

# El desarrollo regional en el marco de los megaproyectos en el sureste de México

Lázaro Ávila Cabrera<sup>1</sup>

Manuel Cedeño Del Olmo<sup>2</sup>

## Resumen

El objeto del texto es reflexionar y hacer un balance de los impactos regionales que tienen tres de los cuatro megaproyectos insignia del gobierno federal bajo la administración de Andrés Manuel López Obrador (2018-2024). Estos son el COMPLEJO INTEROCEÁNICO; el TREN MAYA y la REFINERÍA DOS BOCAS. Se busca mostrar el contexto socioeconómico por el que fueron definidos. Para ello se indagan primero las condiciones en que se encuentra esta gran región y que manifiesta problemas de alta marginación crónica e inviabilidad también crónica de proyectos de desarrollo que datan de decenios y que han vulnerado la ecología y el medio ambiente (por ejemplo, el pozo petrolero Ixtoc en las costas de Campeche y Tabasco).

En segundo lugar, cuáles son los posibles escenarios a los que enfrenta el reto del fortalecimiento y la integración de encuadres económicos. Las preguntas que se plantean son: ¿la reutilización de infraestructura antigua, es viable para hacer una obra de reingeniería? ¿Cómo se pretende relanzar a un grupo de estados con un escaso potencial productivo (a excepción de la zona turística del caribe), ¿cuáles son los posibles impactos socio-ambientales en entornos de alta vulnerabilidad ecológica? Se parte del supuesto de que, por su magnitud, los megaproyectos tienen diversos y amplios impactos en los territorios donde inciden. Y que generalmente generan exclusión, despojo y cuestionables efectos sobre el bienestar de las personas. Se asume que las burocracias independientemente del color político tienen un gran apetito por mayores recursos financieros para cumplir sus objetivos electorales.

Esto implica acercarnos a temas como, por ejemplo, las negociaciones y el convencimiento de actores que pueden eventualmente quedar excluidos por razones económicas. Pero que son vinculados, en particular el segmento social, de los beneficios, quedando atrapados en redes de clientela y manipulación que pueden llevar a que los proyectos funcionen, pero no con la capacidad esperada.

## Introducción

Puede decirse que independientemente del color del partido político que llegue al poder público, como parte de promesas de campaña y ya en el poder, los gobernantes proponen y desarrollan ambiciosos proyectos de infraestructura que, entre otras cosas, se convierten en el sello distintivo de la administración en turno, amén de la legitimidad que requieren para

---

<sup>1</sup> Doctor en Ciencia Política. Universidad Autónoma de Zacatecas “Francisco García Salinas”. Unidad Académica de Economía.lavila@uaz.edu.mx

<sup>2</sup> Doctor en Ciencia Política. Universidad Autónoma de Zacatecas “Francisco García Salinas”. Unidad Académica de Economía.manuel.cede@uaz.edu.mx

acrecentar su capital político. En todos los casos debido a lo que absorben del Presupuesto de Egresos de la Federación, implica complicadas negociaciones con la Cámara de Diputados; asimismo son cuestionados y vigilados por diversos actores públicos y privados. Además, su puesta en marcha genera impactos la mayoría de las veces negativos, ya sea para algún sector social o bien en la sustentabilidad territorial que en realidad van de la mano.

Nuestras preguntas son: ¿la reutilización de infraestructura antigua, es viable para hacer una obra de reingeniería? ¿Cómo se pretende relanzar a un grupo de estados con un escaso potencial productivo (a excepción de la zona turística del caribe), ¿cuáles son los posibles impactos socio-ambientales en entornos de alta vulnerabilidad ecológica?

Por ejemplo, en el actual Plan Nacional de Desarrollo (PND) se tiene identificados 39 proyectos diversificados a lo largo del territorio nacional a los que se suman 4 megaproyectos, estos muy localizados debido a su envergadura. Solamente en el rubro de infraestructura nacional se estima un monto acumulado de 297 mil millones de pesos. Del total de los megaproyectos hablaremos en la segunda parte.

Por ahora baste hacer un recuento de los antecedentes de la política de regionalización contemporánea. Las administraciones federales han priorizado regiones; por ejemplo, las maquiladoras hacia el norte del país y la vinculación con la dinámica económica de los Estados Unidos. En otro momento la explotación petrolera con los grandes problemas de contaminación y de tipo social; ahora está presente de manera exacerbada el extractivismo; los conflictos por el agua, los límites territoriales, entre los más acuciantes (Azamar y Rodríguez, 2020).

Desde su campaña el ahora presidente Andrés Manuel López Obrador, explícitamente habló de poner atención al sur-sureste, algo así como “llego la hora del sureste”, el planteamiento es producto de una problemática endémica de la región con respecto al centro y norte del país, pero que pese a la riqueza petrolera administrada en los años ochenta no detonó el desarrollo ni fortaleció el empleo. Si acaso abonó para el crecimiento de algunos centros urbanos generalmente las ciudades capitales y una que otra asociada al comercio, pero se perdió un eslabón para hacer de las actividades primarias y secundarias una real opción de crecimiento y desarrollo.

Se trata de tres megaproyectos que han recibido la prioridad en el presupuesto de egresos de la federación. Incluso se encuentran incorporados en el Plan Nacional de Desarrollo como una de las prioridades. Son el COMPLEJO DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO; el TREN MAYA y la REFINERÍA DOS BOCAS. En realidad, hay un cuarto proyecto que es el AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES en el centro del país, pero queda fuera de nuestro contexto.

Se sabía el que debían enfrentar una situación compleja, pues de los siete estados involucrados (Veracruz; Tabasco; Oaxaca; Chipas; Campeche; Yucatán y Quintana Roo) si tienen algo en común es la poca capacidad para generar riqueza significativa para aportar al PIB nacional. Solamente el estado de Quintana Roo y Veracruz tienen algún mejor desempeño, pero el grupo no supera en total más del 10.5% de su aportación al PIB nacional. La mayoría está en crecimiento sobre el 1.5 %. Asimismo, estamos hablando de una población que ronda sobre los 21 y medio millones de personas y que geográficamente es muy importante dado que la colindancia con Centroamérica es estratégica y además es clave el

estar en el Golfo de México. En suma, la capacidad industrial es casi nula y lo que parece mantener una buena parte de la economía son los servicios y que suele ser respaldado por el tránsito de mercancías provenientes normalmente del centro del país.

El texto se divide básicamente en tres partes. La primera hace un breve repaso de los ensayos de megaproyectos en esta región del país y se combina con un corolario de las condiciones sociodemográficas de las zonas de influencia. Una segunda parte refiere a los ejes estratégicos de los megaproyectos y finalmente se ofrecen algunas conclusiones de lo que hasta ahora se ha explorado.

## **1. Antecedentes**

Los megaproyectos no son nuevos, depende principalmente del concepto que se tenga del desarrollo por el gobernante en turno; para el caso del sureste deben mencionarse en primer lugar el proyecto de un sistema de presas en el río Usumacinta y que se implementó por fases en particular en el estado de Chiapas dadas sus características geohidrológicas; en ese sentido, Chicoasén, Mal Paso y Peñitas son iconos que reforzaron la idea de soberanía en materia de energía eléctrica y dar una cobertura nacional e incluso a la fecha la CFE vende la generación del fluido eléctrico a Guatemala y en algún momento a Texas (cabe señalar que las graves inundaciones que ha sufrido Tabasco a lo largo del tiempo, paradójicamente provienen del sistema de embalses que cada vez están más deteriorados).

Asimismo también recordemos que en los años setenta se renovó un antiguo Plan siendo sustituido con el nombre de Plan Chontalpa y se argumentó sería el granero de México en el sureste y en parte consecuencia de proyectos de instituciones mundiales en su momento resultó un proyecto insignia, tal y como sucedió en el caso de las presas solamente se focalizó en el estado de Tabasco, pero igualmente enfrentó innumerables problemas técnicos pues se utilizaron las tierras de la comúnmente llamada “olla de la Chontalpa”; también en los ochenta, se modernizó un pequeño puerto denominado “Dos bocas” en su primera versión tuvo la característica de que permitía surtir a los buques-cisterna mar adentro y el reforzamiento del sistema de presas entre Chiapas y Tabasco.

También en esos años se dio la modernización de las entonces dos más grandes refinerías en el país en Veracruz y muy cerca de los límites con Tabasco y finalmente se puede señalar el programa de reforzamiento de la frontera sur.

Los años noventa orientó megaproyectos hacia la frontera norte entrando en un relativo aletargamiento el sur-sureste a excepción del impulso a las actividades turísticas. Fue en los inicios de la administración de Vicente Fox que se concibió el Plan Puebla- Panamá (PPP) un ambicioso proyecto que buscaba la integración de una extensa zona que planteaba nuevas formas de interacción no sólo de la frontera con Guatemala y Belice (lo cual venía desde los ochenta del siglo XX) . Era al igual que ahora, un proyecto insignia del gobierno federal que una vez más buscaba la integración de las entidades con mayor atraso y alta marginación; también preveía una modernización de la red carretera y de electricidad y hacer frente bajo un nuevo esquema al vertiginoso crecimiento demográfico y por ende de las ciudades En ese momento uno de los coautores de este texto trató de averiguar sobre la participación social y la gobernabilidad en el estado de Tabasco (Cedeño, 2002).

Ya entonces se advertía una condición inercial: la potencialidad del sureste en materia petrolera y el atraso y marginalidad social en la región. Cabe señalar que el PPP recibió recursos suficientes, pero igual que antes no detonó el cambio en las condiciones del país. En el inter nuevamente el sur-sureste disminuyó en su dinamismo y también en una suerte de ciclo con movimiento de tipo pendular se proponen nuevos megaproyectos, pero quizá con dos características, una que el presidente Andrés Manuel López Obrador es originario del sureste y la segunda es que se busca aprovechar la otrora importante infraestructura ferroviaria y petrolera.

Cabe adelantar conclusiones, pero en todos los casos, factores como el clima húmedo y salino; la decreciente producción y la falta de mantenimiento a la infraestructura, llevaron a un deterioro e incluso abandono de proyectos. Pero no todo está obsoleto pues como señalaremos más adelante por lo menos los que contemplan el uso del ferrocarril, están siendo ingeniosamente aprovechados en partes de sus rutas originales, lo que podría ser una bondad en medio de los avatares que están enfrentando.

## **2. Los tres megaproyectos del sexenio.**

En el caso de los megaproyectos hay variables comunes que quienes los ponen bajo observación crítica tienen muy bien ubicados, que compartimos sobre sus dimensiones y evolución conforme avanzan las obras. Por ejemplo, un caso emblemático es el corredor interoceánico que al igual que los otros casos, dice basarse en un “nuevo” esquema con ejes estratégicos interesantes pero cuestionables, estas variables por lo menos pueden señalarse: a) la gestión del territorio; b) la naturaleza y convocatoria de la participación social; c) la interacción con el medio ambiente y la sustentabilidad que hoy por hoy son prioridad mundial.

En suma, implica reconocer en una reedición el reconocimiento de nuevos ejes problemáticos, como por ejemplo la migración intensa vivida en los últimos años, el narcotráfico y la trata de personas, estos factores imponen obstáculos al desarrollo. La atención al sureste de México pareciera estar determinado por fluctuaciones cíclicas y que han tenido cuestionables alcances en tanto no respondieron a las necesidades socioeconómicas de amplios grupos locales y si le agregamos situaciones inerciales entonces el panorama es un tanto distinto y a ello nos referiremos en el apartado 4. Pero primero se echa un vistazo socioeconómico actualizado a 2020, así encontramos las siguientes tendencias.

Por ejemplo, en cuanto al aporte al Producto Interno Bruto las actividades primarias, secundarias y terciarias son muy contrastantes:

Tabla 1. Aporte al PIB de los siete estados de la federación (en porcentaje).

Entidad	Total nominal	Por Actividad Económica		
		Primarias	Secundarias	Terciarias
Veracruz	4.5	(-)1.0	(-)1.0	1.8
Tabasco	2.5	(-)4.4	(-)7.6	2.3
Campeche	2.9	1.0	(-)2.6	(-)0.1
Chiapas	1.5	1.3	(-)13.1	(-)0.3
Quintana Roo	1.6	(-)16.4	5.5	1.1
Oaxaca	1.4	(-)1.6	(-)13.6	0.1
Yucatán	1.5	2.4	1.3	1.3

FUENTE: Elaboración propia con datos del INEGI

Puede observarse que Veracruz es el que más aporta debido quizás a la diversificación de su economía en tanto que Chiapas mantiene un rango de ruralidad histórico. Tabasco a pesar de las cifras negativas en primarias y secundarias es mitigado por la actividad de servicios y que se asocian a su vez al crecimiento de centros cada vez más urbanos y a la vinculación con el petróleo en su modalidad de investigación.

Ahora bien, la siguiente tabla corresponde a la población que de acuerdo con el censo del INEGI de 2020 se distribuye por sexo.

Tabla 2. Población total que representan esos estados, respecto a la del país según el censo del INEGI 2020.

Entidad	Total	Hombres	Mujeres
Veracruz	8,062,579	3,871,774	4,190,805
Tabasco	2,402,598	1,173,671	1,228,927
Campeche	928,363	456,939	471,424
Chiapas	5,543,828	2,705,947	2,837,881
Quintana Roo	1,857,985	936,779	921,206
Oaxaca	4,132,148	1,974,843	2,157,305
Yucatán	2,320,898	1,140,279	1,180,619
Nacional	126,014,024		

FUENTE: Elaboración propia con datos del INEGI

Se observa que Quintana Roo y Tabasco son los que tienen un ligero equilibrio entre población femenina y masculina, en tanto que Oaxaca y Veracruz tienen una población predominantemente femenina.

Finalmente, la siguiente tabla arroja la superficie y porcentaje territorial de cada entidad federativa. Observando que Oaxaca y Chiapas tienen la mayor superficie, pero donde habita también un mayor número de población indígena. ¿Por qué la mención?

Esos pueblos en general se rigen por usos y costumbres que normalmente no combinan con los criterios empresariales y de proyectos de infraestructura. No abundamos

en este apartado más en el punto, pero de acuerdo con Azamar y Rodríguez(2020), presentan un caldo de cultivo para complicar los tiempos de cada megaproyecto.

Tabla 3. Superficie por estado y porcentaje del total nacional, Km2

Entidad	Superficie	Porcentaje
Veracruz	71,699	3.7%
Tabasco	25,267	1.3%
Campeche	50,812	2.9%
Chiapas	74,211	3.8%
Quintana Roo	50,212	2.2%
Oaxaca	93,952	4.8%
Yucatán	38,402	2.0%
Nacional	1,973 millones	20.79

FUENTE: Elaboración propia con datos del INEGI

### 3. Los megaproyectos en cuestión

Es claro que en materia de infraestructura la prioridad es al sur-sureste pero la polémica situación no sólo se relaciona con el medio ambiente que ya resulta nulo en el ambiente burocrático.

Desde nuestro punto de vista los criterios con los que opera la SHCP, aunado a la distribución del presupuesto, estarían generando una peculiar dinámica debido a los criterios que se están aplicando y que parecen representar una pinza que pondrá en aprietos a los involucrados en este marco. Por ejemplo, se pueden determinar algunas situaciones:

1. Por un lado, la prioridad en materia de presupuesto federal está centrado en los megaproyectos y en el rubro de las becas y las pensiones;
2. Por otro lado, hay recortes de transferencias a órganos autónomos y a los estados.

Paradójicamente los estados que menos reciben recursos federales son varios de nuestra región de estudio. Según una fuente que dio detalles sobre el presupuesto de egresos las 10 entidades con mayor recorte, proporcionalmente a lo que recibían fueron Campeche, Tabasco, Nayarit, Coahuila, Sonora, Guanajuato, Morelos, Quintana Roo, Querétaro y Ciudad de México. Es decir, tres del sureste fueron recortadas y ni qué hablar de las otras entidades que son opuestas políticamente al gobierno actual.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Disponible en <https://www.forbes.com.mx/2-anios-amlo-programas-sociales-megaproyectos-prioridades/>  
Recuperado el 04 de junio de 2021

Este último factor relativo a la filiación política de los gobernadores no la tratamos, aunque es de primer orden ya que es evidente que el llegar a un nivel intermedio de gobierno implica que, a la hora de las negociaciones para las transferencias presupuestales, sin duda pone en tensión negociaciones e intereses federales y locales.

Ahora bien, pasando al aspecto de los costos económicos que se contemplan tienen las siguientes características: en el caso del **Corredor Interoceánico**, se tienen previstas diversas obras de modernización de infraestructura ferrocarrilera, portuaria, aeroportuaria y carretera, por lo que se espera una inversión de hasta 259 mil millones de pesos, de los cuales 100 mil millones los pondrá el gobierno y el resto será de privados. Desde nuestro punto de vista lo interesante es que contempla la construcción de parques industriales que desde el punto de vista del uso de suelo y de recursos como el agua o la electricidad, suelen generar distorsiones, tráfico de influencias y aún de corrupción, pero otro elemento es de armonizar la movilidad de mercancías entre los dos océanos, pero implica fortalecer la actividad aeroportuaria a partir de la modernización en su infraestructura.

Mientras que para el **Tren Maya**, que cruzará por **Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo**, se estiman 120 mil millones de pesos. En este se maneja que entre 60% y 70% de los recursos sean de la iniciativa privada, cuando antes se consideraba hasta un 90%.<sup>4</sup>

Por su alcance e impacto el Tren Maya es el más importante mega proyecto, este consta aproximadamente de mil quinientos kilómetros de vía y abarca desde la península de Yucatán para vincular Chiapas, Campeche y Tabasco. Se basa, al igual que el tren interoceánico, en ejes económicos, en el primer caso sus puntales son el eje turístico; el segundo relativo al transporte local de pasajeros que trabajan en los desarrollos turísticos y el tercer elemento son mercancías propias de la región.

Es importante observar que, en las antiguas vías ferroviarias, al menos 726 kilómetros se desmantelan y que van a trasladarse al otrora mega proyecto en el Istmo de Tehuantepec. Asimismo, los informes señalan que los dos tramos más complejos que todavía no se construyen atraviesan dos Reservas de la biosfera: la de Calakmul y la de Sian Ka'an. Asimismo, estos tramos los construirá el ejército, lo que obviamente ha causado críticas y suspicacias. Este como los otros dos proyectos han transcurrido un accidentado camino y que reflejan diversas situaciones entre las que destacan supuestas inconsistencias en el aspecto técnico de los mega proyectos, la escasa experiencia en materia ferroviaria; la errónea apuesta al uso de energías fósiles, así como el posible ocultamientos de datos y desvío de información, en este caso específicamente por parte de FONATUR.<sup>5</sup>

Si bien el principal y más ambicioso proyecto es el Tren Maya no todo parece ser totalmente viable pues de acuerdo con datos de consultoras con experiencia, en su año base, el tren solamente atraería a un 17% de todas las personas que se desplazan por diversos medios y atraería un 6% de la carga que se mueve en autotransporte de la región. Por ejemplo, de acuerdo con un informe de agosto de 2019 elaborado por la consultora Steer

---

<sup>4</sup> Disponible en <https://www.m-x.com.mx/al-dia/los-4-megaproyectos-de-la-4t-alcanzara-el-sexenio-para-concluirlos>. Recuperado el 04 de junio de 2021

<sup>5</sup><https://www.eluniverso.com.mx/nacion/los-papeles-secretos-del-tren-maya-fonatur-oculto-informacion-critica-con-el-mega-proyecto>. Recuperado el 28 de junio de 2021.

Davies Gleave, de los 436 mil pasajeros que se considera demanda potencial, se estima que solo se capturarían 74 mil, de los que solo 14 mil serían locales y de las 38.9 millones de toneladas de carga totales, solo migraría al Tren Maya un 6%.<sup>6</sup>

De la demanda potencial de 200 mil personas locales que podrían usar el Tren Maya a diario, solo un 7%, 14 mil, cambiaría a este medio de transporte. Estas estimaciones no fueron incluidas en el Análisis Costo Beneficio, aunque se señaló que en su primer año de operación la meta es llegar a 66 mil pasajeros al día, una cifra incluso menor, y que buscan triplicar en diez años hasta llegar a los 172 mil.

El siguiente mapa da una idea de cómo está planeada la ruta del tren:

Mapa 1. Ruta del tren Maya.



Fuente: Fondo Nacional de Turismo.

Con respecto al corredor interoceánico según la información oficial el objetivo, es el de fortalecer las demandas externa e interna en materia comercial, asimismo se propone aprovechar los requerimientos de productos de esa zona que tienen principalmente Norteamérica y China. Además, busca tomar ventajas de la ruta Norteamérica (costa oeste) hacia China, una de las más dinámicas del mundo, y brindar servicios eficientes de logística, transporte y transformación industrial. Estos elementos son muy importantes para un desarrollo sea local o regional y deben considerarse como una piedra angular aplicable a cualquier región o territorio.

Como en el caso de la otra ruta peninsular existe parte de la infraestructura, pero en completas condiciones de abandono dado las décadas y aun siglos que han transcurrido.

Como se sabe, el corredor interoceánico se basa en dos grandes ejes: por un lado, el desarrollo de infraestructura de transporte y por otro que se supone lo complementa es el desarrollo industrial; en la primera parte la inversión supone que provendrá en su mayoría de recursos públicos, mientras que la instalación de parques industriales se supone será financiado en su mayor parte con capital privado. Pero cabe señalar que tal situación puede

<sup>6</sup><https://www.steergroup.com/node/795>

cambiar y determinar ya que las “apps” en muchas ocasiones tienen pocos elementos financieros en lo inmediato. Es decir, que la intervención del Estado y el mercado no tienen a la mano instrumentos sólidos y que se recurre a elementos aleatorios de negociación política, máxime en un proyecto de tal envergadura.

La zona donde se desarrolla el megaproyecto tiene obviamente ventajas estratégicas, como, por ejemplo, la menor distancia en el país entre los océanos Atlántico y Pacífico; así como también el alcance multicontinental hacia los mercados mundiales; la infraestructura ya instalada de comunicaciones y transportes en esa región —dos puertos, dos aeropuertos, red ferroviaria y carretera—, y el enorme potencial de desarrollo energético. El proyecto para conectar vía ferrocarril a los océanos Pacífico y Atlántico a través de un corredor de 304 kilómetros denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y que conecta a las ciudades de Salina Cruz y el puerto de Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz, este proyecto estuvo contemplado desde mediados de la década del siglo XIX y concretado en parte en el largo tiempo de gobierno de Porfirio Díaz.

El siguiente mapa ofrece la región en que se proyecta:

Mapa 2. Corredor industrial interoceánico.



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Uno de los aspectos controversiales de este megaproyecto es el del impacto social que representa dada la peculiar situación étnica del Istmo de Tehuantepec, la cual tiene una población milenaria y vinculada a su vez con las culturas indígenas de Chiapas, Veracruz y Tabasco. Para arrancar el proyecto en 2019, hubo siete procesos de consulta a los habitantes de pueblos originarios, convocados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI).

Tal propuesta da idea de que los planificadores sabían lo que estaban haciendo y los impactos que tendría y que efectivamente en el presente se concretan. En aquel año se realizó un tipo de consulta en el que participaron 2 mil 734 personas, incluyó a las autoridades de las comunidades que se rigen por usos y costumbres, así como también agrarias y la población, pero en realidad el “éxito” fue el determinar y avalar el Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec; es decir lograr el aval de las comunidades y que como suele suceder fue cooptado por criterios normalmente técnicos y burocráticos pues según datos más contemporáneos pasaron años sin la concreción para el bienestar social.

En este caso se habló de que el organismo Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), incorporaría las demandas de los pueblos chontales, zapotecos, ayuuik, ikoots, zoques y chinantecos, que pertenecen a la franja istmeña, pero según nuestra fuente esperan respuestas y para ello han pasado dos años.<sup>7</sup>

Finalmente haremos referencia al megaproyecto de refinería en el estado de Tabasco y que se asienta en el municipio de Paraíso.



Fuente: Secretaría de Energía.

Este megaproyecto según la experiencia es de los más complicados por la zona donde se asienta, dado que es muy permeable. Y una laguna de las más grandes de Tabasco llamada Mecoacán que combinada con las crecientes de los ríos puede poner en problemas el funcionamiento de la refinería.

#### 4. Algunas reflexiones finales sobre el tema

Con la intención de aportar al debate sobre la naturaleza y finalidad de los mega proyectos - y que puede decirse que son uno de los objetivos de los gobiernos en el mundo dado, entre otras cuestiones, parte de la legitimidad que obtienen ante la sociedad-, en primer lugar, justifican actividades técnico burocráticas ya que se canalizan importantes recursos vía los presupuestos nacionales, en este caso al Presupuesto de egresos del gobierno federal (PEF).

<sup>7</sup> Fuente: <https://oaxaca.eluniversal.com.mx/sociedad/mas-de-2-anos-de-consulta-sobre-plan-del-istmo-pueblos-indigenas-esperan-respuesta-de-la-4t> "A más de 2 años de consulta sobre Plan del Istmo, pueblos indígenas esperan respuesta de la 4T a peticiones". Consultado el 23 de junio de 2021

Parecería algo lógico, pero entran en cuestión por lo menos dos elementos que en ocasiones pasan desapercibidos.

El primero es que la planeación y ejercicio del presupuesto implica el uso del poder, lo que incluye las relaciones entre quienes aprueban el presupuesto (Cámara de Diputados) y quien lo ejerce (los administradores públicos que representan a las instituciones ejecutivas). De acuerdo con los estudios en Economía Pública las burocracias tienden a maximizar los presupuestos año con año ya que es creciente el apetito por ejercer el mayor volumen lo cual da poder y prestigio. Nos parece que la lógica actual no es diferente a las anteriores, pero en este caso hay un elemento con que no se había contado en las últimas décadas que el partido del presidente tiene (hasta la última elección la mayoría en la Cámara baja, lo cual es un aliciente para fortalecer este tipo de proyectos).

La segunda cuestión que nos parece fundamental consiste en observar la dinámica de las relaciones intergubernamentales. Se esperaría un mayor protagonismo por lo menos de los municipios directamente involucrados; es claro que estarán obligados a dar una cobertura mayor de servicios en los puntos donde se ubiquen las estaciones, pero para ello nuevamente la negociación de presupuestos en los Congresos locales será crucial; por ejemplo, no será lo mismo el peso de las responsabilidades en el municipio de Mérida o de Palenque, que en el municipio de Tenosique en el estado de Tabasco.

Cuando hablamos de servicios públicos pueden considerarse prioritariamente el suministro de agua y el manejo de los residuos sólidos.

Otro elemento que nos viene a la mente es el de la participación social. Quienes siguen de cerca los avances, coinciden en señalar la variable participación social, como hemos señalado líneas arriba al parecer una cosa es el discurso, el manejo burocrático y los hechos. Al parecer no se combinan en particular por una razón, dado que se trata de una población indígena que es el caso de todos los involucrados, normalmente tienen dos elementos, uno la figura de comunidad que también normalmente se rige por “usos y costumbres”, situación que no parece estar explícitamente contemplada en los proyectos. Asimismo, están en la lógica de los bienes comunales que en economía son conocidos como bienes de los comunes, lo cual implica otra lógica de la gestión.

Esta condición lleva a otra consideración que consiste en que las comunidades carecen de recursos financieros suficientes incluso para su vida diaria, esto lo mencionamos porque supongamos que se debe construir un hotel para atender uno de los objetivos que es el de atraer turismo. Razonablemente sería difícil que lo consiguiera, lo cual obviamente abre la puerta al inversionista capitalista, de manera que el escenario es lógico, la iniciativa privada tiene que “tapar el hueco” pero a costa de modificar el tejido social y el medio ambiente.

Finalmente se presenta la variable migratoria pues es claro que en las últimas décadas se ha intensificado, aunque en un principio con dirección hacia los Estados Unidos, pero al cerrarse la frontera se ha vuelto más estacional, y lo más probable es que de cidan avecindarse en estos sitios y ante lo cual el gobierno no tiene un planteamiento claro.

## **Conclusiones**

Es necesaria una reflexión acerca de los bienes públicos para enriquecer la rama de Economía Pública y aportar reflexiones sobre este tipo de obras de infraestructura.

Por la magnitud de estas obras entran en juego actores y variables que requieren ser mantenidas bajo control, sin embargo, como ha sido la impronta gubernamental parecería que todo está bajo control y funciona perfectamente, lo cual implica tener más información sobre los impactos de los procesos y eventualmente tener en cuenta la posible manipulación de la información.

Como se ha señalado, buena parte del malestar social es herencia de gobiernos anteriores; no obstante, se ha visto potenciado por la continuidad de las políticas extractivistas y energéticas, y por la falta de autocrítica gubernamental, así como por la ausencia de mecanismos de conciliación mediante los cuales se escuche a las partes inconformes y se encauce la molestia colectiva hacia procesos de negociación orientados a un desarrollo incluyente.

Dado que los criterios de desarrollo regional tienen una impronta política, en esta parte final aportaríamos un dato interesante, los estados que gobernará el partido político MORENA son once de un total de quince que se disputaron en la elección de 2021. Cabe señalar que los estados de nuestra región no son de MORENA. Nos referimos a Oaxaca, Yucatán y Quintana Roo. Habría que sacar conclusiones, pero están fuera del alcance de este trabajo.

## Referencias

**Alonso, A. & Rodríguez Wallenius, C.** (2020). Conflictos sociales por megaproyectos extractivos, de infraestructura y energéticos en la cuarta transformación. México, Universidad Autónoma Metropolitana.

**BBC, NEWS**, (2020). Tren Maya: así es el ambicioso proyecto que propone AMLO y tiene un costo de miles de millones de dólares para México. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-45254080>

**Cedeño del Olmo, M.** (2002). Participación social y gobernabilidad en Tabasco en el marco del Plan Puebla-Panamá, México, Universidad Juárez autónoma de Tabasco.

**De Luna, M.** (2020). Además Del Tren, Proyecto Transístmico Incluye Parques Industriales Y Un Gasoducto. Recuperado: <https://www.deluna.com.mx/nacional/ademas-del-tren-proyecto-transistmico-incluye-parques-industriales-y-un-gasoducto/>

**EL País** (S.F). El gran plan contracorriente de López Obrador. Recuperado el 15 de Junio de: [https://elpais.com/internacional/2019/10/18/actualidad/1571433758\\_147688.html](https://elpais.com/internacional/2019/10/18/actualidad/1571433758_147688.html)

**Gobierno de México**, (S.F). Refinería Dos Bocas. Recuperado el 15 de junio de: <https://dosbocas.energia.gob.mx/>

**Milenio**, (2020). El Transístmico va; su construcción, para 2016. Recuperado de: <https://www.milenio.com/negocios/el-transistmico-va-su-construccion-para-2016>

**Tsilmin, K** (S.F). Información del proyecto tren maya. Recuperado el 15 de junio de: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM\\_ANEXO\\_TECNICO\\_VF2\\_\\_1\\_.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM_ANEXO_TECNICO_VF2__1_.pdf)