abundantes cuerpos de agua superficiales y subterráneos, selvas tropicales y templadas, etcétera.

Dichas condiciones culturales y naturales son motivos de orgullo en México, dada su riqueza cultural y biodiversidad, pero al mismo tiempo, espacios con deudas sociales históricas en materia de políticas eficientes de desarrollo y de integración de las regiones que ocupan. En ese sentido, los claroscuros prevalecientes en el Sur-Sureste del país, han generado

serios cuestionamientos respecto al porqué siendo una región rica en recursos naturales y culturales, contiene serias condiciones de pobreza y de un marcado retraso social donde, en añadido, a la población de dicha región de México, se le percibe como improductiva o desajenada de su propia realidad social.

Es aquí, donde estrategias de desarrollo económico y social que contemplan a dichas regiones como epicentros de acción gubernamental, en el marco de la denominada Cuarta Transformación de México, que surgieron proyectos de alto impacto social, con miras a impulsar el desarrollo y la integración regional lo cual quedó establecido en el PND 2019-2024 en el que se estableció el instrumento rector de lo que se denominó un “modelo viable de desarrollo económico, ordenamiento político y convivencia entre los sectores sociales” (Gobierno de México, 30 de abril de 2019, p. 10).

Así, el PND 2019-2024 se gestó como una propuesta política de un gobierno de izquierda con una fuerte crítica y reclamo a los gobiernos que históricamente antecedieron al nuevo partido en el poder, sino que dicho instrumento rector del desarrollo en México, pondría atención a aquellos sectores de población considerados históricamente rezagados y desatendidos, dándoles prioridad a partir de una política basada en una cruzada ideológica traducida en expresiones como: *no al gobierno rico con pueblo pobre; el mercado no sustituye al Estado; por el bien de todos, primero los pobres; no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie afuera; no puede haber paz sin justicia*, (Gobierno de México, 30 de abril de 2019), entre otras.

Con base en lo anterior, es importante señalar que, la política gubernamental de López Obrador estaría enfocada en poner a los pobres en el centro a partir de tres grandes ejes transversales: Política y gobierno; política social, y, economía. En dicho marco, el gobierno Federal planteó el desarrollo de acciones o iniciativas estratégicas que sentaran las bases para la atención de problemas considerados críticos y de fondo, y que han afectado al país desde décadas. Por ejemplo, el tema de la emigración se constituye en una prioridad para el gobierno de la 4T por lo que se planteó la “creación de empleos dignos, el desarrollo

Fuente. EJATLAS, 2024.

El gobierno Federal priorizó el desarrollo del Sur-Sureste en su agenda, impulsando proyectos clave como el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, el Tren Maya y la refinería Dos Bocas, en el estado de Tabasco, enfocados en la conectividad, autosuficiencia energética y generación de empleos. Estas iniciativas se complementan con programas sociales como Sembrando Vidas, Jóvenes Construyendo el Futuro y Producción para el Bienestar (Gobierno de México, 30 de abril de 2019, pp. 58-59). En 2020, el FIDESUR adaptó sus acciones a la Estrategia Nacional para el Desarrollo Integral del Sur-Sureste (ENDIRSSE), orientada a mejorar las condiciones de vida en comunidades vulnerables, respetando la biodiversidad y limitando la influencia del capital internacional. La estrategia promueve asociaciones público-privadas para fomentar un desarrollo sostenible y equilibrado en la región (FIDESUR, 2020b, p. 7).

Partiendo de lo anterior, se realizará una breve descripción de dichas iniciativas, sus características, sus alcances y los primeros resultados, ya que, en la actualidad, dichos proyectos están ya operando, aunque de forma inicial y no en su totalidad y plenitud.

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: el histórico proyecto federal para el desarrollo del Sur-Sureste de México

En 1920, la ruta transístmica ferroviaria, que inauguró Porfirio Díaz en 1907, pasó a Ferrocarriles Nacionales de México y, en 1924, se cerró el puerto de Salina Cruz, generando migraciones hacia Veracruz, donde estaba en auge la industria petrolera. En 1937, durante el gobierno de Lázaro Cárdenas, el gobierno mexicano finalmente logró la derogación del artículo VIII del Tratado de La Mesilla, que otorgaba derechos de paso por Tehuantepec a Estados Unidos, en el marco de la política de buena vecindad impulsada por Franklin D.

Roosevelt, lo que también facilitó la posterior nacionalización de la industria petrolera en 1938, eliminando riesgos sobre reclamos en la ruta interoceánica (Torres, 2017, p. 132; Martner, 2012, p. 99; Guerrero, 2020, párr. 2-25). Ese mismo año se reabrió el puerto de Salina Cruz, aunque la actividad económica del istmo siguió concentrada en Veracruz, por el auge de las industrias petrolera, azufrera y de fertilizantes. En 1946 se inició la construcción de la carretera transístmica y un oleoducto de Minatitlán a Salina Cruz, donde también se estableció una refinería. A pesar de estas inversiones, el istmo en la parte de Oaxaca no alcanzó un desarrollo industrial significativo, con excepciones de una planta de Cementos Cruz Azul en Lagunas y, en años recientes, parques eólicos (Torres, 2017, p. 132).

Desde la década de 1970, el Istmo de Tehuantepec fue incluido en proyectos industriales estratégicos bajo el gobierno de José López Portillo, como el Plan de Puertos Industriales de 1979 y el Plan Alfa-Omega de 1980. Este último buscaba desarrollar un sistema de transporte de carga transístmico con terminales marítimas en Ostión-Coatzacoalcos, un parque industrial y una planta de fertilizantes FERTIMEX en Salina Cruz. Para gestionar estas iniciativas, se creó el Servicio Multimodal Transístmico en 1980; sin embargo, la caída de los precios del petróleo en 1981 y la crisis económica de 1982 y 1986 provocaron la cancelación del Plan Alfa-Omega, dejando inconclusas las obras (Torres, 2017, p. 134; SEGOB, 1980, párr. 1-3).

Entre 1996 y 2018, se propusieron cinco proyectos para desarrollar el Istmo de Tehuantepec, aunque sus resultados fueron igualmente limitados, como se anuncia a continuación (Véase: Benítez, 2023a, pp. 52-53).

1. Programa de Desarrollo Industrial del Istmo de Tehuantepec (PDIIT) - 1996: En el sexenio de Zedillo, se planeó un megaproyecto con 64 propuestas para modernizar infraestructura en el Istmo de Tehuantepec, incluyendo un tren interoceánico y renovación portuaria. Aunque se proyectaron 19,000 millones de pesos y 11,000 empleos, los objetivos no se alcanzaron.

2. Plan Puebla Panamá (PPP) - 2001: Bajo el mandato de Vicente Fox, este proyecto amplió el PDIIT hacia el centro de México y América Central, enfocándose en infraestructura y microindustrias con apoyo internacional. Las diferencias regionales limitaron su éxito.
3. Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec - 2007: En el gobierno de Felipe Calderón, se intentó modernizar puertos y vías en el istmo para competir con el Canal de Panamá. Fue suspendido por la crisis de 2008 y, careció de inversión al retomarse en 2010.
4. Plan Istmo Puerta de América (2013): Peña Nieto retomó el corredor multimodal del Istmo, impulsando inversión pública y privada, especialmente china, para desarrollar infraestructura logística, turística e industrial.
5. Zonas Económicas Especiales (2016): También, con Peña Nieto, se crearon las ZEE para fomentar inversión y empleo en regiones estratégicas como Salina Cruz y Coatzacoalcos, con beneficios fiscales y proyectos como la modernización del ferrocarril y la carretera transístmica.

Por su parte, Andrés Manuel López Obrador había destacado la importancia estratégica de la región desde 2004, cuando apenas comenzaron a instalarse las primeras empresas eólicas en la zona de Tehuantepec. Desde su toma de posesión como presidente, en diciembre de 2018, presentó el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, con el objetivo de impulsar el crecimiento económico regional respetando la cultura y tradiciones locales (Autoridad Federal para el Desarrollo de las ZEE, 2018). En 2019, canceló las Zonas Económicas Especiales, dando prioridad a proyectos como el Tren Maya, la Refinería Dos Bocas y el Corredor Transístmico. Como se ha mencionado, estas iniciativas contenidas en el PND, 2019-2024, buscan combatir la pobreza, desigualdad y migración mediante desarrollo regional, trabajando en colaboración con Estados Unidos y países centroamericanos. Para tales fines, el 14 de junio de 2019 fue emitido el Decreto de Creación del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, conformando un organismo público descentralizado con patrimonio y personalidad jurídica y propia, para gestionar servicios portuarios en Coatzacoalcos y Salina Cruz, conectándolos por vía férrea. La

organización del proyecto se dividió en tres líneas (Gobierno de México, 14 de junio de 2019, p. 1).

Las tres Líneas del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT)



Fuente: Gobierno de México, s.f.

1. Línea FA: Recorre de Chapa a Palenque, cruzando Veracruz, Tabasco y Chiapas, con una longitud de 308 a 310 kilómetros.
2. Línea K: Conecta Ixtepec, Oaxaca, con Ciudad Hidalgo, Chiapas, abarcando entre 472 y 476 kilómetros, y proyectando un enlace ferroviario con Guatemala.
3. Línea Z: Une Medias Aguas, Veracruz, con Salina Cruz, Oaxaca, cubriendo entre 212 y 214 kilómetros y atravesando la ruta interoceánica del Istmo de Tehuantepec (Gobierno de México, s.f., párr. 1-4).

De forma simultánea, se emprendieron otras acciones para fomentar el crecimiento económico, productivo y cultural del istmo de forma integral, a través del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, cuyas funciones son (Gobierno de México, 14 de junio de 2019, p.1):

1. Impulsar inversiones públicas y privadas para construir infraestructura física, social y productiva que fortalezca la economía de la región.

2. Modernizar infraestructura física y capacidades productivas mediante proyectos estratégicos.
3. Coordinar con entidades públicas y privadas para mejorar la infraestructura, seguridad y productividad.
4. Colaborar con el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas para garantizar que el desarrollo respete la cultura, costumbres, identidad y recursos naturales de las comunidades.
5. Participar en mecanismos de planeación estratégica relacionados con el proyecto

El gobierno Federal anunció al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec como un megaproyecto multimodal que buscaba ser una alternativa al Canal de Panamá. Comprende la modernización de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, mejoras viales, y la construcción de una autopista para conectar diez *polos de bienestar* o parques industriales, para albergar inversiones en minería, sector automotriz, energía eólica y manufactura. Entre sus principales proyectos se incluyen: 1. Exploración petrolera y rehabilitación de las refinerías de Salina Cruz y Minatitlán; 2. Renovación de oleoductos para suministro de gas natural. 3. Instalación de centrales eólicas, subestaciones eléctricas y fibra óptica subterránea para mejorar la conectividad digital. Además, se declarará al Istmo como zona libre para atraer inversiones, reducir impuestos y generar empleos (Servicio Internacional para la Paz, 2020, párr. 18; Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales, 2018, párr. 1-5; García, 2021, p.7).

Desde marzo de 2023, la Guardia Nacional tomó control de un tramo ferroviario en Veracruz, que anteriormente se había concesionado a FERROSUR-Grupo México. En mayo de 2023, un decreto presidencial transfirió el control de estas vías a Ferrolstmo, una empresa estatal, eliminando los derechos de paso a Grupo México y proponiendo una indemnización, ya que la ruta es estratégica para conectar Coatzacoalcos con Salina Cruz y Dos Bocas. Hasta julio de 2023, el proyecto estuvo liderado por Rafael Marín Mollinedo, siendo transferido a la Secretaría de Marina-Armada de México.

El 22 de diciembre de 2023, fue inaugurado el Ferrocarril Interoceánico de México, en el puerto de Salina Cruz, Oaxaca, que ese mismo día comenzó el primer recorrido con destino a Coatzacoalcos, Veracruz. En el acto inaugural, Andrés Manuel López Obrador firmó diversos contratos con las empresas que ganaron los concursos para edificar los polos del bienestar que, aunados al ferrocarril, conformarán el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT). Al primer recorrido fueron invitados los gobernadores de Oaxaca, Veracruz, Tabasco, el embajador de Estados Unidos en México y el empresario Carlos Slim, del Grupo Carso, entre otros, junto a los secretarios de la Marina y de la Defensa (Olivares, 2023). El gobierno indicó que, se licitaron los diez polos de desarrollo del corredor, cada uno con una extensión promedio de 300 hectáreas, por lo que la mega-obra impactaría de forma favorable en 46 municipios de Oaxaca y 33 de Veracruz (Muñoz, 2023, párr. 1-20; Páramo, 2023, párr. 1-10).

El desarrollo del Istmo de Tehuantepec ha despertado el interés de inversionistas nacionales e internacionales. Desde 2019, el Presidente Ejecutivo del Instituto de Desarrollo de Infraestructura, destacó el interés de empresas de China en participar, gracias a su capacidad para financiar, equipar y construir infraestructura portuaria y ferroviaria. Por otro lado, en abril de 2019, la corporación estadounidense BlackRock expresó su disposición a invertir en el Corredor Interoceánico, tanto en infraestructura como en servicios digitales, manifestando confianza en el potencial económico de México (Bnaméricas, 2019, párr. 1-9; Expansión, 2019, párr. 1-4).

De acuerdo con información publicada por el *Diario del Istmo* (Chacón, 2024), entre enero y agosto de 2024, el tren del Istmo, en el tramo Coatzacoalcos-Salina Cruz, transportó 59,000 pasajeros en 200 viajes, con un promedio diario de 295 usuarios. No obstante, a partir de junio, la demanda disminuyó, pasando de una corrida diaria desde las terminales de Veracruz y Oaxaca a unas dos veces por semana. El 17 de septiembre de 2024, comenzó a operar la Línea FA, conectando Coatzacoalcos y Palenque, Chiapas, permitiendo un enlace con el Tren Maya, para conectar el Sur-Sureste. Sin embargo, será en el mediano plazo cuando se podrán medir los alcances de este megaproyecto del Istmo, en términos de los

objetivos planteados con miras al desarrollo y la creación de más oportunidades para las poblaciones históricamente marginadas del Sur-Sureste mexicano.

El Tren Maya: la gran apuesta del gobierno federal para el desarrollo del Sureste de México

El periodo de gobierno de López Obrador consideró de suma importancia enfocar gran parte de sus políticas públicas hacia la población menos favorecida, ello a través de estrategias como el Corredor Interoceánico —abordado previamente—, así como el Tren Maya. La intención es darles oportunidad a las regiones desfavorecidas e integrarlas, bajo mejores condiciones, al desarrollo nacional.

Para el caso particular del proyecto Tren Maya, el PND 2019-2024 establece:

El Tren Maya 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 (Gobierno de México, 30 de abril de 2019, p. 2).

Desde su inicio, el proyecto del Tren Maya dejó de manifiesto su orientación para fortalecer el desarrollo y la integración regional del sureste de México, propiciando la participación de los diferentes actores sociales que habitan la región:

El Tren Maya es un proyecto que ofrece grandes oportunidades para hacer del sureste de México un ejemplo mundial de desarrollo económico, turístico y cultural.

El camino hacia esta meta requiere profunda participación de los portadores culturales de la identidad maya, compromiso firme con el bienestar social de las comunidades, respeto integral por los ciclos de la naturaleza —con especial atención en el agua— y la salvaguardia

del Patrimonio Material e Inmaterial: zonas arqueológicas, saberes, rituales, idiomas, tradiciones (FONATUR, 2019, p. 6).

Ruta actual del Tren Maya en sus siete tramos



Fuente. Ruta Tren Maya, 2024.

Respecto a sus metas, el proyecto del Tren Maya propone, entre los más representativos,

siete grandes objetivos:

- Impulsar el desarrollo regional
- Fortalecer el ordenamiento territorial
- Fortalecer a la industria turística
- Resguardar a las culturas indígenas
- Fomentar la inclusión y el bienestar social
- Generación de empleos

- Protección de áreas naturales

Asimismo, en lo que respecta a su cobertura en los cinco estados del Sureste por donde transitará, el gobierno Federal, a través de los tramos y estaciones (cuadros 1 y 2) definidos para su operación, estableció que la ruta final de más de 1500 kilómetros (mapa 4) quedó definida de la siguiente manera:

Cuadro 1. Tramos y kilómetros por tramo del Tren Maya.

TRAMOS DEL TREN MAYA	
<p>TRAMO 1</p> <p>Palenque-Escárcega</p> <p>226.3 km</p>	<p>TRAMO 5 NORTE</p> <p>Cancún-Playa del Carmen</p> <p>43.6 km</p>
<p>TRAMO 2</p> <p>Escárcega-Calkiní</p> <p>215.9 km</p>	<p>TRAMOS 5 SUR</p> <p>Playa del Carmen-Tulum</p> <p>67.7 km</p>
<p>TRAMO 3</p> <p>Calkiní-Izamal</p> <p>159.7 km</p>	<p>TRAMO 6</p> <p>Tulum-Chetumal</p> <p>255.4 km</p>
<p>TRAMO 4</p> <p>Izamal-Cancún</p> <p>239 km</p>	<p>TRAMO 7</p> <p>Chetumal-Escárcega</p> <p>256.1 km</p>
RECORRIDO TOTAL 1,554 KILÓMETROS	

Fuente. Romero, 2023, con base en FONATUR, 2022.

Cuadro 2. Estaciones del Tren Maya a noviembre de 2024.

ESTADO	ESTACIONES 2024	PARADEROS 2024
CHIAPAS	Palenque	-
CAMPECHE	San Francisco de Campeche	Calakmul, Candelaria, Carrillo Puerto, Tenabo, Hecelchakan, Calkiní, Centenario.
	Edzná	
	Escárcega	
	Xpujil	
QUINTANA ROO	Nuevo Xcan	Leona Vicario, Limones, Nicolás Bravo
	Cancún aeropuerto	
	Bacalar	
	Chetumal aeropuerto	
	Felipe Carrillo Puerto	
	Playa del Carmen	
	Puerto Morelos	
	Tulum	
	Tulum aeropuerto	
TABASCO	Boca del Cerro	Tenosique
	El Triunfo	
YUCATÁN	Chichén Itzá	Maxcanú, Umán, Tixcocob.
	Izamal	
	Valladolid	
	Mérida-Teya	
TOTAL	20 estaciones	14 paraderos

Fuente. Ruta Tren Maya, 2024, actualizado de FONATUR, 2019; Cámara de Diputados, 2019; Gobierno de México, 2021; FONATUR, 2022; FONATUR, 2023.

El proyecto Tren Maya es, indudablemente una gran apuesta del gobierno de México en materia de desarrollo regional para el sureste del país, aunque su costo se haya triplicado pasando de un presupuesto inicial de 150 mil millones en 2019 a 482 mil millones en el 2024 (Martínez, 2019, p. 4; De la Rosa, 2023, s/p). Sin duda, una gran crítica a esta mega obra es el excesivo incremento respecto a su presupuesto inicial, lo que ha abierto la discusión por parte de grupos opositores a la Cuarta Transformación, sobre la improvisación del proyecto.

Aunado a lo anterior, se han hecho patentes, por parte de grupos ambientalistas y de la sociedad civil, diversos cuestionamientos respecto a los beneficios reales que el Tren Maya traerá para las regiones por donde transite. Los impactos ambientales, la falta de planeación, la excesiva centralización, el deterioro a la infraestructura carretera ya existente, la lejanía de algunas estaciones y los constantes fallos en el servicio, son algunos aspectos que pudiesen generar dudas en torno al éxito de dicha obra. Por ahora, los tramos 6 y 7 están inconclusos; el gasto de inversión sigue creciendo y los beneficios aún están ausentes.

Conclusiones

La instrumentación de megaproyectos, como el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y el Tren Maya, representa un cambio significativo en la política de desarrollo regional en México, específicamente en la Región Sur-Sureste (RSS). Desde una perspectiva histórica y política, estas iniciativas no solo responden a los rezagos estructurales de la RSS, sino que también reflejan una estrategia gubernamental para insertar al país en las dinámicas globales de comercio, turismo e inversión. Sin embargo, estas apuestas no están exentas de tensiones ni de consecuencias sociopolíticas mucho más profundas, dado que

se trata de territorios estratégicos, con un importante valor sociocultural e invaluables recursos naturales.

Históricamente, el Istmo de Tehuantepec ha sido un espacio de interés geopolítico, tanto para México como para potencias extranjeras, especialmente Estados Unidos, atraídos por las investigaciones realizadas desde fines del siglo XVIII y principios del XIX por Alexander von Humboldt, quien ya lo identificaba como una de las tres rutas interoceánicas más importantes del continente, aseverando que, inclusive podría ser considerada la ruta más importante de América. Este interés geopolítico estadounidense quedó de manifiesto durante el siglo XIX, cuando negociadores estadounidenses, como Joel Poinsett y James Gadsden, buscaron apropiarse del control de esta región clave. Durante el Porfiriato, la construcción del ferrocarril interoceánico en 1907, bajo la gestión de S. Pearson & Son Ltd. marcó un hito, demostrando la relevancia del Istmo como un puente comercial entre los océanos Atlántico y Pacífico. Bajo esta lógica histórica y política, el gobierno de Andrés Manuel López Obrador buscó recuperar la centralidad de este espacio en el comercio global, renovando la infraestructura ferroviaria, modernizando puertos clave como Salina Cruz y Coatzacoalcos, e impulsando parques industriales en zonas estratégicas. Sin embargo, a diferencia del pasado, la soberanía nacional sobre estas rutas pretende estar garantizada, mediante su custodia por el Ejército y la Armada de México, lo que contrasta con las concesiones realizadas a extranjeros en otros tiempos.

Respecto al Tren Maya, destaca la gran cobertura y alcance definidas en sus siete tramos y más de mil quinientos kilómetros, pasando por cinco estados de la RSS y un número importante de ciudades y localidades (estaciones y paraderos). No obstante, las condiciones y posibles impactos o beneficios probablemente serán contrastantes, debido a que, si bien la región tiene importantes rezagos sociales, estos se acentúan más en dos estados (Chiapas y Tabasco), a diferencia de Yucatán, Campeche y Quintana Roo, donde la existencia del turismo masivo -cultural y de sol y playa- como fortaleza, particularmente y en mayor proporción en Quintana Roo, hacen que los retos de integración y desarrollo regional entre los cinco estados, sea una tarea llena de incertidumbre, así como una gran apuesta en

materia de política pública para el desarrollo que, al menos en el discurso, Claudia Sheinbaum Pardo, ha asegurado continuar y fortalecer.

El Corredor Interoceánico y el Tren Maya se presentan como catalizadores para la integración económica y social de la RSS. El primero conecta los océanos mediante una ruta multimodal que incluye transporte ferroviario y marítimo, con inversiones millonarias destinadas a modernizar la infraestructura y atraer capital privado nacional e internacional. En tanto, el Tren Maya busca integrar cinco estados del sureste mexicano, conectando zonas con gran potencial turístico y cultural, como Quintana Roo, con áreas de mayor rezago. No obstante, estos megaproyectos enfrentan retos estructurales significativos, destacando los siguientes aspectos:

1. Impacto social y ambiental: La intervención en territorios biodiversos y culturalmente ricos ha generado resistencias entre comunidades indígenas y organizaciones sociales. En el Istmo, colectivos han expresado preocupaciones sobre la amenaza a sus tierras y recursos, mientras que en la ruta del Tren Maya se teme la afectación de ecosistemas vulnerables y sitios arqueológicos.
2. Inequidad en la distribución de beneficios: Si bien estos proyectos prometen generar empleo, infraestructura y desarrollo, la experiencia histórica de megaproyectos en México muestra que los beneficios tienden a concentrarse en sectores privilegiados. La RSS es una región profundamente desigual, donde los contrastes entre el desarrollo turístico de Quintana Roo y los rezagos de Chiapas evidencian la dificultad de articular un modelo de desarrollo equitativo.
3. Capacidades institucionales: La instrumentación de proyectos de esta envergadura requiere una coordinación interinstitucional sólida, así como un diseño de políticas públicas que minimicen impactos negativos y maximicen los beneficios para las comunidades locales.

La participación gubernamental ha sido central en estos proyectos, tanto en términos de financiamiento como de ejecución. La actual estrategia combina un discurso de desarrollo soberano con la apertura al capital privado. Empero, la relación entre ambos sectores ha

generado tensiones, como lo demuestra la expropiación de tramos ferroviarios de FERROSUR en Veracruz, lo que resalta el control estatal sobre rutas estratégicas.

Desde una perspectiva política, estos megaproyectos también se han convertido en símbolos del proyecto nacional de las administraciones que han surgido de la llamada Cuarta Transformación. López Obrador buscó legitimar su visión de un México más igualitario y con mayor autonomía económica, lo que ha sido retomado por Claudia Sheinbaum. Sin embargo, los cuestionamientos sobre el impacto ambiental, los desalojos y la falta de consulta a las comunidades locales han puesto en tela de juicio la sustentabilidad y legitimidad social de estas iniciativas.

Desde una perspectiva académica, los megaproyectos del Istmo y el Tren Maya reflejan un esfuerzo ambicioso por transformar una región históricamente marginada, insertándola en las dinámicas económicas globales. Sin embargo, su éxito dependerá de varios factores críticos:

- Un diseño inclusivo que garantice la participación activa de las comunidades locales, respetando su cultura, derechos y recursos.
- Mecanismos de transparencia y rendición de cuentas, que aseguren que los beneficios no se concentren exclusivamente en grandes inversionistas, sino que impacten positivamente a las poblaciones más vulnerables.
- Un enfoque sostenible, que equilibre el crecimiento económico con la conservación ambiental y el respeto a la biodiversidad.

El desarrollo regional no puede entenderse como un proceso exclusivamente económico, pues conlleva decisiones políticas que afectan relaciones de poder, identidades culturales y dinámicas sociales. En este sentido, la administración federal debe priorizar, no solamente el crecimiento económico, sino también el fortalecimiento de las capacidades locales, la cohesión social y la sostenibilidad ambiental. El legado de estos megaproyectos no se medirá en kilómetros de vías férreas o en el número de turistas transportados, sino en la calidad de vida de las comunidades afectadas y en la capacidad del Estado para equilibrar intereses económicos con el bienestar social y ambiental. Solo bajo esta lógica será posible construir un modelo de desarrollo verdaderamente integrador y sostenible para la RSS.

Referencias

- Al Armenta, A., Lamoyi, Cl. y, Martínez G. (2019). Análisis de la competitividad de la región sureste de México. X Congreso Latinoamericano de Ciencia Política, de la Asociación Latinoamericana de Ciencias Políticas. Recuperado de: <https://alacip.org/cong19/257-armenta-19.pdf>
- AMSDE. Asociación Mexicana de Secretarios de Desarrollo Económico, A.C. (2024). Región Sur de México, Potencialidades y Prioridades. Recuperado de <https://amsde.mx/cregional/csur/>
- Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales. (23 de diciembre de 2018). "Presentación del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec", en Gobierno de México. Recuperado de: <https://www.gob.mx/zee/articulos/presentacion-del-programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec?idiom=es>
- Benítez, J. (2013). El Golfo de Fonseca como punto de conflictos transfronterizos, terrestres, marítimos e insulares en Centroamérica. Implicaciones geoestratégicas y geopolíticas (1848-2009). Tesis doctoral en Estudios Latinoamericanos. México: UNAM.
- Benítez, J. (2023a). La interoceanidad en el Caribe geopolítico: Tehuantepec en la contienda canalera. Romero, R. y Benítez, J. En: Geopolítica y desarrollo en la Región Sur-Sureste de México. México: UQRoo/La Biblioteca.
- Benítez, J. (2023b). La política exterior de México y su expresión en la relación con Cuba, 1902-2022. México: UQRoo/La Biblioteca.
- Bnaméricas. (10 de septiembre de 2019). ¿A quién beneficiará más el corredor del istmo de Tehuantepec? Recuperado de: <https://www.bnamericas.com/es/análisis/a-quien-beneficiara-mas-el-corredor-del-istmo-de-tehuantepec>
- Cabrera, L. (enero-abril de 1980). "El canal interoceánico y la rivalidad anglo-norteamericana respecto de México y Centroamérica en 1850-1860. Los Tratados Clayton-Bulwer", en Boletín Mexicano de Derecho Comparado, 1(37), pp. 13-36.

- Cámara de Diputados. (2023). Ley de Planeación. Ciudad de México, México: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.
- Cámara de Diputados. (2024). Leyes Federales Vigentes. Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/index.htm>)
- Chacón, J., 16 de octubre de 2024. Tren Interoceánico: los resultados a 10 meses de inaugurarse el servicio de pasajeros. Diario del Istmo. Recuperado de: <https://diariodelistmo.com/coatzacoalcos/tren-interoceanico-los-resultados-a-10-meses-de-inaugurarse-el-servicio-de-pasajeros-/50588028>
- Comisión Internacional de Límites y Aguas entre México y Estados Unidos. (2017). Tratado de La Mesilla de 1853. Recuperado de: <http://www.cila.gob.mx/tyc/1853.pdf>
- CONAGO. (2014). Estrategia Nacional para el Desarrollo Sur-Sureste). Recuperado de: https://www.conago.org.mx/Comisiones/Actuales/DesarrolloIntegralRegionSurSureste/Documentos/OA_Estrategia_Nacional_para_el_Desarrollo_CONAGO__hojas_.pdf
- CONAGO. (21 de febrero de 2003). Declaratoria de la Reunión de Gobernadores, León, Guanajuato. Programa Regional de Desarrollo del Sur-Sureste. Recuperado de: <https://www.conago.org.mx/reuniones/2003-02-21-leon-guanajuato>
- CONEVAL. (agosto de 2023). Medición de pobreza, 2022. Recuperado de: https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/MMP_2022/Pobreza_multidimensional_2022.pdf
- Coronel, José. (mayo-junio de 1948). “La comunicación interoceánica en Centroamérica. Ideal y empresa hispánicos”, en Cuadernos Hispanoamericanos, 3, pp. 443-455.
- De la Rosa, Y. (2023). Costo del Tren Maya sube, sube; sobrecosto se prevé en 208%. Forbes. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/costo-del-tren-maya-sube-sube-sobrecosto-se-preve-en-208/>
- EJATLAS. (2024). Reacomodo territorial en el sureste mexicano. Recuperado de <https://images.app.goo.gl/KUD3fzjAzddjeGSy5>
- Expansión. (2 de mayo de 2019). ¿Qué decía la carta del CEO de BlackRock a AMLO? Recuperado de: <https://expansion.mx/empresas/2019/05/02/que-decia-la-carta-del-ceo-de-blackrock-a-amlo>
- Fernández, J. (2006). Juárez y sus contemporáneos. México: UNAM.

- FIDESUR. (2020a). La región Sur Sureste y su contexto geográfico. Recuperado de: https://sursureste.org.mx/sites/all/themes/fidesur/archivo/estrategia_regional/ENDRSSE-RSSE_y_contexto_geogr%C3%A1fico.pdf
- FIDESUR. (2020b). Región Sur-Sureste. Lineamientos estratégicos. Recuperado de: https://sursureste.org.mx/sites/all/themes/fidesur/archivo/estrategia_regional/ENDRSSE-Lineamientos_estrat%C3%A9gicos.pdf
- FIDESUR. (2021). El Sur Sureste, una región rica pero rezagada. Recuperado de: <https://sursureste.org.mx/region/>
- FONATUR. (2019). U yóol Tsiimin K'áak'. El espíritu del Tren Maya. Ciudad de México, México: Fondo Nacional de Fomento al Turismo.
- FONATUR. (2022). Tren Maya. Recuperado de https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2022/11/Presentacio%CC%81n-11112022_T_Maya.pdf
- Galeana, P. (2006). El Tratado Mc-Lane-Ocampo. La Comunicación interoceánica y el libre comercio. México: Porrúa/UNAM-CISAN.
- García, M. (abril de 2021). “Corredor Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec: pueblos originarios, naturaleza y soberanía nacional, bajo amenaza”, en Maderas del Pueblo. Recuperado de: <https://maderasdelpueblo.org/wp-content/uploads/2021/07/22-Articulo-CI-MPS-junio-2021.pdf>
- Gobierno de México. (14 de junio de 2019). Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, en: Diario Oficial de la Federación. Recuperado de: <https://www.gob.mx/ciit/documentos/decreto-de-creacion-del-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec>
- Gobierno de México. (30 de abril de 2019). Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. Recuperado de: <https://framework-gb.cdn.gob.mx/landing/documentos/PND.pdf>
- Gobierno de México. (s.f.). 3 Líneas Ferroviarias administradas por el FIT. Recuperado de: <https://www.ferroistmo.com.mx/#:~:text=3%20LINEAS%20FERROVIARIAS%20ADMINISTRADAS%20POR%20EL%20FIT.&text=%2C%20con%20casi%201%2C000%20kil%C3%B3metros%20de,%E2%80%9D%20y%20L%C3%ADnea%20%E2%80%9CK%E2%80%9D.>

- Guerrero, A. (diciembre de 2020). "1937 Año en que Lázaro Cárdenas logra la capitulación de los Estados Unidos a todo derecho sobre el Istmo de Tehuantepec", en El Istmo es nuestro origen y destino. Recuperado de: <http://nuestroistmo.com.mx/2020/12/30/05-La-Mesilla-Istmo-Tehuantepec/>
- Gurría, J., Comp. (1979). Historia general de las Indias y vida de Hernán Cortés. Caracas: Ayacucho
- Iglesias, R. y Morineau, M. (1998). "La anexión de Texas a Estados Unidos y la guerra con México, según el diario del presidente Polk", en Liber Ad Honorem Sergio García Ramírez, Tomo I. México: IJ-UNAM.
- IUSMEXICO. (2024). México y sus regiones. Región Sureste (5). Recuperado de http://www.iusmexico.com.mx/region_SURESTE5/
- La Crónica de Hoy, octubre 05, 2022. El istmo de Tehuantepec fue paso interoceánico en el XVI. Recuperado de: <https://www.cronica.com.mx/cultura/istmo-tehuantepec-paso-interoceanico-xvi.html>
- Martínez, A. (2019). Nota técnica proyecto Tren Maya. Ciudad de México, México: Instituto Mexicano de Competitividad (IMCO).
- Martner, C. (2012). "El sur también existe: el corredor multimodal del istmo de Tehuantepec en la era de la globalización", en Región y Sociedad, 54, pp. 97-134. Recuperado de: <https://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v24n54/v24n54a4.pdf>
- Muñoz, A. (20 de mayo de 2023). "Declara Ejecutivo utilidad pública de tres tramos de vías de Ferrosur", en: La Jornada. Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/notas/2023/05/20/politica/declara-ejecutivo-utilidad-publica-de-tres-tramos-de-vias-de-ferrosur/>
- Olivares, E. (22 de diciembre de 2023). Encabeza AMLO inauguración del Tren Interoceánico. La Jornada. Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/noticia/2023/12/22/politica/encabeza-amlo-inauguracion-del-tren-interoceanico-9391>
- Páramo, A. (31 de julio de 2023). "Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, una alternativa para el comercio mundial", en: Excélsior. Recuperado de: <https://www.excelsior.com.mx/nacional/corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec-una-alternativa-para-el-comercio-mundial>

- Reina, L. (abril de 2019). "El ferrocarril de Tehuantepec: Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX", en *Alquimia*, (65), pp. 6-27. Recuperado de: <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/alquimia/article/view/15010>
- Romero Mayo, R. (2023). "Geopolítica, desarrollo regional y agenciamiento. Desterritorialización y reterritorialización en el sureste de México en el marco del proyecto Tren Maya". En Romero Mayo, R. y J. Benítez López (coords.), *Geopolítica y desarrollo en la región Sur-Sureste de México*. México: Uqroo/La Biblioteca.
- Ruta Tren Maya. (2024). Rutas y paraderos del Tren Maya. Recuperado de <https://rutatrenmaya.mx/estaciones-y-paraderos-del-tren-maya/>
- SEDATU. (2014.) Programa Regional de Desarrollo del Sur-Sureste 2014-2018. Recuperado de: https://www.senado.gob.mx/comisiones/desarrollo_regional/docs/ProgRegDesarr_SurSureste2014_2018.pdf
- SEGOB. (10 de enero de 1980). "Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado, que se denominará Servicio Multimodal Transístico", en *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4845654&fecha=10/01/1980#gsc.tab=0
- Servicio Internacional para la Paz. (27 de febrero de 2020). "Corredor Transístico, un proyecto no tan novedoso del nuevo gobierno", en *SIPaz.org*. Recuperado de: <https://www.sipaz.org/enfoque-corredor-transistico-un-proyecto-no-tan-novedoso-del-nuevo-gobierno/>
- Suárez, A. (2001). *La Batalla por Tehuantepec: El peso de los intereses privados en la Relación México-Estados Unidos. 1848-1854*. Tesis doctoral. México: UNAM.
- Suárez, A. (abril-junio de 2023). "Contra el execrable e ignominioso Tratado McLane-Ocampo. La reacción conservadora frente a las relaciones entre Estados Unidos y el gobierno liberal", en *Historia mexicana*, 72(4), pp.1857-1897.
- Suárez, A. (septiembre-diciembre de 2000). Peter A. Hargous y la TRC en 1852 o de cómo tratar de recuperar una concesión y fracasar en el intento", en *Secuencia*, 48, pp. 91-104. Recuperado de: <https://secuencia.mora.edu.mx/index.php/Secuencia/article/view/707/633>

- Tamayo, J. (abril-junio 1972). "El Tratado McLane-Ocampo", en *Historia Mexicana*, 4 (84), pp. 573-613. Recuperado de: <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/issue/view/280>
- Téllez-Cuevas. (julio-diciembre de 2014). La Conferencia Nacional de Gobernadores (CONAGO) y el federalismo a más de 10 años de su creación, en *Buen Gobierno*, 17: 36-59. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/5696/569660538004.pdf>
- Terreros, B. (22 de diciembre de 2023). "El tren en el Istmo de Tehuantepec, el sueño que empezó con Porfirio Díaz", en *Infobae*. Recuperado de: <https://www.infobae.com/mexico/2023/12/23/el-tren-en-el-istmo-de-tehuantepec-el-sueno-que-empezo-con-porfirio-diaz/>
- Torres, J. (enero-abril de 2017). "El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo", en *Espacios Públicos*, 48, (20), pp. 127-149. Recuperado de: <https://espaciospublicos.uaemex.mx/article/view/19236>
- Vázquez, J. (2010). México y el expansionismo norteamericano. Colección México y el Mundo. Historia de sus relaciones exteriores, Tomo I. México: COLMEX.