

El tren maya visto desde la historia ambiental contemporánea I: ¿Qué se está discutiendo? ¿Qué falta por discutir?

Alejandro Bonada Chavarría
Universidad de Guadalajara/Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente
abonadachavarría@gmail.com

Recibido: 4-03-2019
Aceptado: 7-03-2019

El siglo XXI mexicano se ha caracterizado por la elaboración de grandes proyectos de infraestructura que no siempre se han resuelto favorablemente para sus promoventes; empero, se puede encontrar un común denominador a partir de su utilidad: transporte/turismo. Durante el sexenio de Vicente Fox, el centro del país tuvo principal importancia para el desarrollo de ese tipo de obras. En aquel entonces, se buscó edificar al oriente del Estado de México un aeropuerto que sustituyese al del otrora Distrito Federal. El proceso fue por demás accidentado y con uso excesivo de la violencia estatal hacia los opositores -otro común denominador en estos proyectos-.

Durante el retorno del Partido Revolucionario Institucional (PRI), el tema del aeropuerto fue retomado por el gobierno y se comenzó a construir en los antiguos terrenos del Lago de Texcoco, no sin oposición partidista y social. Hace algunas semanas, el gobierno morenista decretó su cancelación por cuestiones que mezclaban argumentos de rescate al lago y combate a la corrupción. Contrario al grupo ambientalista de Movimiento Regeneración Nacional (MORENA) y sus simpatizantes, el lopezobradorismo ha apuntalado el Tren Maya como uno de los principales engranes de la Cuarta Transformación.



NAICM en el centro. El Lago Nabor Carrillo, recuperado del Lago de Texcoco, al sur (Rascacielos de México, 2018).

Desde el anuncio del proyecto, las ciencias sociales han tenido una posición ambigua, ya que si bien varios intelectuales han participado en múltiples debates sobre la relación costo-beneficio de dichas obras, la comunidad en general permanece en una situación cómoda, en la cual se discute poco sobre estas problemáticas. Dentro de este campo, la historia permanece aún más alejada, entre otras cosas, por su incapacidad de estar al corriente del día a día, su desdén hacia el presente-futuro y quizás, una crisis de su propia función social.

Por ello, es preciso que la historia irrumpa en la discusión de la que apunta a ser la principal obra del siglo XXI y que, de consolidarse, impactará en la corta y mediana duración a una importante región de México. Esta condición es manejada de manera poco transparente por la presidencia de la república y sus distintas secretarías, ya que la información oficial resulta elemental y acrítica.¹ Los únicos documentos que se pueden consultar son boletines de prensa en la página gob.mx y en el sitio de López Obrador. Dicho texto se puede describir como un tríptico que consta de ocho páginas en las cuáles se exponen las ventajas que traería la obra al sureste y a toda la nación.

Aunado a ello, es notable la ausencia del análisis histórico en la discusión intelectual, ya que buena parte de los argumentos -a favor o en contra del tren- tienen

¹ TREN MAYA. <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/11/Tren-Maya.pdf>

un carácter presentista, al estar ausentes las problemáticas históricas en el sureste, los intereses del Estado y el capital para invertir en la región, los ritmos de las transformaciones en la ruta, etc.

En situaciones como la que se describe, los procesos históricos se asemejan a una celda, en la que los historiadores necesitan que la situación concluya para ahora sí, poder examinarla de cabo a rabo. Contrario a esta posición y con las limitantes que conlleva, este trabajo pretende abonar a una posición en la que los historiadores se preocupen por la actualidad, pero impulsando la relación entre distintos tiempos históricos, con la finalidad de construir una historia ambiental contemporánea, en la busque estudiar el pasado, con la finalidad de comprender el pasado-presente y así, construir futuro emancipador (Bonada, 2018, p. 36-37).

Al ser un estudio extenso, decidí dividirlo en ejes temáticos que he identificado hasta el momento:

- 1) El debate intelectual: ¿Qué se está discutiendo? ¿Qué falta por discutir?
- 2) El Tren Maya en perspectiva latinoamericana: las relaciones socioambientales de los gobiernos progresistas.
- 3) Binomio sistema ferroviario-aeroportuario.
- 4) Reestructuración del sureste: El Tren Maya y el Istmo.
- 5) El Tren Maya en las regiones: las conexiones con el hinterland.
- 6) Conflicto entre Estado y las autonomías.

Las temáticas se publicarán periódicamente, con la posibilidad de abrir nuevos frentes analíticos.

I.- El debate intelectual: ¿Qué se está discutiendo? ¿Qué falta por discutir?

Desde que iniciaron las obras del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), la izquierda social se manifestó en contra del proyecto, ya que, de terminarse desataría múltiples repercusiones socioambientales en el área de Texcoco y buena parte de la Megalópolis de la Ciudad de México. De acuerdo con los opositores,

la operación del NAICM agravaría la crisis de agua potable en toda la región, además de la transformación social de los habitantes que se dedican a labores rurales.

Este proceso fue seguido de cerca por la comunidad científica nacional, la cual se dividió entre grupos a favor y en contra del aeropuerto. Si bien, ambas facciones emplearon argumentos ambientalistas, los que respaldaron el proyecto adoptaron una posición de “desarrollo sostenible”, en la cual el cuidado al medio ambiente y el crecimiento económico son perfectamente compatibles. Del lado contrario, se manifestaron varios matices, desde un desarrollo sustentable dentro del marco capitalista, hasta un espectro más radical, claramente anticapitalista.

Resulta curioso el contraste del actuar del gremio durante la discusión del NAICM y el Tren Maya, ya que no se aprecia un seguimiento a manera de “segundo round” entre los científicos a favor de megaproyectos y en contra. Dentro de las posibles razones, destaca, a mi parecer, la política, ya que el aeropuerto era la insignia del viejo régimen y su centralismo; mientras que la 4T y su tren buscarían la descentralización del Estado a partir de una obra que no tumbaría un solo árbol y que, además, cuenta con gran parte de la vía construida.



Imagen promocional del Tren Maya (López Obrador, 2018).

Por otro lado, el aspecto socioambiental resulta un tanto confuso en este debate, ya que la correlación de fuerzas en las campañas #YoPrefieroElLago y su símil #YoPrefieroLaSelva, fue muy desigual. Una posibilidad, es la confluencia entre los críticos al tren y NACIM entorno a la defensa y rehabilitación de Texcoco. Sin embargo, esta situación no tuvo seguimiento con el Tren Maya, en parte, porque el régimen la obra ferroviaria.

Para ubicar físicamente la discusión entorno al tren, me baso en la sección de opinión del periódico La Jornada, ya que en este espacio es donde se han desarrollado puntos de vista más diversos sobre la temática (La excepción es un texto de Víctor M. Toledo publicado en el blog de la Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad -UCCS-).

Uno de los intelectuales que más ha escrito sobre las cuestiones socioambientales de la 4T -y particularmente del Tren Maya- es el Dr. Víctor M. Toledo. Su trabajo tiene gran influencia en la comunidad científica mexicana e Iberoamericana. Su proyecto de patrimonio biocultural contribuye a la comprensión de las sociedades humanas y su propuesta biocultural. Dentro de sus críticas al nuevo gobierno, destacan sus críticas a los transgénicos publicadas en La Jornada (La robotización de la ciencia y los transgénicos, Sobre Morena y los alimentos transgénicos y El día que Monsanto infiltró a Morena).

Sin embargo, esta posición no tiene continuidad en cuanto al Tren Maya se refiere. Si bien, Toledo no se manifiesta plenamente a favor de la obra, sí se le puede considerar pragmático, al proponer una “democratización del tren” (2018). Para poder comprender esta posición, propongo dos vías: 1) La conciliación entre “los otros zapatismos” y la 4T (2019b) y, 2) La beligerancia hacia el neozapatismo.

La conciliación entre “los otros zapatismos” y la 4T.

En “El tren maya: ¿sueño o pesadilla?” Toledo pone sobre la mesa la problemática histórica del sureste y su parcial integración a la economía nacional. En

este aspecto, coincido con el autor, ya que una de las razones por las cuales ciertos pueblos apoyan la construcción es que podrían obtener ciertos beneficios de ella.²

En un principio, pone alertas al llamado de la sirena, al afirmar que “o Nada garantiza que la apertura de una vía de tren traiga progreso y bienestar de manera automática y, al mismo tiempo, tampoco nada indica que se pueda convertir en un factor de destrucción o deterioro” (2018). A pesar de la aparente neutralidad, este argumento refleja una falta de visión histórica y al mismo tiempo, funciona como punto de entrada a la entrada del tren, ya que a lo largo del siglo XIX y XX, proyectos de gran envergadura han significado procesos de desterritorialización y proletarización de los lugareños. Si bien, es difícil fundamentar ese proceso como ley histórica, se tienen múltiples evidencias para afirmar que la imposición de obras de infraestructura (hidráulicas, agrarias, ferroviarias, carreteras, etc.), han significado precarización.

De los varios puntos tratados, considero que este punto de partida resulta bastante riesgoso, ya que deja de lado -imposible saber si deliberadamente- una amplia discusión historiográfica sobre los impactos sociales -y en menor medida ambientales-.³ Más allá de una falla metodológica, la omisión de la historia del ferrocarril en México condena al olvido todas las tensiones, transformaciones y por qué no, beneficios, que trajeron las distintas vías ferroviarias.

Asimismo, una mirada desde la historia regional podría brindar un panorama complejo, en donde se puedan observar las variadas condiciones socioambientales de los lugares donde se pretende que cruce el tren. Al respecto, Sandra Kuntz señala que:

² En “Fronteras Interiores. Chiapas: una modernidad particular”, Antonio García de León señala que la crisis monetaria, la caída de los precios del café y la transformación de una economía de subsistencia a una de exportación llevó a que los campesinos chiapanecos dependiesen del exterior (2000).

³ Francisco R. Calderón, en 1955, fue uno de los primeros historiadores profesionales que puso en cuestión si el ferrocarril provocó un incremento en las exportaciones, su conclusión fue negativa. Después de él otros historiadores le han secundado como John Coatsworth con su investigación de 1976, sobre los ahorros sociales directos e indirectos mediante los eslabonamientos hacia adelante y hacia tras, en la cual concluyó que los ferrocarriles no necesariamente significaron un ahorro en la economía nacional. Por su parte Sandra Kuntz (1995), en *Empresa Extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1907*, abonó a la revaloración de los ferrocarriles como catalizadores de las exportaciones. Su investigación se centró en las cargas que subían y bajaban en las estaciones, y sostiene que si bien la carga minera era la mayoritaria, ésta no puede atribuirse a exportación sin más (Almanza, 2014, p. 10).

Sandra Kuntz demostró que si bien el ferrocarril contribuyó a integrar espacios regionales o unir ciudades, las vías férreas y el costo de los fletes por sí mismos no consiguieron el efecto modernizador en la economía mexicana que se esperaba. La heterogeneidad de condiciones locales y regionales dio como resultado una concentración de los embarques de las cargas en algunas estaciones, creando en algunos espacios dinámicas prósperas como fue el caso de La Laguna, mientras que en otros lugares como en el estado de Zacatecas, las afectaciones fueron negativas (Kuntz 1995 en Almanza, 2014, p. 12).⁴

Más adelante, Toledo se pregunta “¿Cómo puede garantizar un gobierno que se declara anti-neoliberal, realizar megaproyectos que no imiten o repitan los que los diferentes gobiernos neoliberales impulsaron a diestra y siniestra?” (2018). A lo que siguen una serie de argumentos que buscan conciliar “los otros zapatismos”⁵ con el lopezobradorismo, centrándose así en la idea de la participación ciudadana, reconociendo el conflicto civilizatorio y “ponerse del lado correcto, y realizarse con la colaboración no solo de los pueblos y organizaciones mayas, sino de los centros académicos, sus investigadores y técnicos, las organizaciones conservacionistas, y las empresas sociales y privadas de la región” (2018).

Empero, esa intención fue pasada por alto por el régimen, al implementar una consulta metodológicamente cuestionable y, por otro lado, con una clara oposición de parte del EZLN (Ejército Zapatista de Liberación Nacional) y sus bases de apoyo dentro y fuera de Chiapas. Asimismo, resulta complicado pensar en la condición antineoliberal del Tren Maya, ya que empresas hoteleras como Meliá, RIU, Iberoestar y Barceló han respaldado la propuesta presidencial (Águila, 2019).

⁴ Una pequeña muestra de dicha discusión desarrollada en la tesis de Almanza (2014): Aguayo, F. (2012) “Los ingenieros y los ferrocarriles del Distrito, 1855-1873. La era de Santiago Méndez”, *Mirada Ferroviaria*, No. 17, Tercera época, pp. 5-22. Almanza, J. (2012) *El paisaje del Ferrocarril Mexicano en crónicas y litografías, 1873-1877*, San Luis Potosí: Universidad Autónoma de San Luis Potosí, Tesis de licenciatura. Bühler, D. (2009) “La construcción del ferrocarril mexicano (1837-1873). Arte e ingeniería”, *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Valencia 21-24 octubre 2009, eds. S Huerta, R. Marin, et al, Instituto Juan Herrera, Madrid. Gresham Chapman, J. (1975) *La construcción del Ferrocarril Mexicano 1837-1880*, México: Secretaria de Educación Pública. Kuntz, S. (1995) *Empresa extranjera y mercado interno: El Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)*, México: El Colegio de México. Ortiz Hernán, S. (2002) *Y López Velarde también se subió al tren*, México: Universidad Nacional Autónoma de México. Urías Hermosillo, M. (1978) “Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril 1833-1862”, en: *Ciro Cardoso (Coordinador), Formación y desarrollo de la burguesía en México, Siglo XXI Editores, México*, pp. 25-56.

⁵ Organizaciones en defensa del territorio y en pro de una economía alternativa pero que no forman parte de la Sexta Declaración de la Selva Lacandona ni del Congreso Nacional Indígena.



Despliegue de las fuerzas rebeldes durante el 25 aniversario del EZLN (Camacho, V., 2018).

Contrario a lo que propone Toledo, la 4T y las hoteleras extranjeras comienzan a forjar una alianza, muy alejada de las bases populares del sureste. Estas empresas cosechan éxitos en múltiples ciudades costeras, dando como resultado una homogeneización del paisaje playero, también distanciada de la histórica diversidad biocultural.

Para concluir con el texto de la UCCS, es preciso señalar la deliberada omisión de la defensa territorial emprendida por el neozapatismo. A lo largo de su escrito, Toledo da cuenta de varias organizaciones ambientalistas, sin tocar el sistema de los caracoles ni a las comunidades del sureste que forman parte del Congreso Nacional Indígena (CNI). No es de extrañar que haya pasado por alto la influencia del EZLN, ya que desde la publicación de la Sexta Declaración de la Selva Lacandona en 2005, ha declarado la falta de vigencia y virtual extinción del neozapatismo.

La beligerancia hacia el neozapatismo.

Con la sexta declaración el EZLN retorna a sus antiguas obsesiones meta territoriales (alianza obrero-campesina, nueva constitución mexicana, más encuentros intergalácticos), haciendo evidente una incongruencia: antes que pregonar nuevas alianzas nacionales, internacionales o intergalácticas se debe demostrar que se es capaz de visualizar y de poner en práctica una modernidad alternativa al neoliberalismo en los propios territorios (Toledo, 2005).

Desde 2005 hasta la actualidad, Toledo establece un contraste entre los “zapatismo” el anacrónico revolucionario, que transita “una fase terminal como opción político-militar, matizada por la creación de los llamados caracoles” (2019) y el “otro zapatismo” que, en contraste con las estructuras militares verticales del EZLN y sus 25 años de soledad, tiene la posibilidad de confluir con el obradorismo, movimiento que representa una esperanza tras más de treinta años de neoliberalismo (2019).

Un último punto en su querrela con el EZLN es que, al no considerarlos como una legítima oposición al Tren Maya y, sumado a la omisión histórica en pos de la neutralidad de una obra de ese tamaño, se presenta un análisis sesgado. Por último, la postura conciliadora entre la defensa del territorio y la 4T, tiene amplias posibilidades de fragmentarse, ya que las declaraciones gubernamentales y de los futuros inversionistas están lejos del sueño de la democratización del tren.

La comunidad intelectual en contra del proyecto.

Por último, se encuentran los intelectuales que se manifiestan en contra del tren. Para poder comprender su posicionamiento, es preciso preguntarse quiénes se oponen y por qué. Al respecto, existen dos cartas firmadas por decenas de intelectuales de distintas disciplinas expresando su preocupación por abrir los socioecosistemas del sureste a través del Tren Maya. La primera se publicó en el sitio de la Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad,⁶ mientras que la última en La Jornada (Vargas, 2019).

⁶ Carta Tren Maya y Corredor Tehuantepec, noviembre 15 del 2018. Disponible en: <https://www.uccs.mx/prensa/comunicados/carta-tren-maya-y-corredor-tehuantepec>

Empero, no se puede hablar de redundancia o duplicación de intenciones. Ambas misivas presentan intenciones que si bien son compatibles, tienen posicionamientos políticos distintos. La publicada por la UCCS y firmada por investigadores, actores y distintas personalidades académicas mexicanas va dirigida a Andrés Manuel López Obrador y describe el panorama biocultural del país y del sureste, justificando de ese modo la protección socioambiental de la región. Aunado a ello, apunta a la toma de decisiones democráticas en cuanto a megaproyectos se refiere.

Por otro lado, la publicada como “Intelectuales apoyan al EZLN y rechazan calumnias”, va firmada por “Pablo González Casanova, la filósofa Silvia Federici el sociólogo Immanuel Wallerstein, el escritor uruguayo Raúl Zibechi, el periodista francés Ignacio Ramonet, el filósofo italiano Toni Negri, la actriz Ofelia Medina, los escritores Juan Villoro y Elmer Mendoza, el antropólogo Claudio Lomnitz y decenas más de intelectuales nacionales y extranjeros.



El comandante Pablo Contreras (Pablo González Casanova) en la inauguración del Segundo Encuentro de Redes de Resistencias en apoyo al Congreso Nacional Indígena (CNI) y al Consejo Indígena de Gobierno (CIG), en el poblado de Guadalupe Tepeyac, el pasado 27 de diciembre (Gutiérrez, M., 2018).

Esta carta surge en un contexto de beligerancia en redes sociales en contra del zapatismo y su posible manipulación por el salinismo y otras camarillas priístas. Pero, el tema principal, es el respaldo que muestran a las recientes acciones de alerta emprendidas en territorio zapatista y en contra del Tren Maya, que, de llevarse a cabo,

tendría un importante foco de influencia en la zona de Palenque, debido a su proximidad con el Caracol Roberto Barrios.

Si bien no hay un conflicto entre ambas misivas, se pueden notar dos intenciones: 1) la posibilidad de un diálogo con el presidente y 2) el respaldo a la izquierda social y su oposición al proyecto.⁷

Otro frente abierto por los críticos en 2019 es la sección de opinión de La Jornada. Allí, los argumentos de Magdalena Muñoz, Mauro Jarquín, Silvia Ribeiro y Claudio Lomnitz giran alrededor de las conexiones entre el gobierno y empresarios corruptos, del impacto urbano y la oposición zapatista.

A continuación, una síntesis de los principales puntos abordados:

- No es fortuito que para los grandes hoteleros, el Tren debió de haberse construido antes, ni que los mismos hombres de negocios estén dispuestos a invertir en él. Una lista de empresarios cercanos al gobierno será sumamente beneficiada con el proyecto, entre ellos, Javier Garza Calderón, ex salinista y presidente del Grupo Oneo (antes Domos) empresa dedicada a manejo de residuos, tratamiento de agua, telecomunicaciones y desarrollo de proyectos inmobiliarios (Jarquín, 2019).
- Es como mínimo curioso que no exista información pública objetiva, detallada y accesible sobre esos proyectos, particularmente para las comunidades que serán afectadas, pero también para el público en general. Los datos oficiales de dominio público son superficiales y predomina los de corte propagandístico. No existe un sitio donde los proyectos estén descritos en detalle y se puedan consultar sin tener que asistir a un acto oficial (Ribeiro, 2019).
- Aunque los proyectos se publiciten bajo la idea de progreso y desarrollo, lo cierto es que implican despojo, ecocidio y tienen mucho que ver con aquello que Pablo González Casanova –hoy comandante del EZLN– diagnosticó desde la década de los 60 y que nombró colonialismo interno (Romero, 2019).
- ¿Cuántos turistas llegarán? El Tren Maya es un proyecto desarrollista que le hubiera encantado a Miguel Alemán, Ruiz Cortines, o a Echeverría. Cierto que el presidente López Obrador ha dicho que en él no se tumbará un solo arbolito, pero esa declaración, además de ser rigurosamente falsa, destila el

⁷ Es preciso señalar que personajes como Magdalena Gómez y Claudio Lomnitz firman ambos documentos.

mismo menosprecio al tema ambiental que tuvieron sus predecesores (Lomnitz, 2019).

- ¿Por qué o dónde encuentro ese menosprecio? Es justo hablar de menosprecio, porque en el caso del Tren Maya, como en el de cualquier ferrocarril, lo de menos desde el ángulo ambiental es el tren: el verdadero asunto es lo que carga el tren. Y el gobierno presume que el Tren Maya atraerá a 4 millones de nuevos turistas extranjeros al año. Esa es una meta bien atractiva, claro: 4 millones más de turistas extranjeros generarán mucha riqueza. Para poner la cifra en su contexto, Cancún recibe alrededor de 5 y medio millones de turistas al año (Lomnitz, 2019).

En esta selección se encuentran varios elementos para un análisis complejo del proyecto. Por un lado, el concepto de colonialismo interno desarrollado por González Casanova y retomado por Romero ayuda a entender la imposición de un proyecto desde el centro hacia la periferia con un discurso de aparente integración. Ribeiro retoma la opacidad de la información oficial y la poca o nula discusión fomentada desde el Estado.

Por último, los puntos de Jarquín y Lomnitz guardan algunas semejanzas, ya que se preocupan por señalar qué empresarios están detrás del Tren Maya y cómo éste tiene la capacidad -contrario a lo señalado por Toledo- de transformar radicalmente el paisaje de la “Riviera Maya”.

En este sentido cabe traer a colación el debate “Nuevo aeropuerto ¿Ecocidio o desarrollo? que se llevó a cabo el 24 de octubre en las instalaciones del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente. En él, Santiago Aranda Ávalos, ponente a favor del NAICM indicaba que el aeropuerto alojaría más de 120 millones de pasajeros al año. Este número, que a la distancia aparenta ser positivo debido a la derrama económica por pasajero, oculta tras de sí los vuelos de conexión a otros centros turísticos y la respectiva urbanización y aumento de infraestructura hotelera. Esta situación es similar a la descrita por Claudio Lomnitz y los 4 millones de nuevos turistas que llegarán al sureste gracias al Tren Maya, además de los 5 millones que tiene la zona de Cancún por sí sola.

En el grupo de los críticos a la obra, se vislumbra una crítica más diversa, en parte por las distintas disciplinas que participan en la discusión. La militancia de varios

de estos intelectuales también es de señalarse. No obstante, la ausencia de la historia y su vertiente ambiental deja un amplio hueco en la materia. Esta corriente historiográfica tiene múltiples vetas analíticas para aportar y que no han sido tomadas en cuenta en las columnas: la historia del cambio de usos de suelo a lo largo de la vía, las distintas condiciones socioeconómicas de cada estado, ciudad y pueblo por los que pasa la vía, la conexión de las estaciones con su hinterland, la importancia que jugarían los puertos y aeropuertos regionales, la homogeneización del paisaje playero realizada por las hoteleras que están inmersas y otros tópicos en los cuales la historia ambiental tiene varios apuntes que dar.

Conclusión: ¿Qué falta por discutir?

Esta entrega tuvo la finalidad de abonar a la construcción de un estado del arte sobre las discusiones intelectuales. Si bien, hay esfuerzos por establecer una alianza entre organizaciones ambientalistas y el lopezobradorismo, están resultan difíciles de defender en este ámbito, en parte por el abordaje epistemológico que desconoce los procesos históricos relacionados con el ferrocarril y por el optimismo de conciliar una obra de corte neodesarrollista y apoyo de capital extranjero, con el anti neoliberalismo.

Por otro lado, está una amplia comunidad científica que, como hipótesis, tiene tres posiciones: simpatizan con la 4T pero con una perspectiva crítica, su militancia política no es representada por MORENA pero tienen una opinión negativa del tren y, por último, los académicos cercanos al EZLN.

El planteamiento inicial del papel de la historia ambiental “contemporánea” queda de cierta forma pendiente, ya que sólo se exponen algunas observaciones que esta corriente tiene por ofrecer, como los elementos geográficos, económicos,⁸

⁸ Históricamente, los promoventes de estos proyectos destacan la reactivación económica y creación de empleos que generan. Empero, es preciso tener en cuenta la problemática desde la complejidad y tomar en cuenta múltiples factores, entre ellos el histórico. Como se señaló en la tercera nota al pie, García de León (2000) argumenta que a lo largo del siglo XX, en varias regiones de Chiapas se hicieron varias transformaciones económicas que suplantaron la milpa como elemento de soberanía alimentaria local por los cultivos de exportación como café y ganado. Esta situación llevó a que, en los años de bajos precios de estos productos -particularmente el café-, los campesinos y peones chiapanecos tuviesen un periódico crítico que, en un ciclo de mediana duración, influyese en la conformación del EZLN y la posterior declaración de guerra al Estado mexicano. Es posible que una situación similar se presente con la transformación turística del Tren Maya.

socioambientales y políticos. Además, parte de la función social del historiador ambiental contemporáneo es irrumpir en los temas de agenda, no sólo para aportar más información a la ciudadanía, si no que ésta sirva para el desarrollo de relaciones resilientes entre las sociedades y los ambientes que habitan.

Twitter: @alejandrobonda

Bibliografía

Aguayo, F. (2012) “Los ingenieros y los ferrocarriles del Distrito, 1855-1873. La era de Santiago Méndez”, *Mirada Ferroviaria*, No. 17, Tercera época, pp. 5-22.

Águila, C. (2019) "No podemos ser conservacionistas cuando tenemos tanta miseria", *La Jornada*, 11 febrero 2019. Disponible en: <https://www.lajornadamaya.mx/2019-02-11/No-podemos-ser-conservacionistas--cuando-tenemos-tanta-miseria->

Almanza, J. (2012) *El paisaje del Ferrocarril Mexicano en crónicas y litografías, 1873-1877*, San Luis Potosí: Universidad Autónoma de San Luis Potosí, Tesis de licenciatura.

Bonada, A. (2018) “Imaginando Otros Mundos: Apuntes Para Una Historia Ambiental En Tiempos Neoliberales” en *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC) revista de la Solcha*, 8(1), 15-41.

Bühler, D. (2009) “La construcción del ferrocarril mexicano (1837-1873). Arte e ingeniería”, *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Valencia 21-24 octubre 2009, eds. S Huerta, R. Marin, et al, Instituto Juan Herrera, Madrid.

Camacho, V. (2018) “25 aniversario del EZLN”, *La Jornada*. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/12/31/25-aniversario-del-ezln>

Carta Tren Maya y Corredor Tehuantepec, noviembre 15 del 2018. Disponible en: <https://www.uccs.mx/prensa/comunicados/carta-tren-maya-y-corredor-tehuantepec>

Jarquín, M. (2019), “El Tren Maya y los empresarios” en *La Jornada*, Disponible en: https://www.jornada.com.mx/2019/01/12/opinion/017a2pol?fbclid=IwAR1ncC41X8oMaDKrsZ8kMb2rP_k6JYqYS08MjrRA11wB5ErtjeWbL1loqvQ

Romero, R. (2019) “Retos para el anticapitalismo hoy” *La Jornada*, Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/01/04/opinion/016a2pol>

Ribeiro, S. (2019), “El tren que no es maya” *La Jornada*, Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/01/05/opinion/016a1eco>

- García de León, A. (2002) *Fronteras interiores: Chiapas, una modernidad particular*. México: Océano.
- Gresham Chapman, J. (1975) *La construcción del Ferrocarril Mexicano 1837-1880*, México: Secretaria de Educación Pública.
- Gómez, M. (2019), “EZLN: ¿hay vientos que anuncian tempestades?” La Jornada, Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/01/08/opinion/018a2pol>
- Gutiérrez, M. (2018), “25 aniversario del EZLN”, La Jornada. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/12/31/25-aniversario-del-ezln>
- Kuntz, S. (1995) *Empresa extranjera y mercado interno: El Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)*, México: El Colegio de México.
- López Obrador, A. (s.f.) “Tren Maya”. Disponible en: <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/11/Tren-Maya.pdf>
- Ortiz Hernán, S. (2002) *Y López Velarde también se subió al tren*, México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Rascacielos de México, (2018). “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Disponible en: <https://bit.ly/2TyjFuU>
- Romero, R. (2019) “Retos para el anticapitalismo hoy”, La Jornada. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2019/01/04/opinion/016a2pol>
- Toledo, V. (2005) "El zapatismo rebasado. Sustentabilidad, resistencias indígenas y neoliberalismo" La Jornada, Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2005/07/18/index.php?section=opinion&articulo=018a1pol>
- Toledo, V. (2018) “El tren maya: ¿sueño o pesadilla?” Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad, Disponible: https://www.uccs.mx/sustentabilidad/sustentabilidad/prensa/1/el-tren-maya-sueno-o-pesadilla?fbclid=IwAR2P4k_p69arJU4JPZZ14yFRZEcoMCYc_uPXyDcprRsd-NTv6hkwGJ_z4bU
- Toledo, V. (2019) “El esplendor de AMLO y el ocaso del EZLN”, La Jornada, Disponible: <https://www.jornada.com.mx/2019/01/15/opinion/016a1pol#>
- Urías Hermosillo, M. (1978) “Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril 1833-1862”, en: Ciro Cardoso (Coordinador), *Formación y desarrollo de la burguesía en México*, Siglo XXI Editores, México, pp. 25-56.
- Vargas, R. (2019), Intelectuales apoyan al EZLN y rechazan "calumnias" La Jornada, 16 enero del 2019. Disponible en:

<https://www.jornada.com.mx/ultimas/2019/01/16/intelectuales-apoyan-al-ezln-y-rechazan-calumnias-6598.html>