

El Tren Maya no ha terminado de devastar la península

por **Katia Rejón**

Los expertos coinciden en que la construcción del Tren Maya ha dejado un deterioro irreparable en el ecosistema de la península de Yucatán. Ni las protestas sociales ni la búsqueda legal de justicia llevadas a cabo por comunidades mayas y organizaciones civiles fueron suficientes para frenar un daño que, hoy en día, amenaza con expandirse a través de la industria turística e inmobiliaria.

A siete años del anuncio del megaproyecto del Tren Maya en el sureste de México, resulta innegable que su llegada provocó una crisis multidimensional, advertida por comunidades organizadas y científicos, y ahora corroborada por pobladores, investigadores y organizaciones civiles.

La obra disparó la especulación inmobiliaria y la expropiación de tierras productivas, alteró drásticamente el valor del suelo y fragmentó hábitats de especies en peligro. Avanzó incluso cuando no tenía autorizaciones ambientales, traspasó clausuras, ignoró juicios de amparo y transformó el territorio hacia un modelo extractivo y turístico que compromete cada día más la capacidad de mitigación climática de la selva para las próximas décadas.

El Tren Maya es una ruta comercial y turística de 1,555 kilómetros que atraviesa cinco estados del sureste de México: Chiapas, Campeche, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo. Está dividido en siete tramos, 34 estaciones y veintiocho obras complementarias como hoteles y parajes turísticos. Actualmente se construye una ampliación para la ruta del tren de carga de Mérida a Progreso, así como infraestructura energética y minas de material pétreo.

Esta región particularmente tiene una diversidad importante de ecosistemas que van desde selvas tropicales, arrecifes de coral, petenes, manglares, humedales, dunas, cenotes, lagunas costeras, selva baja inundable y el macizo forestal tropical más grande de América Latina, los mejores y más grandes conservados de toda la región mesoamericana y donde habitan 2,327 especies de flora.

Los beneficios para la población local, una vez que los trabajos temporales para la construcción terminaron, resultaron mínimos. Así lo explica Sara López del

Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX) en Campeche:

En Candelaria, Campeche, el tren pasa vacío y es muy caro. Las personas siguen usando el medio de transporte público para viajar entre comunidades. Para nosotros es un proyecto de muerte, que vino a destruir, a dividir comunidades y territorios. En los pueblos donde se instalaron las vías partieron los servicios: los niños tienen que cruzar unos puentes enormes para ir a la escuela.

La lucha legal para frenar el proyecto

Desde el inicio del proyecto, comunidades mayas y organizaciones civiles interpusieron más de cincuenta juicios de amparo¹ que señalaban impactos ambientales, sociales y culturales irreversibles.

En entrevista, Viridiana Maldonado, abogada y coordinadora de Territorios Diversos para la Vida (Terravida), explica que la mayoría de las demandas se interpusieron en distintos tramos y por conceptos diferentes, pero el poder judicial no analizó las demandas a fondo, la mayoría se quedaron en análisis de forma y fueron desechadas por los juzgados.

“Señalaban, por ejemplo, que las personas que presentaron la demanda no tenían interés para presentarla, que no estaban legitimados. A pesar de ser personas que viven en la península de Yucatán y que se verían directamente afectadas. El juzgado ha tomado de una forma muy cuadrada el análisis de estas demandas”, dice.

Quedan alrededor de seis quejas sin resolver y Terravida acompaña dos demandas, una de ellas abarca todos los tramos

¹ Como se puede leer en el “Informe de la Misión Civil de Observación sobre impactos y afectaciones del Tren Maya” del Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible (ccmss), disponible en www.ccmss.org.mx.



del Tren Maya y parte de la exigencia de más de cien personas organizadas y habitantes donde atraviesa el tren. A partir de uno de los juicios de amparo que sigue pendiente, Terravida presentó un peritaje² que proyecta los impactos acumulativos asociados al tren y cómo podrían extenderse hasta el año 2050. Estas pruebas periciales tienen como objetivo aportar evidencia al juzgado sobre el impacto de la construcción del tren en relación con sus obras accesorias y conexas.

Los resultados de la investigación proyectan una pérdida ecológica grave en sitios como Calakmul y Sian Ka'an debido a la presión de desarrollos turísticos y urbanos, la pérdida del 20% de la cobertura natural de la región (equivalente a casi catorce veces el tamaño de la Ciudad de México), afectación de especies como el jaguar, tapir y pecarí, disminución de funciones ecológicas imprescindibles como la polinización, dispersión de semillas, control de plagas y una caída en la captura de carbono que bajará del 72 al 53% del territorio.

También proyectan un aumento del 64% del área destinada a la agricultura (1,001,018 hectáreas), un 37% de aumento de la cobertura pecuaria (978,885 hectáreas) y el crecimiento de un 24% (72,420 hectáreas) de la cobertura urbana. “Aunque las proyecciones suenan muy fuertes, la metodología con la que fueron elaboradas tiene un rigor bastante alto que permite darse una idea de la realidad que tendremos en la península de Yucatán si no se revierten estas condiciones”, agrega Maldonado.

El informe más actualizado sobre los impactos que ya ha tenido el Tren Maya se publicó en noviembre de 2025, después de que catorce organizaciones se agruparan en una Misión Civil de Observación para recorrer los tramos 5, 6 y 7. Escucharon testimonios de personas ejidatarias, apicultoras, productoras mayas, espeleólogas y académicas. En la Misión participó la Oficina en México del Alto Comisionado de la ONU para los Derechos Humanos.

Los daños documentados por la Misión Civil son descritos como “graves e irreparables violaciones a los derechos de la naturaleza” y a los ecosistemas de la península de Yucatán.

Deforestación masiva e ilegal

El cambio más evidente en el paisaje es la pérdida de 11,482 hectáreas de selva, de las cuales solo el 18%³ contaba con la autorización legal para el cambio de uso de suelo en el momento en que fueron deforestadas.

Para construir el Tren Maya no solo se abrió un camino para los rieles, sino otros de acceso y tránsito de maquinaria con anchos entre 80 y 120 metros. Además de deforestar

² “Peritajes advierten impactos severos e irreversibles del Tren Maya: El poder judicial federal debe resolver y garantizar justicia socioambiental”, disponible en www.terravidamx.org.

³ Informe del CCMS ya citado.

la selva, desalojaron comunidades y expropiaron parcelas de campesinos. Pueblos de Campeche como Candelaria, División del Norte y Calakmul protagonizaron una resistencia importante contra el desplazamiento y la violencia que trajo consigo el proyecto.⁴

La Reserva de la Biósfera de Calakmul es la selva tropical más grande del mundo después del Amazonas⁵ y el sitio donde el gobierno federal decidió construir un hotel. Además de ser una zona fundamental para el planeta, Calakmul es parte de la historia y la cotidianidad de pueblos mayas, como aclara Sara López del CRIPEX:

Es nuestro territorio, nuestro hábitat. Vivimos de la milpa y la apicultura, del pozol, el chile. Por años los abuelos han cuidado el territorio y todo lo que implica: el agua, la tierra, los animales, el aire. Es nuestra casa y duele cuando te la destruyen. No es justo que la cuidemos y que vengan empresas y gobiernos a destruirla cuando no es de ellos, es de los pueblos que vivimos ahí.

En esa misma zona de Campeche, el agua se utilizó como una promesa de gobierno para atenuar la preocupación por la llegada del tren. El sexenio de Andrés Manuel López Obrador prometió la construcción de un acueducto porque desde hace años la población ha sufrido escasez de agua.⁶ La llegada masiva de trabajadores saturó más la demanda de agua y el proyecto hídrico se inauguró en 2024 sin haberse terminado y al día de hoy sigue sin resolverse el problema.

“Se sigue viviendo la falta de agua en esa región de Calakmul. En la mera época de las construcciones de la obra no había nada de agua por la llegada de trabajadores que aumentó la población. No podíamos bañarnos, ni lavar trastes ni cocinar. Ahora regresó un poco a la normalidad, es decir, tampoco tenemos agua”, dice López.

El reconocimiento del daño y la propuesta de reforestar

En octubre de 2025, la titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Alicia Bárcena, compareció en la Cámara de Diputados a un año de su administración en esta dependencia. En esa conferencia, reconoció que el Tren Maya había sido un proyecto irregular y que no contaba con todos los permisos.

“Regularizar la obra del Tren Maya significa ponerle también una serie de condicionantes, y eso es a lo que nos hemos dedicado nosotros. Tenemos un grupo interinstitucional



formado por la Semarnat, la Profepa y el Tren Maya, que nos reunimos semanalmente para darle seguimiento a cada tramo del Tren Maya para ver cuáles son los permisos que le faltan, cuáles son las condicionantes que no han cumplido, cuáles son las acciones que deben tomar”, dijo.

El discurso oficial que comenzó con la declaración de López Obrador diciendo que “no se talaría ni un árbol” evolucionó a calcular cuántos árboles se tienen que sembrar para compensar la deforestación del tren. Sin embargo, distintas voces especializadas han explicado que no se trata solo de crecer árboles, sino de un territorio que fue fragmentado. La pérdida de esta conectividad, dice el informe de la Misión, compromete la diversidad genética y la viabilidad de las poblaciones de fauna a largo plazo.

Al respecto, Viridiana Maldonado opina que es un buen avance que exista un reconocimiento del daño desde la Semarnat: “En Terravida leímos con buenos ojos este reconocimiento de la secretaria Alicia Bárcena. Seguir con la narrativa de que se hizo de manera sustentable y que las afectaciones fueron mínimas es insostenible. Ahora, ¿qué se necesita para un proceso de restauración? Creo que esa es una respuesta mucho más amplia.”

Para Maldonado, la reforestación de la selva es un plan abstracto: por la dinámica de las selvas, no se puede hablar solamente de un árbol plantado, sino que se tiene que decir cuál es la función de ese árbol con relación a otras condiciones y servicios ambientales. Es un sistema desbaratado y si esos árboles se van a sembrar en otro lado no hay realmente una repercusión integral.

“Es indispensable tener una mirada amplia, un diagnóstico completo de las implicaciones del tren en la península y generar un proceso participativo con las comunidades, la academia y las organizaciones de la sociedad civil para que tenga sentido. Hasta el momento no conocemos ningún

4 Parte de esa lucha se muestra en el documental *Una berida en el sur*, en el que la autora del reportaje participó como coinvestigadora, disponible en YouTube.

5 Según información de Semarnat disponible en www.gob.mx/semarnat/articulos/reserva-de-la-biosfera-calakmul-157277.

6 Liliana Balam, “La escasez de agua en Calakmul: un drama que se agudiza con el paso de los gobiernos”, disponible en www.jaltun.mx.

proyecto de restauración que se esté elaborando y nos quedamos con la pregunta de si esto es retórica o es algo que solo construyen de forma aislada la secretaría y demás autoridades”, concluye.

Para Sara López del CRIPX, el reconocimiento llega demasiado tarde y es una prueba más de que no fueron escuchados. “No nos hicieron caso cuando protestamos, cuando explicamos lo que implicaba la obra. Usamos el camino legal a pesar de que no creemos en esa justicia. En Calakmul metimos un amparo y cuando nos dieron la resolución definitiva las cosas ya habían avanzado y no había remedio, resolvieron la demanda casi cuatro años después cuando ya no había nada que hacer. La voz del pueblo no funcionó ni por una ni por otra”, dice.

Destrucción del sistema hidrológico subterráneo

La falta de conocimiento sobre el territorio donde planea el megaproyecto es un reclamo constante en entrevistas con científicos y comunidades que habitan en la península. Quintana Roo, particularmente, es un estado que concentra una gran cantidad de biólogos, exploradores e investigadores de todo el país precisamente por la magnitud de la biodiversidad que tiene esa zona. También es una región histórica de resistencia y rebeldía maya, donde comunidades enteras han sobrevivido a los impactos previos del turismo que las desplazó de las playas que hoy forman parte de la llamada Riviera Maya. Eso provocó una organización importante y diversa de resistencia en este sector en los tramos 5 y 6, que posteriormente fue criminalizada desde la presidencia acusándolos de “pseudoambientalistas de derecha”. Hoy, la misma titular de Semarnat reconoce que tenían razón.

De acuerdo con el informe de la Misión Civil, estos trabajos dañaron directamente al menos 125 cenotes, “causando contaminación por el fraguado de concreto en el agua, obstrucción de flujos hídricos y daños irreversibles al acuífero maya, que es la reserva estratégica de agua dulce de la región”.

En una entrevista anterior realizada por esta reportera en 2024, Mina Morsán, buza y activista del colectivo sos Cenotes, contó que desde el principio los científicos intentaron explicarles a los delegados del Fonatur, primera institución encargada del proyecto antes de ser trasladada a la Sedena, los impactos que tendrían los pilotes en todo el acuífero peninsular.

“Ellos siempre mantuvieron una sonrisa durante toda la presentación, incluso cuando les estaban pegando durísimo con los datos y contrastando la información que ellos estaban ocultando o minimizando. Fue una situación incómoda porque se les cuestionó desde muchos lugares. Desde ingenieros y arquitectos, buzos de cuevas, desde el derecho a un medioambiente sano y planes de desarrollo que se tendrían que violar para aceptar el proyecto”, explicó sobre esa reunión de 2019.

En la península de Yucatán, el suelo kárstico permite la formación de grutas, cavernas, suelos arcillosos, ojos de agua y cenotes. Todo eso forma un sistema de ríos subterráneos cuya ruta abarca aproximadamente seiscientos kilómetros, es agua que corre por debajo de la tierra y que se distribuye por toda la región. Es el sistema de cuevas y ríos subterráneos más grande del mundo. Este ecosistema, que se explota masivamente para el turismo, es donde se recarga el agua dulce que representa el 27.4% de la recarga total de acuíferos en México y donde se instalaron quince mil pilotes de acero y concreto para sostener un ferrocarril.

“Todo cae por su propio peso. Los pilotes que pusieron en los cenotes de los tramos 5 y 6 se están oxidando y tarde o temprano se van a caer. Es lo más triste: destruyeron, pero la misma naturaleza se los va a cobrar”, opina Sara López.

Especulación inmobiliaria y cambio de uso de suelo

Todas las personas entrevistadas y los documentos consultados para este reportaje coinciden en que la devastación del tren en sí mismo (rieles, estaciones y pilotes) es el menor impacto comparado con los proyectos accesorios y su articulación con la industria turística, inmobiliaria y mercantil.

Desde 2019, investigadores como los del colectivo GeoComunes advirtieron que el tren dispararía la especulación de la tierra y se articularía con otros proyectos extractivos. En su análisis cartográfico “Tren Maya como nueva infraestructura de articulación de los capitales agroindustriales y turísticos inmobiliarios en la península”⁷ GeoComunes explica que el trazo retoma la misma lógica del proyecto “México 2030” que impulsó el gobierno de Felipe Calderón, con la diferencia de que el gobierno de Acción Nacional proponía una autopista y el tránsito hacia una red ferroviaria disminuye aún más los costos para trasladar la mercancía.

Lo anterior es fundamental para entender la lógica extractivista del Tren Maya pues desbarata dos mitos alrededor de la oposición al proyecto: que se trata de un botín político de la derecha y que es un proyecto de justicia social para una región abandonada. Si bien el proyecto se ha utilizado como golpe político por algunos sectores, las voces críticas de la península coinciden en que incluso los gobiernos opositores y empresarios se han beneficiado del engranaje que permite extraer los recursos naturales convertidos en mercancía y exportarlos.

En realidad, el tren no es un proyecto que se oponga a la devastación de la industria turística de Quintana Roo de gobiernos anteriores, tampoco al crecimiento irregular inmobiliario de Yucatán o a la agroindustria de Campeche causante de deforestación y sequías, sino que favorece y propicia su expansión.

“A pesar de que sean de partidos políticos distintos, terminan recurriendo a las mismas estrategias como buscar un

7 Disponible en www.geocomunes.org.

responsable para que parezcan errores individuales y esconder un problema de fondo: ¿por qué fallan sus obras?, ¿por qué generan tantos impactos negativos?, ¿por qué pasaron por encima de un montón de permisos y leyes?”, dice en entrevista GeoComunes.

La expansión del tren de carga

La actual administración a cargo de Claudia Sheinbaum anunció desde el inicio del sexenio la ampliación del tren de carga hasta puerto Progreso, Yucatán, sumando setenta kilómetros de vías férreas. En total son cuatro “nodos estratégicos para el intercambio de mercancías” que estarán en Palenque (Chiapas), Poxilá, Progreso (Yucatán) y Cancún (Quintana Roo).

La transformación de Progreso ha sido una de las más dramáticas, pues para conectar el nodo con el puerto de altura (otro proyecto complementario que levanta una plataforma de 120 hectáreas sobre el mar) se construyó un viaducto elevado que pasa, literalmente, por encima de viviendas. Como toda la región, la costa de Yucatán también tiene una riqueza natural importante: es una de las zonas con mayor cobertura de manglar en todo el país, una obra de ingeniería natural que ayuda a mantener la calidad del agua y permite la mitigación de vientos fuertes y huracanes. Eso sin tomar en cuenta la biodiversidad del suelo marino donde se realizan cinco millones de metros cúbicos de dragado.

El ramal de carga atravesará los ejidos de Sierra Papacal, Chelem, Hunucmá y Umán. De acuerdo con distintos reportajes publicados por el sitio web colaborativo Jaltún,⁸ los campesinos de esos pueblos han protestado, pues afirman que la ruta se construye con base en despojos y beneficia a acaparadores de tierra de Yucatán.

El ejido de Yaxché de Peón, en Ucú, Yucatán, mantiene un plantón para frenar las obras del tren de carga. Denuncian el despojo de 227 hectáreas por parte de Mauricio Montalvo Vales, empresario denunciado por despojo del pueblo de Chablekal y el representante de un lote industrial donde se pretende instalar la cervecera de Heineken en el municipio de Kanasín.⁹ Montalvo aparece como el 15° acaparador de parcelas a nivel nacional, de acuerdo con una investigación del Registro Agrario Nacional.¹⁰

De acuerdo con el informe de la Misión Civil, la operación del tren ha disparado la especulación de la tierra, fomentando la creación de más de seiscientos desarrollos inmobiliarios, muchos de los cuales carecen de permisos ambientales y contribuyen a una mayor eliminación de la cubierta forestal. De 2019 a la fecha, los precios subieron hasta un 400%.

8 Alejandro Ruiz, “El Tren Maya de carga se expande beneficiando a élites inmobiliarias y acaparadores de tierras”, disponible en www.jaltun.mx.

9 Katia Rejón, “Heineken llega por el agua de Yucatán”, disponible en www.piedepagina.mx.

10 Alejandro Ruiz, “El ejido San Antonio Yaxché [sic] busca revertir un despojo ligado al Tren Maya de carga”, disponible en www.jaltun.mx.

Estudios cartográficos con imágenes de 2024 demuestran que la reciente operación del tren ha dinamizado las actividades especulativas de la industria inmobiliaria y turística con la consecuente eliminación de la cubierta forestal en grandes áreas en Tulum, Playa del Carmen, Mahahual, Bacalar, Sisal, Celestún, Progreso y El Cuyo.

Obras complementarias

“El proyecto del Tren Maya es la pieza más visible del llamado Proyecto de Reordenamiento Territorial del Sur-Sureste”, declaró GeoComunes¹¹ en un análisis cartográfico publicado en junio de 2019. Su construcción no puede entenderse sin las obras complementarias que terminan de engranar el megaproyecto: la construcción del Aeropuerto Internacional de Tulum, la ampliación del puerto de altura en Progreso, el patio de operaciones en Valladolid, la Puerta al Mar, el hotel en Calakmul, son solo algunos de los proyectos directamente relacionados con el tren y cada uno representa una nueva amenaza para la selva, el mar, las cavernas y los humedales de la región. Muchos de ellos implican especulación y privatización de tierras, prácticamente todos tuvieron como consecuencia la tala de la selva y altos consumos de agua para abastecerse.

Sin embargo, también existen otro tipo de obras relacionadas indirectamente con el Tren Maya. Un ejemplo de esto son los gasoductos y termoeléctricas que se construyen para poder dotar de energía al tren y toda su infraestructura.

El Parque Fotovoltaico Nicté-Ha en Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo, taló 430 hectáreas de terreno para instalar 361 mil paneles solares. Mientras eso ocurre, la población ya se queja de que con el tendido del tren hay fallos en el suministro de la electricidad para hacer la vida diaria.

Con el propósito de electrificar el Tren Maya, la CFE¹² construyó 53 obras en alta tensión, subestaciones eléctricas y 556 kilómetros de líneas de media tensión, aéreas y subterráneas, incrementó la capacidad de tres subestaciones eléctricas y dos centrales de ciclo combinado en Mérida y Valladolid. Sin embargo, parece que no es suficiente.

En entrevista, GeoComunes advierte que además de la ampliación del gasoducto de Mayakan (cuya planta se instaló a lado de una colonia de Umán, Yucatán) y las dos centrales termoeléctricas, hay una nueva oleada de “proyectos renovables” privados. “No va a bastar con las centrales, así que la lógica es darle entrada a proyectos privados que complementen el suministro de energía y toda esa infraestructura de carga implica también tala y cambios de uso de suelo”, explica el integrante del colectivo.

11 Adrián Flores y Yannick Deniau (GeoComunes) y Sergio Prieto Díaz, “El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la península de Yucatán”, disponible en www.geocomunes.org.

12 Información de boletines oficiales disponible en www.cfe.mx.

Otra consecuencia indirecta ha sido la proliferación de minas para abastecer de material de construcción las obras relacionadas al Tren Maya. De acuerdo con una investigación del antropólogo Charles Gaillard Rivero del Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS), entre 2018 y 2025 se registraron 326 nuevos bancos de materiales en la península. “El proyecto del tren vino a detonar esa demanda de materiales de forma extraordinaria. Los durmientes, los terraplenes, la infraestructura de concreto es de material que se extrae aquí mismo en Yucatán y lo explotan cerca de las obras, y cerca de poblaciones”, explica en entrevista.

Los testimonios de los habitantes donde hay una mina coinciden en que, además de la devastación del suelo y la deforestación de grandes hectáreas, han provocado cuarteaduras en sus casas debido a la detonación con dinamita que en algunas poblaciones ocurre apenas a tres kilómetros del pueblo.

“El proyecto es muy grande y se necesitan grandes cantidades de material pétreo. Cada estación tiene una base, estacionamiento, construyen fraccionamientos para las familias del ejército. Aquí la Secretaría de Desarrollo Sustentable de Yucatán sabe del problema de las minas y nunca se han manifestado, ni siquiera en los bancos de materiales clausurados por la Profepa. Nadie se entera porque no lo hacen público ni emiten ninguna declaración al respecto”, agrega Gaillard.

¿Qué se puede hacer?

Las personas entrevistadas coinciden en la necesidad de seguir defendiendo el territorio que no ha sido tocado. Si ya se reconoció el impacto que ha tenido el tren, ¿por qué no cuestionarse también si lo que falta es viable? “Y estar abiertas a hacer modificaciones sustanciales para que la restauración sea posible”, dice Viridiana Maldonado de Terravida.

“Todavía hay una exigencia de muchas personas de la península sobre el reconocimiento de las violaciones de derechos humanos. Aunque la Semarnat haya reconocido el daño, esto no exime una resolución de un juzgado federal que analice y resuelva si el Tren Maya es violatorio de derechos humanos y que exija el resarcimiento de los daños. Ya sea con un programa de restauración o incluso la eliminación de parte o la totalidad del proyecto. Aunque el Tren Maya ya esté operando, la lucha de los pueblos sobre el respeto y garantía de sus derechos continúa”, aclara.

La presión de este proyecto y los relacionados ha acelerado también la organización de los pueblos mayas para defender sus derechos y su tierra. Sara López concluye: “Nosotros hemos existido antes de la megaobra, y siempre hemos defendido la vida.” ~

KATIA REJÓN (Campeche, 1993) es periodista. Ha publicado un libro de crónicas sobre Yucatán: *Tierra de sol* (Capulín Taller Editorial, 2024).



El calentamiento global y el dilema de lo colectivo

por **Andrea Sáenz-Arroyo**

El modelo de desarrollo económico actual no solo impide la regeneración de la naturaleza, sino que privilegia los intereses de los países más poderosos y ricos. Presionar a los gobiernos para comprometerse en serio con los acuerdos ambientales se ha vuelto de verdad urgente.

Algunos de nosotros recordamos con emoción aquellos tiempos cuando aún íbamos al cine y fuimos al estreno de *Una mente brillante* (2001). Protagonizada por un joven Russell Crowe, la película narra la vida del matemático John Nash, cuya genialidad transitaba al borde de la extrema lucidez y la locura. Desde su forma peculiar de ver el mundo —marcada por una esquizofrenia diagnosticada y por los cuidados que le permitieron seguir siendo un científico funcional—, Nash logró entender y sentar las bases de lo que hoy conocemos como teoría de juegos y que nos explica que los individuos racionales pueden quedarse atrapados en equilibrios de no cooperación en los que ganan