

Roque Juan Carrasco Aquino
Fermín Carreño Meléndez
David Iglesias Piña
(Coordinadores)

LAS DETERMINACIONES TERRITORIALES
Y EL DISCURSO DE LA
“SUSTENTABILIDAD”

Atena
Editora
Año 2022

Roque Juan Carrasco Aquino
Fermín Carreño Meléndez
David Iglesias Piña
(Coordinadores)

LAS DETERMINACIONES TERRITORIALES
Y EL DISCURSO DE LA
“SUSTENTABILIDAD”

Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Bruno Oliveira

Camila Alves de Cremo

Daphynny Pamplona

Luiza Alves Batista

Natália Sandrini de Azevedo

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2022 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2022 Os autores

Copyright da edição © 2022 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-Não-Derivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial**Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Dr. Alexandre de Freitas Carneiro – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Ana Maria Aguiar Frias – Universidade de Évora

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa



Prof. Dr. Antonio Carlos da Silva – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Prof^ª Dr^ª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof^ª Dr^ª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Prof^ª Dr^ª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadilson Marinho da Silva – Secretaria de Educação de Pernambuco
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Prof^ª Dr^ª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal do Paraná
Prof^ª Dr^ª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^ª Dr^ª Lucicleia Barreto Queiroz – Universidade Federal do Acre
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Universidade do Estado de Minas Gerais
Prof^ª Dr^ª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^ª Dr^ª Marianne Sousa Barbosa – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Prof^ª Dr^ª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pedro Henrique Máximo Pereira – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Prof^ª Dr^ª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^ª Dr^ª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^ª Dr^ª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof^ª Dr^ª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins



Las determinaciones territoriales y el discurso de la sustentabilidad

Diagramação: Natália Sandrini de Azevedo
Correção: Maiara Ferreira
Indexação: Amanda Kelly da Costa Veiga
Revisão: Os autores
Organizadores: Roque Juan Carrasco Aquino
Fermín Carreño Meléndez
David Iglesias Piña

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

D479 Las determinaciones territoriales y el discurso de la sustentabilidad / Organizadores Roque Juan Carrasco Aquino, Fermín Carreño Meléndez, David Iglesias Piña – Ponta Grossa - PR: Atena, 2022.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acceso: World Wide Web

Inclui bibliografía

ISBN 978-65-258-0520-7

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.207220109>

1. Sustentabilidad. 2. Territoriales. I. Aquino, Roque Juan Carrasco (Organizador). II. Meléndez, Fermín Carreño (Organizador). III. Piña, David Iglesias (Organizador). IV. Título.

CDD 363.7

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br



Atena
Editora
Ano 2022

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.



DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.



PRÓLOGO

El territorio como pieza importante en un contexto de transformación; está determinado por la sociedad. Conscientes de la construcción social de los espacios físico-espaciales, basados correlativamente de sus interrelaciones sociales, económicas, políticas, espaciales, culturales y socioambientales expresan sus dinámicas en la apropiación desigual. Este es el territorio constituido por las fuerzas socioeconómicas en concomitancia a partir de un proceso en construcción dinámico. Históricamente es un “soporte material” construido por las fuerzas sociales existentes en las comunidades.

En este escenario de luchas, apropiaciones y despojo por parte del capital en su tendencia hacia mayor acumulación, los territorios con más dinanismos de apropiación por la vía estructuran el territorio sobre la base en lo jurídico-político como instancia que el Estado y las relaciones dominantes permiten su privatización. De manera que, en los términos de un objeto pensado como una mercancía en los espacios de la especulación; el territorio del presente es un objeto inanimado que por su esencia misma es más por lo físico-espacial, es una concentración de elementos depositados de manera natural entre factores de atracción por el capital. De esta manera, lo que vemos como territorio geográfico es una apariencia formalizada por la concepción mercantilizada. No obstante, en la esencia misma del territorio sus propiedades sustanciales concentradoras de materias primas: minerales, energéticos, agua, en suma, la biodiversidad, es el alma de cada comunidad en disputa.

Por ello, las luchas comunitarias pro la defensa de sus recursos se vuelve un botín para el capital. Las comunidades del presente tienden hacia movilizaciones constantes; buscan defender sus herencias culturales, étnicas; así como propiedades físico naturales y las interrelaciones tangibles e intangibles proporcionadas socialmente y otorgadas por la naturaleza en constante transformación. Bajo esta perspectiva, es importante destacar tres elementos que denotan la defensa de sus propiedades naturales y humanas: primero, la naturaleza como elemento fundamental proveedora del soporte material entregado a la sociedad como valor de uso.

En este sentido, Instancia aún perseverante para las comunidades en su autodeterminación socialmente incluyente. Segundo, las determinaciones materiales, en tanto manifestaciones hechas por la acumulación capitalista, se interrelaciona sobre el territorio y sus especificidades; por supuesto, están en procesos de expropiación por el capital; en tanto, es un retroceso de parte de las comunidades; de modo que, de continuar despojándose por la invasión extranjera en lo fundamental, provocarán un agotamiento de los recursos y el desplazamiento de los habitantes; por ello, la autodefensa del territorio y sus

recursos serán vitales en estos momentos y; tercero, sobre la base de la mercantilización de los espacios con abundante agua, minerales, energéticos y biodiversidad, ahora, con un salto cuantitativo de un valor de uso dotada por la naturaleza, convertido en valor de cambio para el mercado especulativo de materias primas. Por ello, es importante delimitar hasta donde se puede hablar de un territorio socialmente para las comunidades y su defensa por ellas mismas.

En estas condiciones, no basta con defender teóricamente las vicisitudes de los territorios constituidos socialmente; sino de qué forma deben ser instrumentos de reproducción socialmente sin imponer la hegemonía del capital para su acumulación diferenciada. Ese es el reto de las investigaciones de momento. Asimismo, se convierten y tomen un papel activo en plantear alternativas. Estas demandas sociales deben retomarse porque a partir de la academia se retomen. De esta manera, estas y otras formas de interiorizar cada problema, se buscarán precisar herramientas metodológicas que deben ser los instrumentales de la sociedad y/o de las comunidades en la autodefensa y autogestión incorporando a las generaciones venideras y, desde luego, para el presente. De esta manera, la idea de la sustentabilidad para la autodefensa de los recursos naturales y humanos van más allá de la simple defensa del espacio físico; sin la inclusión y la teorización del sujeto en invariable movimiento, las comunidades serán siempre vistas como espacios del mercado y un instrumento de reproducción mercantilizado. Por ello, tanto el territorio como la sustentabilidad están en un mismo escenario de contradicciones y con posibilidades de retroceder los procesos de preservación para las comunidades.

Ciudad de México, invierno de 2021.

Hena Andrés Calderón

Docente e investigadora del ESIME-Ticomán del IPN

INTRODUCCIÓN

Las tendencias actuales sobre la comprensión del territorio y sus vicisitudes, es una premisa necesaria para analizar. Las formas de apropiación, del despojo, de su privatización, así como de su gestión por parte de las comunidades, están cada vez más en disputas y en transición hacia nuevas formas de posesión. De manera que., el territorio en estos momentos presenta variabilidades de sus procesos en desarrollo o de sus expresiones como un soporte material para la reproducción de la sociedad, del capital, de las interrelaciones socioambientales y de la preservación de los recursos naturales y humanos; desde luego de forma diferenciada. El territorio entonces es al mismo tiempo un sustrato de la sociedad, pero, de la misma manera, es una entidad necesaria para la reproducción del capital y de la sociedad. No obstante, consideramos que, el capital se apropia de los recursos en detrimento de las necesidades de la sociedad.

De este modo, a la sazón, el presente volumen intentará plantear algunas ideas sobre el porqué el territorio y sus manifestaciones físico-geográficos presentan contradicciones que lo determinan como un elemento importante del presente. No solamente para las comunidades, sino para los distintos agentes socioeconómicos que intervienen en su quehacer cotidiano. Más que de las aparentes expresiones las inversiones privadas se dirigen hacia los recursos matules que almacena en su superficie como en el subsuelo. De modo que, la riqueza del territorio no es solo un factor físico o geográfico, sino, su valor está en su contenedor de materias primas necesarias para la acumulación capitalista. Esas es la verdadera esencia del territorio y no exclusivamente para vivirla o el sueño de tener un espacio de reproducción.

Los trabajos aquí expuestos son parte de un proceso de caracterización de las fases en transición territorial como de las interrelaciones entre campo y ciudad. Sobre todo, lo que hoy día se vive en las ciudades y sus tendencias de crecimiento y no de su desarrollo. Planteamos esta visión de las vicisitudes en cuanto a la segregación de las metrópolis como de sus espacios en transformación. Por supuesto, obliga a analizar sus determinaciones socioespaciales. De esta manera entonces, el territorio y sus manifestaciones concretas en su territorialidad hechas por un desdoblamiento de sus especificidades, conducen necesariamente a estudiar el pasado, su presente y alcanza r posibilidades de compersión hacia un futuro a un mediano plazo. Es por ello por lo que, la dirección que lleva el ámbito físico-geográfico de cada lugar, consolida el desarrollo histórico de cada sociedad; así como de su estructura económica, política, social, espacial, cultural e ideológico en periodos determinados en cada acción y traza conformada por los regímenes de la clase política. Es

esta la que en función de los convenios entre el capital y la especulación territorial los que imponen precios a los usos del suelo.

En este volumen hemos compilado investigaciones de carácter analíticos con la finalidad de mantener una visión de las tendencias del territorio y sus dinámicas de conformación. En este sentido, el primer capítulo expone de manera inductiva basado en su expresión titulado “**procesos espaciales del territorio y las especificidades socioambientales en las ciudades**”. “En las primeras décadas del siglo pasado se marcaron territorialmente algunas redefiniciones sobre las trasformaciones en los usos del suelo. Estas modificaciones se expresaron fundamentalmente en relación con cada espacio dentro de las ciudades. En las grandes y medianas ciudades del México, observamos cómo sus dinámicas entre lo rural y lo urbano, afloran constantemente una serie de fenómenos sociales, económicos, políticos, culturales y espaciales provocando cambios en el territorio manifestados históricamente; por lo cual encontramos realidades diferenciadas. Este es el caso de las ciudades latinoamericanas que expresan sus formas y dinámicas de apropiaciones y de emplazamientos sobre terrenos públicos y/o privados”. Nos presenta las pautas para comprender hacia dónde se dirigen las nuevas formas de constitución del territorio en el contexto de la sustentabilidad en el marco de la insustentabilidad. Es un punto de partida que nos aproxima a entender cada proceso territorial y la concatenación de recapitulaciones existentes en su reproducción como mecanismo socialmente determinado por la sociedad.

De este modo, en el segundo capítulo: “**Los retos de la sustentabilidad y el discurso como ideología del ambientalismo**” se plantea por parte de los autores que, “la construcción de los retos de la sustentabilidad en el marco del discurso ideológico del ambientalismo propuesta esencial del libro que nos ocupa, tiene como punto de partida exponer y esclarecer las leyes que rigen el modo de producción de una economía de mercado capitalista en el marco del materialismo histórico. Así mismo, conlleva las múltiples dificultades y serios conflictos de organización de la sustentabilidad que tiene la humanidad en la actualidad, tanto de índole regional como a nivel planetario”. Se interioriza cada expresión de sus contradicciones en el mercado especulativo socioespacial. De este modo entonces, se indaga en sus estudios la lógica del capitalismo en el proceso de apropiación del territorio.

No obstante, para el tercer capítulo de este volumen se expone un análisis histórico de la economía centroamericana y sus estructuras productivas, es decir, desde la época colonial hasta las postrimerías de la aplicación de las políticas neoliberales en América Latina. En esta tesitura de hechos el título que expone a partir de un desarrollo comparando las vicisitudes Centro América nos delinean elementos importantes en este

escenario territorial: “La forma que asume contemporáneamente la organización espacial en América Central y México como una red de nodos, zonas económicamente activas y vínculos espaciales representa un ejemplo de un largo proceso de la expansión de actividades económicas y de la población hacia las tierras con abundantes recursos y posibilidades. Naturalmente, la estructura espacial de la economía actual está influenciada además por la globalización, con una creciente competencia por el acceso a los recursos (ya sean minerales, paisajistas, culturales o agrícolas)”. Sobre este proceso importante de las actividades socioeconómicas: de modo que, el territorio es una expresión dinámica de las relaciones sociales de reproducción. Por ello, es imprescindible retomar parte de los acontecimientos históricos concatenados con la dialéctica de la objetividad socioeconómica con las que emergen las transformaciones territoriales. En tanto, el desarrollo como formas en transición constantes de cada sociedad.

En cuanto al capítulo cuarto de esta compilación, fue necesario interrelacionar acontecimientos recientes y hechos manifiestos en la cotidianidad recientes. Lo que implica retomar las preocupaciones que exterioriza la sociedad, sus vínculos, sus vivencias y las vicisitudes socio ambientales en el periodo reciente. De modo entonces, al territorio considerado como la construcción es una determinación de tres fuentes importantes a saber: primero, como una expresión histórica que presenta sus propias contradicciones; incluso, van más allá de lo físico-espacial; es una manera de vivir, compartir, transformar y segmentar los territorios. Esto puede significar una lógica de manifestaciones coyunturales; por ello, decimos, la realidad en cuanto es el todo; más que sus partes de la totalidad son ellas en concatenación de la unicidad; segundo, lo que hoy vivimos en estos tiempos del presente, son argumentaciones diferenciadas lo que impone el actual modelo de desarrollo basado en la sobreexplotación de la naturaleza, los recursos o materias primas en cuanto a energéticos como el consumo ingente de residuos fósiles. Por ello, deseamos caracterizar sus elementos y; tercero, comprendemos que, el presente vivencial de la sociedad ha sido trastocado por el virus del SARS-CoV-2 (COVID-19). En el presente es la pandemia que azota el mundo y sus impactos negativos han afectado a aún más a las grandes mayorías de los pueblos. De esta manera, no estamos ausentes de lo que está sucediendo con la salud y de los fenómenos socioambientales en el territorio. Incorporamos un análisis pormenorizado de una visión interesante con el título: “Los retos en la gestión del suministro de agua potable en la Zona Metropolitana del Valle de México en tiempos de COVID-19”. Basado en el estudio que, “A fines del año 2019, surgió la enfermedad respiratoria aguda de la COVID-19. Por esta razón, es menester contar con un suministro de agua potable y asegurar el saneamiento porque las prácticas de higiene coadyuvan a la prevención de la transmisión de esta enfermedad (World Health Organization, 2020 b). La COVID-19 está

acentuando las desigualdades, las dificultades y los riesgos para la salud que implican un fracaso colectivo en la defensa del derecho humano al agua y al saneamiento. En muchas comunidades de todo el mundo, la falta de suministro de agua y saneamiento priva a las personas de sus protecciones más básicas contra la propagación del virus (Sadoff & Smith, 2020). Demuestra entonces una aportación de los autores para identificar que, el territorio es moldeable a la realidad global.

El capítulo cinco de este libro, fue necesario retomar algunas ideas entorno a qué hacer con el territorio devastado, segregado, privatizado y desestructurado por parte del capital financiero, bancario, inmobiliario en lo fundamental. He ahí, la importancia que reviste la idea de la planificación del territorio, sus dinámicas frente a la realidad estructurada sobre la base de la acumulación del capital. Sin embargo, no ha permitido enfocar una alternativa sobre la base de reivindicar a los protagonistas de las ciudades, de las metrópolis y de la sociedad en su conjunto para retomar su papel histórico. En este sentido de consumir y reconstruir el territorio por la sociedad y sus formas de reproducción. De este modo entonces, tenemos en este capítulo la “Planeación territorial y desarrollo regional en el sureste de México”. Se enfocan los estudios hacia el sureste de México; basado en las demandas de la sociedad y los pueblos carentes de todo proceso de la llamada “modernidad”. De manera que, son pueblos necesarios para integrarse para el análisis y de sus interrelaciones en el mundo de las cosmovisiones culturales, económicos, políticas, espaciales e ideológicas.

Una tendencia a las convulsiones emergentes en los territorios; es decir, como un proceso intenso de vertientes socioespaciales; además, de complejos necesita de la participación social, incluyendo las perspectivas comunitarias. Sobre esta tendencia, es imprescindible la inclusión de las comunidades para intervenir en la toma de decisiones y reconstruir su reproducción. Al tiempo, cabe mencionar en este capítulo que se presenta como un puente necesario para la comprensión de la planificación, las transformaciones socioespaciales y las vicisitudes enfrentadas por parte de los pueblos. De manera explícita se plantea esta idea: “El desarrollo de las regiones está intrínsecamente ligado a los cometidos esenciales de la planeación territorial que implica la mejora de las condiciones sociales y ambientales de sus habitantes, sin embargo, si no se traduce en realidades concretas requiere de su revisión crítica a partir de las contradicciones del proceso de urbanización y modernización capitalista de las diferentes formaciones sociales entre lo rural, urbano y metropolitano. Desigualdad estructural al modelo imperante basado en los contrastes entre regiones, donde unas se benefician a costa de precarizar a otras. En México la relación de planeación y desarrollo se manifiesta con esta disparidad interregional e intrarregional en condiciones de vida, deterioro y depredación de los recursos naturales

con el modelo imperante fosilista, que no solo aleja la posibilidad de alcanzar los objetivos del desarrollo con esta vertiente, sino que pone en serio riesgo los límites de la estabilidad social y acerca a un irreversible peligro de desaparición de los ecosistemas con graves consecuencias”. Un esbozo de aproximación considerando como el reto de la planificación y su correlación en lo social, político, económicos, espacial, cultural e ideológico. Es por lo que, la discusión del presente en este escenario queda abierta a posibles incursiones necesarias en la actualidad.

Ciudad de México, verano de 2021.

Roque Juan Carrasco Aquino

Fermín Carreño Meléndez

Hena Andrés Calderón

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

PROCESOS ESPACIALES DEL TERRITORIO Y LAS ESPECIFICIDADES SOCIOAMBIENTALES EN LAS CIUDADES

Roque Juan Carrasco Aquino

Hena Andrés Calderón

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.2072201091>

CAPÍTULO 2..... 31

LA SUSTENTABILIDAD URBANA

Fermín Carreño Meléndez

David Iglesias Piña

Luis Alberto Olin Fabela

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.2072201092>

CAPÍTULO 3..... 74

LOS RETOS DE LA SUSTENTABILIDAD Y EL DISCURSO COMO IDEOLOGÍA DEL AMBIENTALISMO

ENLACE DE LA ECONOMÍA POLÍTICA CON LAS CIENCIAS SOCIALES, NATURALES, EL AMBIENTALISMO Y LA ACADEMIA

Rubén Cantú Chapa

Ydelio Miguel Valencia Ortega

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.2072201093>

CAPÍTULO 4..... 93

ASPECTOS HISTÓRICO-ESPACIALES DE LA FORMACIÓN DEL MODELO DE LA EXPANSIÓN ECONÓMICO-SOCIAL. EL CASO DE MÉXICO Y AMÉRICA CENTRAL

Mirosława Czerny

Andrzej Czerny

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.2072201094>

CAPÍTULO 5..... 117

LOS RETOS EN LA GESTIÓN DEL SUMINISTRO DE AGUA POTABLE EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO EN TIEMPOS DE COVID-19

Jorge Alejandro Silva Rodríguez de San Miguel

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.2072201095>

CAPÍTULO 6..... 135

PLANEACIÓN TERRITORIAL Y DESARROLLO REGIONAL EN EL SURESTE DE MÉXICO

Javier Pérez Corona

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.2072201096>

SOBRE LOS COODINADORES 156

PLANEACIÓN TERRITORIAL Y DESARROLLO REGIONAL EN EL SURESTE DE MÉXICO

Data de aceite: 04/08/2022

Javier Pérez Corona

Instituto Politécnico Nacional. Doctor en Ciencias Sociales; correo electrónico: jpcorona88@hotmail.com

INTRODUCCIÓN

El desarrollo de las regiones está intrínsecamente ligado a los cometidos esenciales de la planeación territorial que implica la mejora de las condiciones sociales y ambientales de sus habitantes, sin embargo, si no se traduce en realidades concretas requiere de su revisión crítica a partir de las contradicciones del proceso de urbanización y modernización capitalista de las diferentes formaciones sociales entre lo rural, urbano y metropolitano. Desigualdad estructural al modelo imperante basado en los contrastes entre regiones, donde unas se benefician a costa de precarizar a otras. En México la relación de planeación y desarrollo se manifiesta con esta disparidad interregional e intraregional en condiciones de vida, deterioro y depredación de los recursos naturales con el modelo imperante fosilista, que no solo aleja la posibilidad de alcanzar los objetivos del desarrollo con esta vertiente, sino que pone en serio riesgo los límites de la estabilidad social y

acerca a un irreversible peligro de desaparición de los ecosistemas con graves consecuencias. Esto es manifiesto en la región sureste del país, de profundos contrastes con una población numerosa en condiciones de precariedad a pesar de contar con abundantes recursos naturales y patrimoniales. ¿Qué factores subyacen en las contradicciones sociales y ambientales de la persistente desigualdad regional persistente en el sureste, cuando se cuenta con importantes experiencias del proceso de planeación territorial con base en postulados de modernización para construir un proyecto de desarrollo nacional, que no logra concretarse, y qué agenda hace falta y con qué actores participantes?

La línea argumental que se despliega, estriba en que el proceso de las políticas de planeación territorial en México perfila un proyecto de desarrollo regional desigual, manifiesto en el sureste, que reproduce el modelo de modernización capitalista de hegemonía y consenso social entre las diferentes regiones a través de la obra pública y la infraestructura con consecuencias sociales y ambientales, socializando los costos con la inversión pública y privatizando beneficios, y depredando la naturaleza, contradicción que hace indispensable reformular alternativas con los actores locales.

Por ello, el propósito del trabajo consiste

en identificar el carácter de la planeación territorial y el desarrollo regional, a través de revisar la experiencia de las políticas de planeación ubicando el contrastante entre regiones en México, en particular la situación prevaleciente de atraso del sureste, en su proceso general con el despliegue de los grandes proyectos de infraestructura y su incidencia social y ambiental, para explorar alternativas de desarrollo.

En este sentido, el trabajo se despliega en tres partes, en la primera se muestran algunos referentes conceptuales de la planeación territorial y el desarrollo regional con la idea de interpretar las condiciones del despliegue de la urbanización y sus contradicciones que han derivado en la formulación de las políticas regionales. En el segundo apartado, se exponen de manera general los antecedentes de las políticas de planeación territorial y desarrollo de la región sureste del país en el marco de la urbanización con la transformación y modernización de lo rural a lo urbano y metropolitano, constitutivos de la definición del proyecto de desarrollo nacional, con especial énfasis en las grandes obras de infraestructura, para dilucidar las condiciones de la desigualdad regional en México. En la tercera parte, se abordan los proyectos actuales más importantes para la región del sureste del país, que permitan un acercamiento a la política de reordenación territorial para evaluar sus alcances, limitaciones y alternativas hacia otro proyecto de desarrollo.

ALGUNOS REFERENTES CONCEPTUALES DE LA PLANEACIÓN TERRITORIAL Y EL DESARROLLO REGIONAL

La relevancia de la planeación territorial consiste en la necesidad de impulsar el desarrollo regional a partir de la modernización con la urbanización y su incorporación al mercado mundial en la fase actual del capitalismo, con base en el potencial de la diversidad regional y disponibilidad de recursos naturales susceptibles de aprovechar. También, esta planeación permite paliar los obstáculos a sus contradicciones y establecer las condiciones propicias para el modelo de desarrollo imperante. En ese sentido la planeación territorial y el desarrollo regional en México están inexorablemente relacionados con el proceso de urbanización y transformación social y espacial, en condiciones de rápido cambio en el perfil de la población de rural a urbana y metropolitana; con contradicciones manifiestas en desigualdades regionales de un mosaico nacional heterogéneo y jerarquizado. Entramado regional desigual, dicotómico y dialéctico que se reproduce a diversas escalas y con polarización social y ambiental en niveles y condiciones de vida.

Contradicciones sociales y ambientales interregionales e intrarregionales que abre la discusión del enfoque de la planeación territorial y la orientación del desarrollo regional que se despliega en México, tanto a nivel conceptual y su praxis con las políticas de planeación

y sus consecuencias en un desarrollo regional desigual. Es en las regiones de mayor atraso del país, donde se expresan las mayores contradicciones del modelo que hace necesario su revisión y evaluación crítica para dilucidar sus causas y sus posibilidades de cambio social y espacial para la mejora en las condiciones de vida de su población y que reivindique el sentido esencial de la planeación y el desarrollo. Es en específico en la región del sureste de México donde se contrasta la política del proceso de planeación territorial y la actual política nacional de reordenación territorial para identificar la orientación del proyecto de desarrollo de las regiones del país.

Hay una clara conjunción y diversidad de enfoques a nivel conceptual y su puesta en práctica en los estudios y políticas entre las nociones de urbanización, planeación territorial y desarrollo regional. Para el campo de conocimiento de la planeación territorial y el desarrollo regional hay diversas perspectivas de interpretación del proceso de urbanización del que forma parte como medio de organización de los procesos socioespaciales y de construcción de escenarios, tanto para el aprovechamiento de los recursos, o, como ámbito de contradicciones. Es por ello que con la práctica de la planeación se ha creado una amplia fundamentación conceptual del desarrollo, tanto por parte del Estado como de otros agentes; así como la necesidad de su reconceptualización frente a realidades cambiantes.

Las diversas perspectivas en los estudios y análisis de las experiencias en los aspectos teóricos y conceptuales para interpretar realidades regionales en México, son controversiales entre las posturas positivistas y funcionalistas frente al pensamiento crítico. Hasta ahora los enfoques prevalecientes institucionales han adquirido de alguna manera un carácter normativo, instrumental y sectorial en políticas de planeación con los diversos proyectos realizados, basados en modelos de desarrollo regional, a partir del enfoque desarrollista de reminiscencias cepalinas, de seguir el ejemplo de las regiones desarrolladas para sacar del atraso a otras, con postulados de la modernización en el marco del capitalismo. Proyectos orientados al despliegue de infraestructura, a partir de la visión burocrática de inversión en obra pública para inducir el desarrollo como estrategia de competitividad. La infraestructura como medio para el desarrollo regional a partir de la articulación territorial y su organización como proyecto de modernización. En este sentido institucional, se concibe la planeación territorial para organizar la ocupación del suelo y los asentamientos humanos y el uso racional de recursos de las regiones en competitividad para el desarrollo sostenible en la lógica de la acumulación. Indudablemente en el proceso de planeación hay cambios de perspectiva entre gobiernos, y esto es más notorio entre el actual y el inmediato anterior, al mostrar un cambio de política, reorientando el discurso del desarrollo a las necesidades sociales y ambientales locales en una perspectiva integral (cfr. Sedatu, 2014; Sedatu, 2021).

En este proceso de planeación territorial se deriva el ordenamiento territorial acorde a la dinámica social, demográfica y de despliegue espacial. La Carta Europea del Ordenamiento Territorial (1983) lo define como la expresión físico espacial de las políticas sociales, económicas y ecológicas y culturales de la sociedad; así como una disciplina científica, técnica, administrativa y política; concebida como enfoque interdisciplinario y global, cuyo objetivo es el desarrollo equilibrado de las regiones y la organización física del espacio como concepto rector. Con todo ello, destaca su sentido instrumental y normativo. Pero, pese a esa fundamentación conceptual no se traduce en realidades concretas de un territorio de complejidad multidimensional (Boisier, 1998).

El territorio concebido como el espacio socialmente producido con elementos históricos y naturales, pero siempre políticamente; el espacio es político e ideológico; el espacio es apropiado para administrarlo y explotarlo, de acuerdo con Lefebvre (1976 pp. 46-47). En esta misma vertiente, Santos (1996) lo entiende desde la complejidad híbrida entre sistemas, objetos y acciones en la totalidad social en la perspectiva histórica y dialéctica, donde se objetiva el tiempo y el espacio en formas materiales y simbólicas, de prácticas de ocupación, apropiación y ejercicio del poder en una porción territorial. También, como lugar de pertenencia y de expectativas de desarrollo en el espacio con sus intervenciones.

En los fundamentos de la planeación territorial están presentes los procesos de urbanización de las diversas regiones con sus recursos naturales y sociales del que han derivado importantes estudios y políticas de un amplio debate, reflexión y análisis para conformar un *corpus* teórico que permite reflexionar en una teoría de la planeación, tanto para ser pensada como en su génesis e implicaciones en constante transformación a partir de los intereses sociales en pugna. Campbell y Fainstein (2003) proponen cinco cuestiones: 1) situar los orígenes de la planeación en el contexto de las contradicciones sociales y territoriales; 2) la necesidad social de la planeación que justifica su intervención en el ambiente construido; 3) los valores éticos de la planeación frente a los profundos conflictos en la orientación del desarrollo en torno a la triada del desarrollo económico, justicia social y protección ambiental; 4) los límites en la actuación de la planeación con la economía política capitalista y su visión de la urbanización, que se confronta con los desarrolladores privados, consumidores y otros grupos hegemónicos; y, 5) los modelos de planeación que entrañan profundo conocimiento y alto nivel técnico, y la convicción de ampliar el debate entre los diversos enfoques de la planeación.

Respecto a la noción de desarrollo regional, Vázquez (2000) lo define como proceso de crecimiento y cambio estructural a partir del uso potencial de desarrollo existente en el territorio que permite elevar el bienestar de la población de la región; y si la población local cuenta con la capacidad de impulsar el proceso de cambio estructural da lugar al proceso

de desarrollo local endógeno. Este planteamiento parte de la disponibilidad de recursos y economías de escalas que no han sido potenciadas para el desarrollo. Por su parte Boisier y Silva (1989) plantean que el desarrollo regional endógeno resulta de la interacción del conjunto de procesos singulares necesarios para el desarrollo: proceso de autonomía política en las decisiones para elegir el tipo de desarrollo y aplicación de instrumentos requeridos, con capacidad de captación y reinversión de excedentes para lograr la sustentabilidad en el horizonte temporal con la diversificación de su planta productiva, considerando la disponibilidad de recursos naturales, inclusión social y política en las decisiones, incentivar la conciencia ecológica y la responsabilidad colectiva en el medio ambiente, calidad de vida y explotación de recursos para su preservación; y, la articulación entre diversos sectores del territorio y ponderar sus consecuencias regionales.

Sin duda la sustentabilidad es inherente al desarrollo regional que en la opinión radical de O'Connor (2001) es una cuestión ideológica y política, no ecológica y económica; y argumenta la imposibilidad de un capitalismo ecológicamente sustentable. En esta perspectiva el discurso sustentable y las políticas ambientales promueven que las corporaciones reformen sus prácticas de acumulación para hacerlas coincidir con la sustentabilidad en sus procesos de producción, consumo y reciclado, con la idea de rehacer la naturaleza de manera congruente con la sustentabilidad de las utilidades y la acumulación de capital. Pero, persiste la contradicción entre naturaleza y capital, con el capitalismo que se expande y la naturaleza que se autolimita.

Contradicción que soslaya el concepto de naturaleza que Marx pone en claro, a partir de que en el proceso de desarrollo de la sociedad, la naturaleza aparece cada vez más como un producto social, en el sentido de algo no dado sino transformado por el trabajo humano para el logro de fines sociales, y se hace más evidente la mutua interdependencia e interacción que existe entre lo natural y social. Lo que interesa fundamentalmente en este sentido es la existencia de esta unidad progresivamente más amplia, entre naturaleza y sociedad, la cual, al incorporar al hombre como sujeto mutable, conscientemente activo, que se enfrenta a la naturaleza como "potencia natural", se constituye en una unidad dialéctica (Schmidt, 2014).

En la noción de región por parte de Coraggio, de manera breve se puede explicar, dentro de una amplia argumentación, considera la región como segmento del territorio como *locus* de diversas escalas, un complejo socio-natural, donde no solo hay agentes sociales y sus relaciones, sino también elementos naturales relacionados a través de procesos ecológicos y asimismo un sistema de relaciones sociales de apropiación de los elementos naturales por los elementos de la sociedad. Por ello, la región es la forma espacial de un subconjunto social (complejo social-natural) o, en forma más amplia, que la regionalización

es una forma espacial de una sociedad (1987, pp. 34-36).

Este desarrollo regional en el proceso de acumulación ha derivado a su vez en un proceso de producción espacial desigual inherente a la lógica de la organización territorial acorde a la división del trabajo, de los diversos actores sociales y de las políticas regionales (Massey, 1978), en el contexto del mosaico heterogéneo nacional entre regiones desarrolladas y atrasadas, lo que dado lugar a un amplio debate del que destaca el enfoque del desarrollo desigual y combinado, que aquí no se aborda, pero que es útil para ubicar las condiciones regionales concretas, como las prevalecientes en el sureste de México, en fuertes contrastes con otras en mejores condiciones del resto del país.

Con gran parte de esos fundamentos ha adquirido consistencia el pensamiento crítico que pone el acento en las contradicciones sociales que lejos de impulsar el cambio social estructural, lo reproduce. Sin embargo, la postura que ha prevalecido en la práctica de la planeación territorial hacia ese desarrollo es esta visión sectorial. Por ello, las contradicciones imperantes ubican de manera más amplia la relación de la planeación territorial y el desarrollo regional con las obras de infraestructura como elementos articulados que requieren abordarse de manera conjunta para dilucidar las políticas del proyecto de desarrollo que le subyace y derivar formas alternativas de cambio con justicia social y ambiental (Friedmann, 2003; Harvey, 2013; Coraggio, 1994).

En esta perspectiva crítica de las contradicciones del desarrollo regional puede ser útil la vertiente de la ecología política al reflexionar en los escenarios de crisis social y ambiental actual, retomando los postulados de la crítica de la economía política. Esta ecología política parte de la crítica al productivismo y el consumo. Por su parte esa crítica Lefebvre (1976) la ubica en el ámbito de la urbanización, con la economía política del espacio y la instrumentación del territorio capitalista con la apropiación y explotación del espacio y sus recursos en un consumo productivo, en particular con los productores del espacio, el Estado, el capital, los constructores, arquitectos, urbanistas.

Estos fundamentos de la ecología política para la crítica del medio ambiente y las relaciones sociales en el uso de la naturaleza y el territorio por los intereses contrapuestos de las clases sociales para el uso o su mercantilización, en el marco del manejo de los recursos naturales entre el capital y las clases subalternas, permiten ampliar el debate en el plano político con las contradicciones, conflictos y movimientos sociales, que contribuyen a nutrir su fundamentación teórica y praxis, para entender los procesos ambientales y su causalidad, poniendo en cuestionamiento la idea determinista que la degradación ambiental es producto de la pobreza (Robbins, 2012). En la relación de sociedad y naturaleza subyace la dialéctica del cambio y los procesos de transformación, sea para la reproducción del modelo actual o de cambio social. Cambio y transformación protagonizado por los sujetos

sociales afectados, para la defensa, organización y cuidado del medio ambiente.

Los nuevos escenarios de la profundización de las contradicciones sociedad-naturaleza en el marco de la planeación territorial y el desarrollo regional hacen imprescindible ampliar el debate para su interpretación y ubicar su causalidad y avanzar al cambio social con diversos actores. Profundizar el análisis crítico del ambientalismo, siguiendo la propuesta de Leff (2005), sometiendo a un análisis riguroso el economicismo de la naturaleza por la economía política, que reduce la complejidad ecológica con la cosificación de la naturaleza convertida en materia prima; pero también, discutir el enfoque de la ecología política que tiene el riesgo de desplazar las contradicciones entre capital y trabajo de la economía política, con un discurso que reduzca el análisis a problemas ambientales susceptibles de resolverse con modelos sustentables, y que soslaye los intereses de las clases y los actores sociales, el Estado y sus políticas de planeación y desarrollo, en realidades particulares producto de procesos históricos, como ha acontecido en México.

Con este acercamiento general a los referentes conceptuales de la planeación territorial y el desarrollo regional, destaca que hay una importante generación de postulados y enfoques teóricos que ha dado lugar a su discusión en interpretaciones de distintos escenarios, pero es conveniente contrastarlos con las experiencias particulares para evaluar sus resultados en la premisa de la teoría y praxis, como el proceso de planeación territorial experimentado en México.

ANTECEDENTES DE LA PLANEACIÓN TERRITORIAL Y EL DESARROLLO REGIONAL DEL SURESTE DE MÉXICO

Para un acercamiento al tipo de planeación territorial en la región Sureste de México es necesario abordarla en la perspectiva de su proceso de urbanización, y en relación al conjunto del país, con los cambios de lo rural a lo urbano y metropolitano, con la idea de dilucidar sus singularidades enmarcadas en el proyecto de desarrollo nacional, a partir de la idea subyacente de modernización, dentro de los cánones del capitalismo. Desarrollo con fuertes contrastes regionales.

En las políticas de planeación territorial han destacado los grandes proyectos y la infraestructura como recurso político e ideológico de la actuación del Estado en el desarrollo regional y en la obra pública se condensa con efectividad su base social de hegemonía y consenso. A la par que permite abrir cauces a la inversión de capital excedente y detonar la industria de la construcción, una de las más dinámicas del sector y detonador de otras de gran importancia como la del cemento y acero, del que ha surgido las grandes

obras de infraestructura en la urbanización nacional, con importantes empresas que han concentrado la mayoría de los más rentables contratos de obra pública en los diferentes periodos gubernamentales.

En los planes y programas de desarrollo regional del sureste se articulan el proceso de planeación territorial en las diversas etapas de la urbanización, que en sus políticas sexenales ha venido cambiando en función de las distintas condiciones sociales, pero, es a partir del año 2000 cuando se asume de manera explícita el ordenamiento territorial, ante la dimensión de la metropolización. Políticas entre las que destacan los programas de irrigación en el marco de la política agraria con el reparto de la tierra y sus requerimientos de infraestructura. Proceso de planeación territorial que posteriormente deriva en proyectos de grandes obras hidráulicas, en el marco del modelo de desarrollo regional por cuencas hidrológicas (Barkin y King, 1970), y su impulso a la política de industrialización; junto con, años después, el Plan Chontalpa (Tudela, 1989), precedido de un programa, no menos importantes, pero de ciertos alcances regionales, El Limón. También destaca, en el contexto de la política turística nacional, uno de los más relevantes de los años setenta, el Polo de desarrollo turístico integralmente planeado de Cancún (Castillo, et al, 2014). Todos ellos con el cometido de la política de planeación de superar el atraso de la región y la desigualdad social y económica de su población y su integración al centro del país. Sin embargo, no se ha logrado el desarrollo regional pregonado en los objetivos de esas políticas de planeación al prevalecen el atraso de la región y las condiciones de precariedad social en la mayoría de sus habitantes y el deterioro del medio ambiente.

Este proceso de planeación territorial regional del sureste se identifica a partir de diversos momentos del proceso de modernización hacia un proyecto de desarrollo nacional y de incorporación al mercado mundial, en un contexto de contrastes regionales, que va del reparto de la tierra y la infraestructura de irrigación en el marco de la Reforma Agraria hasta los grandes proyectos de infraestructura hidráulica, industrialización y de servicios turísticos, en la perspectiva del desarrollismo.

El cardenismo representa el punto álgido del reparto de la tierra con 18 millones de ha (García, 2010). Se considera que el periodo de la política agraria en la península de Yucatán pasa por dos momentos clave, uno, con el reparto de las haciendas henequeneras, justo con la declinación y caída de los precios del henequén en el mercado internacional y otorgando al campesino maya las tierras menos productivas y dejando las mejor dotadas para los hacendados. Y, el segundo momento, con el reparto de tierras sin considerar las condiciones sociales y políticas locales, entre indígenas y campesinos en sus formas de organización productivas. En Carrillo Puerto, Quintana Roo, la política ejidal procedió al reparto ejidal de tierras comunales de pueblos originarios, lo que generó conflictos sociales;

y, en tierras en litigio y sin mano de obra para trabajarla, se promovió la colonización con la inmigración (Lapointe, 1989). En general, se considera una etapa de vicisitudes en la política agraria del sureste.

El Plan El Limón, destaca como importante precedente de otra etapa significativa en las políticas de desarrollo regional por cuencas hidrológicas del sureste, con el objetivo de distribuir tierra al campesinado carente de ella, muchos de ellos población inmigrante por el impulso a la colonización; así como proporcionarle vivienda, servicios básicos e infraestructura de educación y salud. En general, dotar a los nuevos centros de población de los requerimientos adecuados. El plan abarcaba una superficie de casi 53 mil hectáreas al noroeste de la Chontalpa, de ellos la mayor área se destinó a obras de riego y drenaje para evitar inundaciones. También se construyeron obras de comunicaciones y transporte; y canales para drenar el agua (Barkin, 1989).

Otro importante proyecto de visión más amplia lo representó el desarrollo regional por cuencas hidrológicas. Concebido con los postulados de incorporar regiones alejadas del centro del país a la modernización del desarrollo nacional. La idea de “la marcha al mar” en la dirección del Pacífico y el Golfo derivó en el impulsó de la región peninsular del sureste. A inicio de los años 50s se creó la Comisión del Río Grijalva con el propósito de aprovechar los recursos de agua de los grandes ríos de la cuenca del Grijalva y Usumacinta y aprovechar el potencial hidráulico y de tierras fértiles para cultivos tropicales demandados por los mercados; a la par de generar energía eléctrica y controlar las inundaciones (Barkin y King, 1970). Además, la Comisión planeó obras de infraestructura de comunicaciones y transporte: teléfonos, telégrafos, carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y puertos; centros de población; así como el impulso a la agricultura industrial. Es de destacar la construcción de grandes obras hidráulicas, como las presas hidroeléctricas de Malpaso, al norte de Chiapas, para atender los requerimientos energéticos de la industrialización y la electrificación.

Los trabajos de la Comisión de esta cuenca contemplaron un desarrollo integrado a partir del potencial hidráulico de la región que abarca una superficie de 120 mil kilómetros cuadrados del sureste del país. El enorme caudal de los ríos Grijalva y Usumacinta representaban casi el 30% del total nacional. Un cometido básico del proyecto consistió en superar el aislamiento de la región con el centro del país. Para ello se construyó infraestructura de comunicaciones y transporte, y el poblamiento. En los años 50s se llevó a cabo la primera línea ferroviaria que abarca toda la región. Y es hasta 1958 que se construye la primera carretera costera. También la comisión impulsó la colonización y obras de abastecimiento de agua y drenaje; y la promoción de la agricultura con sus componentes de irrigación (Barkin y King, op cit).

En esta misma perspectiva de desarrollo regional se emprende el proyecto

del Plan Chontalpa, que fue creado en 1963, en el marco de la promoción de planes y proyectos derivados de la Alianza para el Progreso, a partir de la reunión de Punta del Este en Uruguay, con la idea de realizar obras de infraestructura en América Latina y contrarrestar la efervescencia social imperante. Se dotó de créditos para tal fin, por parte de organismos financieros, como el BID. Este Plan Chontalpa abarcó un área de 90 mil ha, en el mismo sentido de modernización del campo agrícola y reorganización ejidal, con la finalidad de aprovechar el enorme potencial productivo de esa región tropical. Sin embargo, los resultados de esta planeación han sido de serias consecuencias sociales y ambientales con la introducción de la agricultura capitalista en comunidades con formas diferentes de organización social y productiva. Se introdujo el trabajo asalariado y nuevos cultivos demandados por los mercados; se removieron y desplazaron poblados a centros de población rurales, a la par de arrasar la vegetación del trópico húmedo para abrir tierra al pastoreo de ganado. Todo ello, en el marco de la modernización regional que profundizó las contradicciones sociales y ambientales (Tudela, 1989).

Además en la planeación territorial de esta región sureste, destaca el sector turístico, como rubro de la terciarización que despunta. La política turística en México cuenta con una etapa relevante en el proyecto del desarrollo de Cancún. Concebido en el modelo de Polos de desarrollo turísticos integralmente planeados. Surge en los años setenta como el más importante proyecto de política turística. Dotado del entramado legislativo y sus instancias administrativas y financieras del Fondo Nacional del Fomento al Turismo, Fonatur, en una etapa de transición a la reforma del Estado y la desregulación a la inversión extranjera, a partir del aprovechamiento de recursos naturales y patrimoniales de la región de la península de Yucatán, en especial con la Riviera Maya en la costa caribeña.

En su proceso de desarrollo regional se manifiestan importantes flujos de inversión para la infraestructura hotelera y de servicios turísticos, junto con grandes obras para la estructura y equipamiento urbano; infraestructura de comunicaciones y transporte, carreteras, aeropuertos internacionales; y una fuerte promoción y actividad inmobiliaria. Pero, de ello deriva una acelerada urbanización y sus profundos contrastes sociales de desigualdad, e impactos ambientales. En el municipio de Benito Juárez, donde se despliega la ciudad de Cancún, se concentra el 48% de la población total del Estado de Quintana Roo; y cuatro veces más que la capital, producto de sus altas tasas de crecimiento demográfico, las más altas a nivel nacional (Castillo, 2014). Urbanización acelerada y sus contradicciones en asentamientos de lujo y exclusividad en contraste con colonias populares e irregulares, en un mercado del suelo en expansión y fuerte actividad constructiva; y, sus consecuencias sociales y ambientales.

Como balance general de los alcances de estas políticas de planeación de impulso

al desarrollo de la región sureste, se pueden considerar limitados al evaluar sus resultados, prevalecen la desigualdad social y el impacto al medio ambiente, producto de la explosiva urbanización, en gran parte en suelo inadecuado para la urbanización, sobre todo con los asentamientos humanos irregulares. A la par del alto costo de la vida para la población local, sobre todo en zonas turísticas; y con consecuencias en los cambios en los estilos de vida de la región. Se pueden considerar como enclave los centros turísticos, a partir de que las mayores ventajas son para la inversión extranjera a costa de la depredación de recursos regionales. Y en la perspectiva del conjunto de antecedentes en el proceso de planeación territorial se puede inferir que se ha reproducido el modelo de desigualdad regional, acentuando sus contradicciones sociales y ambientales.

EL REORDENAMIENTO TERRITORIAL, LA INFRAESTRUCTURA Y LOS MEGAPROYECTOS DEL SURESTE DE MÉXICO

En las obras de infraestructura y los grandes proyectos que se llevan a cabo en la región del sureste de México destacan el proyecto del Tren Maya, los polos de desarrollo, la reforestación y nuevos cultivos, que representan, en la perspectiva de la política de planeación territorial de México y en particular para la región del sureste, reorganizar los postulados hasta ahora imperantes de la planeación indicativa, pragmáticos y sectoriales. En ese sentido este apartado en particular aborda por su importancia en el desarrollo regional la infraestructura del Tren Maya.

Este proyecto del Tren Maya por sus aspectos más amplios en relación al turismo de la región en sus diversas facetas patrimoniales y culturales susceptibles de potenciarse al mercado mundial, se articulan en torno al corredor peninsular, que vincula como sistema las principales ciudades y sitios turísticos; los recursos naturales y culturales, con la infraestructura de movilidad de pasajeros locales y extranjeros y mercancías. Esta reorganización de la planeación va más allá de la simple construcción de un medio de transporte, sino que implica una amplia reordenación del territorio peninsular (Fonatur, 2019). Reordenación que contempla incorporar al desarrollo urbano el suelo rural, los centros de población, dotación de servicios públicos y los equipamientos colectivos. Todo ello como impulso a la urbanización al detonar proyectos en la cobertura de las estaciones del corredor. Así, en la fase actual del modelo de desarrollo se abre un proceso de redefinición política y territorial estratégica.

En el contexto amplio de mayor alcance estratégico de desarrollo regional, la inscripción de la construcción del Tren Maya se articula con los proyectos de infraestructura en curso del sureste de México: el Corredor Coatzacoalcos-Tehuantepec, los parques

industriales, la refinera Dos Bocas, los gasoductos, las agroindustrias, las granjas avícolas y porcícolas; y, los programas de sembradíos y reforestación; que en conjunto definen la orientación del desarrollo nacional y sus vínculos externos (Ceceña, 2019), para evaluar sus potencialidades, limitaciones y contradicciones, pero, en particular sus aspectos locales sociales y ambientales.

A su vez, en el nivel nacional se pregona el potencial del Tren Maya concebido con la idea de contribuir la región al desarrollo del país atendiendo el reto de los contrastes y las desigualdades regionales e integrando al sur-sureste, la región más atrasada del país, pero abundante en recursos naturales. Integrar este proyecto en el contexto de la política del Plan Nacional de Infraestructura, y la infraestructura en proceso de construcción con las principales obras en esas entidades. Y, en el plano regional de la Península de Yucatán, con la presencia y participación de los actores sociales y el Estado redefinen el ambiente político con sus relaciones y negociaciones, permiten reflexionar en sus expresiones con determinada política de desarrollo regional a través del Tren Maya, y redefine la política actual y en específico las mismas características que reviste su diseño y cobertura basado en los nodos de las ciudades principales y los centros turísticos; los recursos naturales de suelo, agua, petróleo, energía.

El proyecto del Tren Maya en su formulaciones de preparación de los estudios de factibilidad y diseño, el Director de Fonatur, informó que las empresas internacionales Price Waterhouse Cooper (PwC) y Steer, se encargaron de su elaboración; y, en particular Steer Davis, del proyecto del Plan Maestro; y, se espera se sumen compañías globales. Respecto al esquema de participación de inversionistas en la disponibilidad de suelo y las obras de edificación del proyecto, se contemplan Fideicomisos de infraestructura y bienes raíces (Fibras), los fondos y las certificaciones de empresas por parte de Goldman Sachs (*Financiero*, marzo, 19, 2019). El gobierno ha estimado en su construcción un presupuesto de 120 a 150 mil millones de pesos, bajo el esquema de financiamiento público-privado. El 90% del presupuesto es privado. Se ha dividido en 7 tramos con un valor de mil 100 millones de dólares cada uno. El diseño básico con un valor de 70 millones de pesos, así como estudios de geomática y de impacto social adjudicados al IPN y la UNAM, con contratos de 40 millones cada uno. Además para incentivar el interés a inversionistas, se han ofrecido contratos de servicios por 30 años con el pago de una contraprestación del 10% de la inversión total (*El Financiero*, abril 8, 2019).

En los derechos de vía participa el INAH para asegurar el rescate de vestigios arqueológicos, junto con ambientalistas y las consultas a comunidades indígenas. Así como las universidades, centros tecnológicos para garantizar mejores condiciones en la operación de la obra. En la concepción del proyecto se pretende que la obra sea ejemplo

proyecto integral de planificación y operación y que sirva de ejemplo a otras regiones y países (Fonatur, 2019).

También se precisa que el Tren Maya más allá de promover el flujo de turistas y mercancías en la región, pretende detonar comunidades sustentables en su ruta y generar gran impacto económico, a la par de conectar de la mejor manera las ciudades de la península; a su vez, es oportunidad de atender los principales retos de la región, en acceso a educación, salud, servicios básicos. Impulsar el crecimiento del turismo, pero no siguiendo el modelo de Cancún, sino crear comunidades sustentables en el corredor, destacando los sitios de interés histórico y cultural de las comunidades locales, diseñando planes maestros en torno a la red de ciudades principales, sedes de las estaciones, gestionando el desarrollo urbano, evitando cambios de uso del suelo irregulares, deforestación y especulación inmobiliaria. Basado en modelos de países desarrollados: ciudades limpias, compactas y conectadas (*Real Estate*, 2020).

El trazo de la ruta que recorre el Tren Maya pasa por cinco estados de la Península de Yucatán: Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, con un recorrido de casi 1500 kilómetros con 18 estaciones, con servicios para transportar pasajeros locales, turistas y carga, con velocidades de 160 km por hora para pasajeros; y 120 km por hora en carga. Estos centros urbanos que integran las estaciones: Palenque, Tenosique, Balancán, Escárcega, Calakmul, Balacar, Chetumal, Felipe Carrillo Puerto, Tulum, Playa del Carmen, Puerto Morelos, Cancún, Cobá, Valladolid, Chichen Itzá, Izamal, Mérida, San Francisco de Campeche. Evidentemente, estas estaciones son centros urbanos importantes de atracción y concentración de inversiones e infraestructura que, a su vez despliegan su radio de fluencia en un entramado de centros de población, que incentiva la urbanización, y que requiere proyectos de reordenamiento territorial con las características locales. Estaciones que se contemplan como polos de desarrollo (Fonatur, 2020).

Acerca del financiamiento de la infraestructura del Tren Maya, se busca que esta, junto con sus componentes de materiales y obras complementarias sea solventado principalmente por inversión pública en un monto aproximado de 140 mil millones de pesos; y los otros proyectos de infraestructura y las estaciones, por inversión privada, o bajo el esquema público-privado. El esquema de inversión que se implementa en los polos de desarrollo, se basa en la idea de Fideicomiso, con la rectoría del Estado, ordenando las fuentes de inversión y administración del Fideicomiso para beneficio de todos, incluyendo la propiedad de los instrumentos a los dueños de la tierra. En este rubro de la tierra y los pueblos originarios, se precisa que la forma de participación en el Tren Maya, se inscribe en el Fideicomiso, Fibra. Esta modalidad les permite que mediante la aportación de sus tierras al proyecto del plan maestro participar en los dividendos de la operación del Tren Maya.

Estos fideicomisos de inversión en infraestructura y bienes raíces, Fibra o REIT (Real Estate Investment Trust, por sus siglas en inglés), presenta diversas modalidades de acuerdo a los condiciones de cada proyecto: asociación entre propietarios de tierra con empresas constructores, en la renta de inmuebles, en la adquisición de deuda para edificación de nuevos desarrollos, y asociación de gobiernos y capital en obras de infraestructura, esto es, las asociaciones público-privadas (Flores, 2019). En este contexto, los fideicomisos en relación con la tierra como recurso, es fundamental en el proyecto del Tren Maya.

En materia ambiental el Tren Maya se compromete a la preservación, control y mitigación de los impactos medio ambientales, principalmente en los derechos de vía sobre la ruta del tren. El tren como medio de movilidad y transporte más eficiente permite disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero; en su proceso de diseño, construcción y operación se trabaja con la participación de la Semarnat. Las licitaciones para la asignación de los tramos de obra e inicio de los trabajos arrancaron el 30 de abril de 2020. El impacto económico del Tren Maya se contempla en toda la región; distribuyendo la derrama económica del turismo, desde Cancún y la Riviera Maya a toda la península; a su vez, con la eficiencia en la transportación de productos de la región en el mercado nacional se generan oportunidades de reducción de costos; y, la conectividad entre ciudades mejora el acceso a servicios escolares y de salud de especialidad, y oportunidades laborales para la población local (Fonatur, 2019).

Con estos elementos que muestran las directrices generales del proyecto del Tren Maya, el más importante en materia de desarrollo nacional y regional del gobierno actual, es factible destacar algunos aspectos para su discusión y análisis con el fin de identificar la orientación de la planeación territorial en la región sureste en contexto. El Tren Maya forma parte de un plan más amplio, el Proyecto de reordenamiento territorial del sur, sureste y otras regiones de México que incluye el corredor multimodal interoceánico, Sembrando Vida, las Zonas Económicas Especiales, el Aeropuerto Felipe Ángeles, la Frontera Norte y el Programa Carretero (Presidencia de la República, 2019, p. 20).

La contribución del Tren Maya al reordenamiento territorial a partir de la Infraestructura de articulación regional entre emplazamientos dispersos de los estados de la península, pero en sus alcances de integración, también están sus limitaciones, con la segregación de centros de población alejados del radio de influencia de la obra. El despliegue de la ruta del tren, impacta, pero, con escenarios ambivalentes, que si bien aún no es posible evaluar debido a que es una obra en curso y hay más preguntas que respuestas, sí se avizoran contradicciones entre centros urbanos y rurales. De ahí lo controversial de la obra, tanto en el interés de inversionistas, como en la oposición y crítica de pueblos originarios y

ambientalistas.

El despliegue de la infraestructura del proyecto del Tren Maya y la singularidad de la urbanización de la península de Yucatán en la dinámica demográfica y su distribución en la estructura territorial es de marcados contrastes, que de manera general se distinguen las diferencias entre concentración, dispersión y condiciones de vida, tanto a nivel de conjunto como en torno a la zona de influencia del despliegue de la ruta, y en especial en los centros urbanos, las ciudades principales, sedes de las estaciones: los polos de desarrollo. En torno a ellos se evidencian los contrastes, para profundizar en su estudio, una vez que se cuenten con más elementos para su análisis, que de momento queda fuera de este trabajo. Por lo pronto destaca que la población de la Península se estima en casi 13 millones de habitantes (Inegi, 2020), distribuida de manera dispersa en el territorio regional. La presión demográfica en el territorio es significativa por extensiva y de baja densidad.

La dinámica demográfica imperante en la región es moderada, se estima en 2.7%, que si bien se ha ralentizado en los últimos treinta años, se mantiene por encima de la tasa promedio nacional de 1.2%, en ese contexto de ocupación del entorno natural. Las ciudades que concentran una proporción importante de población marcan contraste entre aglomeración y dispersión, y, también en condiciones de vida. La situación de la población urbana se considera de marginalidad moderada y baja; pero, la población de marginalidad alta se ubica en los municipios rurales, y en particular los indígenas. Sin embargo, estos indicadores hay que tomarlos con cierta reserva y reflexionarlos a la luz de la diversidad de visiones del concepto de desarrollo y sus indicadores. En torno al despliegue de la obra del Tren Maya y los polos de desarrollo, sus estaciones están ubicadas en las zonas de baja marginalidad, y la ruta de desplazamiento no garantiza establecer los medios para acceder a mejores condiciones de vida de la población dispersa. Condición de dispersión que sin duda muestra lo necesario de contar con infraestructura para la integración territorial, pero en su traducción para beneficiar a la población necesitada no hay claridad.

También la información sigue siendo insuficiente en el proceso de realización del proyecto en curso, en particular en torno a los esquemas de financiamiento, cuando hay imprecisiones entre los ámbitos de participación entre recursos públicos, privados o en asociaciones entre ambos, y el costo global estimado. Se han mencionado cantidades del costo de la infraestructura entre 120 a 150 mil millones de pesos, frente a otras que estiman un costo más elevado multiplicado por diez. Además, en el proceso mismo del programa de obra por tramos a partir de las licitaciones y la participación de empresas entre nacionales y extranjeras, y lo que se vislumbra es un mayor interés y participación de la inversión de capital foráneo, sobre todo más en los negocios de la infraestructura turística e inmobiliaria.

En el mismo rubro del financiamiento en la adquisición de tierra como recurso

estratégico para el desarrollo del proyecto, con los instrumentos de fideicomisos, en especial por medio del fideicomiso de infraestructura y bienes raíces (Fibras), denominado Fideicomiso Tren Maya, por el Fonatur (2019), y esto pone en evidencia el sentido de inversión pública, al considerarse la tierra de los ejidatarios como recurso de propiedad social impedida de enajenación y que entra en conflictos legales. Además, la amplia superficie de tierra para contar con los derechos de vía del tren, expropiada implica en conjunto vislumbrar un proceso de desposesión de la tierra como propiedad social en proceso de privatización. Es decir, la llamada acumulación por desposesión que ha sido la génesis del capitalismo.

Con base en la información expuesta es factible avanzar algunos resultados preliminares en consideración a que el Tren Maya es una obra en proceso y una vez concluida se dispondrá de más elementos para su evaluación y análisis social, territorial y ambiental; por lo pronto, se identifican ciertos aspectos centrales para su discusión, reflexión y análisis en torno a la planeación territorial del desarrollo regional, en específico la perspectiva política prevaleciente en el enfoque del desarrollo en sus alcances y limitaciones.

Un primer elemento consiste en poner en perspectiva el proyecto del Tren Maya en relación con la política nacional de reordenación territorial, que articula varios proyectos regionales. Esta política de amplio alcance estratégico nacional y mundial contextualiza las particularidades de la región sur-este y la inscripción del proyecto del Tren Maya, en un escenario contrastante entre potencial de recursos naturales y culturales y la desigualdad social. Política de reordenación territorial que enfrenta retos de competitividad para atraer inversiones y la atención de necesidades sociales nacionales y locales. Las condiciones determinantes en la construcción de la infraestructura de este proyecto, limitan avanzar en los postulados de lograr el desarrollo social de la región, con el esquema de financiamiento que depende de la inversión privada y su concesión como pago en los próximos 30 años; así como, todo el proceso constructivo y de desarrollos inmobiliarios dependen también de esa inversión; a la par de que toda la infraestructura de turismo, agroindustrias, granjas, están en manos de grandes empresas. ¿Cómo cambiar la realidad social de la región, con un proyecto como éste?

En el diseño y postulados del Tren Maya subyacen fundamentos de las políticas de planeación territorial actual con énfasis en la infraestructura de integración regional para detonar proyectos productivos generadores de empleo en torno al turismo. Sin embargo, habría que considerar las necesidades de la población local para precisar las actividades productivas más allá de lo sectorial, que de hecho se vienen realizando, para que sean apropiadas en su reorganización y diversidad, y avanzar en la integración de una planta

productiva sólida, por los actores sociales mismos. Y esto, no se precisa en el plan.

Asimismo, en la perspectiva comparativa la planeación territorial regional como proceso histórico del que ha derivado el Tren Maya se identifican alcances y limitaciones. En su contrastación del actual proyecto con las experiencias anteriores destaca que la planeación que se promueve es integral y ya no sectorial, lo que representa un avance, habría que constatarlo con las estrategias. Pero, hay un elemento básico en la evaluación de la planeación como proceso para lograr los objetivos y metas del desarrollo, la solución de las contradicciones de la región atendiendo las necesidades locales. Para ello son imprescindibles estrategias de actuación en las causas de los problemas regionales. Es decir, de cambio social. Porque, la experiencia de la planeación territorial en México ha sido coyuntural y sectorial; destacando la obra pública como elemento central de grandes proyectos de infraestructura nacional (Pérez Corona, 2020), pero en función de la modernización y la reproducción del modelo de desarrollo desigual. En consecuencia, en el Tren Maya se identifican problemas, pero no se precisa incidir en la causalidad de las contradicciones de la región.

También, las condiciones de la urbanización regional en que se inscribe el Tren Maya es de grandes contrastes entre concentración y mayor dispersión, producto de su proceso histórico y de las políticas de planeación regional, basadas en el aprovechamiento de recursos de tierra y agua. Ahora, nuevamente la tierra se revaloriza como recurso estratégico para éste proyecto y la reordenación territorial con los fideicomisos de infraestructura y bienes raíces, como medio de desposesión de tierra ejidal y comunal de los pueblos indígenas, que con la contrarreforma al Artículo 27 Constitucional resuelve las controversias con la Ley Agraria.

Los avances de la urbanización en la región en su dinámica demográfica han detonado una fuerte actividad constructiva de infraestructura e inmobiliaria, incrementando el área edificada, ya ilustrada en el caso del polo turístico de Cancún. Ahora, con la obra del Tren Maya se detona nuevamente la urbanización con los polos de desarrollo y sus estaciones y en el trazo de la ruta. Urbanización que gira en torno al sistema de ciudades de la península. Ya hay evidencias de activación del mercado de suelo y especulación inmobiliaria con cambios de usos de suelo de rural a urbano en municipios donde se despliega el proyecto.

En este escenario los pueblos indígenas enfrentan grandes retos con el proyecto que impacta en la urbanización, que visto en su noción elemental significa el proceso de transformación de rural-urbana. Según el Instituto Nacional para los Pueblos Indígenas (Indi), en la región se ubica la mayor proporción de pueblos indígenas del país, que conservan su cultura y lenguaje. Con el despliegue de la obra se ha derivado inquietud y

protesta social y que ha dado lugar a una consulta por parte del Gobierno, para conocer su opinión, pero ha sido insuficiente, generando conflictos.

REFLEXIONES FINALES

En la conceptualización de planeación territorial y desarrollo regional se destaca que hay importantes avances y las posibilidades que ofrecen con su discusión y enfoques para interpretar realidades en transformación, y la necesidad de repensarse en las diversas perspectivas de territorialización de procesos sociales. Postulados que han contribuido a la conformación de un corpus para una teoría de la planeación y el desarrollo, tanto en sus aspectos generales como sectoriales en la organización del territorio como producto social. Conceptualización que conjuga teoría y praxis, y, que al contrastarse en su dualidad, si no se traduce en alternativas a las necesidades y expectativas de la población implica su revisión crítica. Pensamiento crítico que confronta las contradicciones del desarrollo que lo reproduce al soslayar el cambio social. En esta vertiente se inscriben desde los aportes clásicos de la crítica a la economía política hasta la ecología política como campo fértil para ampliar la discusión. Lo que destaca es la necesidad de fortalecer la agenda pendiente con los actores sociales para reformular el proyecto de desarrollo a partir de qué proyecto, para quién y por quién, de ahí su carácter político.

En el proceso de planeación y desarrollo regional del sureste se han experimentado importantes planes y programas, se ha observado que presenta un conjunto de características diversas en su periodización, pero que adquiere coherencia en la orientación del proyecto de desarrollo nacional en la modernización capitalista con la presencia del Estado como actor principal, con sus propios cambios de perfil, prevaleciendo la orientación de la planeación indicativa con la obra pública en infraestructura para articular el territorio regional con sus potencialidades en recursos naturales y patrimoniales susceptibles de aprovecharse, sea bajo criterios sociales o de mercado. En esta región sureste la más atrasada del país se traduce la política de desarrollo regional desigual, pese al discurso de sus objetivos y estrategias de descentralización basadas en superar los desequilibrios regionales, se mantienen los contrastes con la extracción de recursos de unas para beneficio de otras, expresión de la condición estructural del modelo de desarrollo regional.

En torno a la política de planeación territorial y el desarrollo regional actual del sureste con el proyecto del Tren Maya, el más importante del gobierno en turno, se hace patente la necesidad de retomar la discusión y reformulación de la relación entre sus postulados y los nuevos escenarios sociales y ambientales de la península donde se inscribe este proyecto, en particular, las necesidades y expectativas de sus actores

sociales en su relación con el Estado como impulsor de la política de reordenación territorial y el tipo de desarrollo. Participación social que redefine el papel del Estado en la política de planeación territorial del desarrollo regional, entre el carácter social o mercantil de los proyectos de infraestructura; y, la actuación del Estado entre hegemonía y consenso. Si bien hay un cambio político en la orientación del desarrollo regional con el gobierno actual de amplio consenso social para dejar atrás los postulados mercantiles de desregulación del uso del territorio y sus recursos; enfrenta limitaciones para establecer regulaciones en el uso de recursos en sectores estratégicos con principios de bienestar social, porque no tiene el control del aparato de Estado. Esto es patente en el proyecto de la infraestructura del Tren Maya que depende en mayor medida su construcción de la inversión privada, sin embargo, se deben imponer restricciones con una regulación muy estricta, porque los recursos económicos de la inversión privada es una parte del proceso del proyecto, pero la otra es la región misma y sus recursos sociales y naturales, que es lo más importante.

El Tren Maya como parte del proceso histórico de planeación territorial de la región sureste en distintas etapas, permite identificar los contrastes y continuidades en el tipo de proyecto que subyace en la actuación sectorial para impulsar la modernización regional. Experiencias precedentes en planeación brindan al actual proyecto del Tren Maya destacar sus singularidades como proyecto que se dice integral, para su análisis crítico ante a los retos de las contradicciones sociales y ambientales imperantes. Pero, en sus estrategias no hay claridad de enfoque en torno a su causalidad para avanzar a un cambio social.

La inscripción del proyecto del Tren Maya en la política nacional de reordenación territorial y los cometidos regionales ubican en perspectiva amplia las limitaciones en la orientación del desarrollo interno por el poder financiero externo, expresado en el conjunto de proyectos de corte estratégico más para atraer inversión extranjera, que para detonar proyectos productivos locales. Estrategia que se reproduce en el esquema de financiamiento del Tren Maya con la inversión privada. Escenario que desplaza a los actores sociales locales de contar con la infraestructura para su propio desarrollo.

En el examen del Tren Maya se identifican alcances y limitaciones en la integración regional a través de la infraestructura ferroviaria, pero, al mismo tiempo exclusión de municipios y pueblos indígenas, prevaleciendo los determinantes de la estructura de asentamientos entre concentración y dispersión de la población, priorizando los centros urbanos, y en especial las principales ciudades, sobre la ruralidad. Urbanocentrismo del que emanan polos de desarrollo para atraer inversión y población; redefiniendo relaciones y contradicciones con la vida rural, acelerando la urbanización y sus impactos en el medio ambiente.

REFERENCIAS

- Barkin, David y Thimoty King. (1970). *Desarrollo económico regional. Enfoque por Cuencas Hidrológicas*. Siglo XXI, México.
- Boisier, Sergio y Silva, Verónica. (1989). "Propiedad del capital y desarrollo." En revista *Eure* número 47, volumen XVI, pp. 91-124, Santiago de Chile.
- Campbell y Fainstein. (2003). *Readings in planning theory*. Blackwell Publishing, US.
- Castillo, Octavio, et. Al. (2014). "El estado y la política de los polos turísticos de desarrollo: el caso de Cancún, México." En *Revista de Urbanismo*, número 31, diciembre, Universidad de Chile, Santiago, Chile. <https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/33059>
- Ceceña, Ana Esther. (2019). "Megaproyectos para el mercado mundial," en Ceceña, A. y Josué Veiga. *Tren Maya*. Observatorio Latinoamericano, OLAG. UNAM. <http://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2019-12/OLAG-2019-TrenMaya-Avancesdeinvestigacio%CC%81n.pdf>
- Consejo Europeo. (1983). Carta europea de ordenación territorial. Documento presentado por ministros responsables del ordenamiento territorial. Torreblanca, España.
- Coraggio, José Luis. (1987). "Sobre la espacialidad y el concepto de región." en Capraro, Mario. *La cuestión regional y los recursos naturales. Ensayos*. Universidad autónoma Chapingo, México.
- Coraggio, José Luis. (1994). *Territorios en transición. Crítica a la planificación regional en América Latina*. 3ª edición, UAEM, México.
- Escobar, Arturo. (2014). *La inversión del desarrollo*. Universidad del Cauca. Colombia.
- Flores, A. y Deniau, Y. (2019). "El megaproyecto para la península de Yucatán", *GeoComunes / Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible*.
- Flores, A., et. al. (2019). "El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán". *GeoComunes / Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible*.
- Friedman, John. (2003). "Toward a non-euclidian mode planning," en Campbell y Fainstein, *Readings in planning theory*. Blackwell Publishing, US.
- García, Francisco. (2008). "La planeación del desarrollo regional en México (1900-2006)." En *Investigaciones geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*. UNAM. Núm. 71, 2010, pp. 102-121. <http://www.scielo.org.mx/pdf/igeo/n71/n71a9.pdf>
- Gasparello, G. (2019a), "Introducción", *IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES DEL TREN MAYA*, pp. 5-8.
- Harvey, David. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Akal, Madrid.
- Hiernaux, Daniel. "La región insoslayable." *Revista Eure*, volumen XXI, núm. 63, pp. 33-40. Santiago de Chile, jun 1995. <file:///C:/Users/hp/Downloads/1136-5715-1-SM.pdf>
- Inegi. (2020). Resultados del censo de población y vivienda. Inegi, México.

Lapointe, Marie. (1989). *La reforma agraria de Cárdenas en Yucatán (1935-1940)*. Colegio de Michoacán, México.

Leff, Enrique. (2005). "La geopolítica de la biodiversidad y el desarrollo sustentable." en revista *Osal*, año VI, número 17, mayo-agosto. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/reggen/abs03.pdf>

Lefebvre, Henri. (1976). *Espacio y Política*. Editorial Península, Barcelona.

Massey, Doreen. (1987). "Algunos problemas actuales de los estudios regionales." en Capraro, Héctor. *La cuestión regional y los recursos naturales. Ensayos*. Universidad Autónoma Chapingo, México.

Núñez, Violeta, 2019. "¿El Tren Maya beneficiará a los ejidatarios de la Península de Yucatán mediante su incorporación al proyecto?" Impactos sociales y territoriales del Tren Maya <https://territoriospatrimonio.files.wordpress.com/2019/07/impactos-tren-maya-junio2019-colectivo.pdf>

O'Connor, James. (2001). *Causas naturales. Ensayos de marxismo ecológico*. Siglo XXI Editores, México.

Pérez-Corona, Javier, 2020." Los dilemas de la planeación." Anuario, UAM, México.

Presidencia de la República. Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. México. <https://lopezobrador.org.mx/wpcontent/uploads/2019/05/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2019-2024.pdf>

Fonatur. (2019). Proyecto de plan maestro para el Polo de desarrollo del Tren Maya. Fonatur. México.

Real Estate, 2020."Tren maya, proyecto integral de desarrollo," en revista *Real Estate*, número131, México.

Schmidt, Alfred. (2014). *El concepto de naturaleza en Marx*. Siglo XXI Editores, segunda edición, México.

Sedatu. (2014). Programa nacional de desarrollo urbano. Sedatu, México.

Sedatu. (2021). Programa nacional de ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Sedatu, México.

Tudela, Fernando. (1989). "Los hijos tontos de la planeación: los grandes planes del Trópico húmedo mexicano." En Garza, *Diez años de planeación en México*. Colmex, México.

Vázquez, Antonio. (2000). "Desarrollo económico local y descentralización. Aproximación a un marco conceptual." Cepal, Santiago de Chile.

SOBRE LOS COORDINADORES

ROQUE JUAN CARRASCO AQUINO - Ingeniero Civil, ESIA-IPN (1976-1982). Maestría en Planificación Urbana-Regional (1982-1986). SEPI- ESIA. México, D.F. Doctor en urbanismo por la Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España; marzo de 2001. - Doctor Honoris Causa por el Consejo Iberoamericano de Calidad Educativa. Punta del Este Uruguay, junio del 2005. - Doctor Honoris Causa por la Universidad de Manizales, Colombia en Desarrollo Sostenible. 22 de febrero de 2020. Presidente Honorario de la Red Internacional de Investigadores sobre Problemas Sociourbanos Regionales y Ambientales (RIISPSURA) Líneas de investigación: 1. Sociedad, espacio y transformaciones territoriales. 2. Planificación metropolitana y políticas neoliberales. 3. "Ordenación" y desordenación del territorio sin sustentabilidad. 4. Problemas socioambientales y crisis en la relación sociedad-naturaleza. 5. Territorio y capital ¿y las respuestas de los movimientos sociales? Participaciones importantes con la Universidad de Varsovia, Polonia: - Desde hace más de una década hemos venido trabajando directamente con la Universidad de Varsovia, directamente con la Dra. Mirosława Czerny; de la facultad de Geografía. - Los trabajos sobresalientes en este escenario han sido: a) Participación en la organización de Seminarios, Foros y Congresos entre Polonia y América Latina. En este sentido con el Instituto Politécnico Nacional (IPN). b) Colaboración académica sobre trabajos de investigación: artículos, libros y capítulos. c) De parte de la Dra, Mirosława, en solidaridad con la Universidad de Varsovia y la Facultad de Geografía en coorganización el IPN, nos ha apoyado para compartir sus experiencias y conocimientos en temas como: El desarrollo y transformaciones del territorio; la planificación territorial en América Latina; Los espacios y las dinámicas de regionales; Aspectos históricos-espaciales de la formación del modelo de la expansión económico-social. ¿Si has-ta el desarrollo sostenible planeado? Entre otros trabajos de investigación de frontera en marcha. d) La Dra. Mirosława ha dictado conferencias magistrales en el Centro Interdisciplinario de Investigaciones y Estudios sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CIEMAD-IPN). e) también es imprescindible mencionar que de la trayectoria de la Dra. Mirosława Czerny, hemos coordinado el XIV Congreso Internacional: Estudios Ambientales y del Territorio; con el eje temático: DEFENSA Y AUTOGESTIÓN DEL TERRITORIO ANTE LOS PROBLEMAS SOCIOAMBIENTALES. A celebrarse del 8 al 11 de noviembre del 2021; en la Ciudad de Varsovia, Polonia; de manera virtual. PUBLICACIONES: - 2020. Capítulo del libro: ENTRE PARADIGMAS DE LA ¿SUSTENTABILIDAD? Del Libro: Escenarios Sustentables para el desarrollo comunitario. Ed. Universidad de Málaga, España. Junio de 2020. ISBN 13:978-84-122121-6-7. - 2019. Artículo publicado en la Revista Mexicana de Ciencias Agrícolas. "Las vicisitudes socioambientales: territorios en transformación diferenciados". - 2018. Libro compilador: Apologías de la sustentabilidad en el siglo XXI. Ed. Colofón. Ciudad de México. ISBN: 978-607-8518-26-5. Diciembre de 2018. Colaboró con el Capítulo: "Territorios en transición en el marco de la insustentabilidad". Actualmente: Presidente Honorario de la Red Internacional de Investigadores sobre Problemas Sociourbanos Regionales y Ambientales (RIISPSURA) Atentamente Dr. Roque Juan Carrasco Aquino Docente e Investigador del CIEMAD-IPN Tel. Cel. 04455-1399-6950

FERMÍN CARREÑO MELÉNDEZ - Formación: licenciado en Economía, Maestro y Doctor en Urbanismo graduado con mención Honorífica por la UNAM. Maestro en Pedagogía Crítica, Doctorante en Pedagogía Crítica por el Instituto Mc Laren de Pedagogía Crítica y Educación Popular. Actividades: Profesor investigador de tiempo completo definitivo en la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM). Miembro del Sistema Nacional de Investigadores Nivel I del CONACYT. Fue director de la facultad de Planeación Urbana y Regional de la UAEM. Promotor y fundador de los programas de licenciatura, maestría y doctorado en Ciencias Ambientales en la UAEM Fundador del Doctorado en Sustentabilidad para el Desarrollo (CONACYT). Fundador del Centro de Estudios e Investigaciones en Desarrollo Sustentable de la UAEM. Catedrático en los Doctorados de Sustentabilidad para el Desarrollo; de Urbanismo y de las licenciaturas en Planeación y Ciencias Ambientales de la misma institución. Fundador y Forma parte de la Coordinación General de la Red de Investigadores por la Sustentabilidad (REDIS). Integrante del Comité Científico de la Red Internacional de Investigadores sobre Problemas Socio Urbanos y Ambientales (RIISPSURA). Publicaciones Libros en coautoría: Discusión Epistemológica en torno a la sustentabilidad y el desarrollo, Epistemología de la Sustentabilidad, Sustentabilidad Urbana, Sustentabilidad Productiva, Ambiente y Patrimonio Biocultural, Patrimonio Biocultural, Indicadores de la Sustentabilidad, Estrategias para el manejo sustentable de los recursos Ha publicado más de 30 artículos en materia de sustentabilidad y desarrollo en revistas de calidad nacional e internacional. Ha dirigido más de 30 tesis de licenciatura y Doctorado. Fue Coordinador General de cinco Congreso Internacionales de Sustentabilidad y Desarrollo. Fue Coordinador general de cinco Simposios internacionales de Sustentabilidad. Ha sido ponente en más 20 Congreso Internacionales en materia de sustentabilidad, planeación, educación, ambiente y desarrollo. En la Acción política universitaria es: Defensor de la universidad publica y promotor de la educación crítica, científica y gratuita. Coordinador general de la Red Universitaria por la Transformación de la UAEM. Fundador del Sindicato Independiente del Personal Académico de la UAEM

DAVID IGLESIAS PIÑA - iglesiaspdavid@gmail.com / diglesiasp@uaemex.mx. Tel. (722) 4 89 95 89 y 4 89 82 50 ext. 106. ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-7441-741X>. Google académico: <https://scholar.google.com.mx/citations?user=iKgyVfkAAAAAJ&hl=es>. Autores REDALyC: David Iglesias Piña. Doctor en Economía. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel 1. Investigador adscrito al Centro de Estudios e Investigación en Desarrollo Sustentable (CEDeS) y profesor del Doctorado en Sustentabilidad para el Desarrollo, de la Maestría en Análisis Espacial y de la Licenciatura en Economía, Universidad Autónoma del Estado de México (UAEMex). Integrante del Cuerpo Académico en Consolidación: Desarrollo Sustentable, Sociedad y Ambiente. Línea de Generación y Aplicación del Conocimiento: Estudios e investigaciones transdisciplinarios en sustentabilidad, desarrollo, territorio y cambio climático. Coordinador del Doctorado en Sustentabilidad para el Desarrollo, Centro de Estudios e Investigación en Desarrollo Sustentable, Universidad Autónoma del Estado de México. Coordinador de la Cátedra Universitaria Internacional "Sustentabilidad y Ciencias

de la Complejidad”. Últimas publicaciones. (2022). “Ampliación discursiva del desarrollo sustentable: una aportación desde la ciencia económica” en Revista Regiones y Desarrollo Sustentable. Año XXII. No. 43. Enero-abril, 2022. Pp.1-16. ISSN. 2594-1429. Fecha recepción, 01/03/2021. Fecha aceptación, 06/09/2021. Fecha publicación 15/03/2022. <http://coltlax.edu.mx/openj/index.php/ReyDS/article/view/212>. (2021). Discusión epistemológica en torno a la sustentabilidad y el desarrollo. Contribuciones multidisciplinares. Comunicación Científica. México. ISBN: 978-607-99090-9-3. Pp. 178. Edición electrónica. 16 de agosto de 2021. DOI: <https://doi.org/10.52501/sn.006>. (2021). Indicadores de la sustentabilidad. Propuestas de aplicación. Comunicación Científica. México. ISBN: 978-607-99090-8-6. Pp.190. Edición electrónica. 16 de agosto de 2021. DOI: <https://doi.org/10.52501/sn.005>

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 



LAS DETERMINACIONES TERRITORIALES
Y EL DISCURSO DE LA
“SUSTENTABILIDAD”

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 



LAS DETERMINACIONES TERRITORIALES
Y EL DISCURSO DE LA
“SUSTENTABILIDAD”