

Pueblos y territorios frente al Tren Maya es fruto de un espacio colectivo de análisis que se tejió en un diálogo continuo con organizaciones de base y de la sociedad civil. Las investigaciones incluidas en el libro alertan sobre las posibles consecuencias del megaproyecto Tren Maya para quienes habitan los territorios afectados y para la sociedad nacional en su conjunto.

Como investigadores comprometidos con el respeto de la dignidad y los derechos de todos los seres vivos, en este volumen reflexionamos sobre preguntas de urgente solución: ¿Quiénes serán los beneficiarios del “desarrollo” económico que promete el discurso oficial sobre el Tren Maya? ¿Cuál es el costo social de la turistificación de territorios y culturas, y su mercantilización en beneficio de quienes pueden comprar su remanso de ocio y esparcimiento? ¿Cuáles consecuencias tendrá el nuevo “ordenamiento territorial” para el sistema de propiedad social vigente en el sureste mexicano y para las territorialidades comunitarias, indígenas y campesinas? Frente al incremento de múltiples violencias en las urbes hiperturísticas del Caribe mexicano, ¿Es oportuno proyectar nuevos centros urbanos con vocación turística? ¿Cuál es la valoración otorgada al patrimonio histórico y arqueológico, y a la población que históricamente lo ha cuidado, por la racionalidad del desarrollo turístico? Frente a riesgos de tal magnitud, nuestra voz se suma a las manifestaciones de inconformidad y reclamos de autonomía en las decisiones políticas y territoriales que exigen los pueblos indígenas, las comunidades campesinas y las organizaciones urbanas.

ISBN: 978-607-98521-4-6



SNPICD-INAH

SINDICATO NACIONAL DE PROFESORES DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y DOCENCIA DEL INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA

PUEBLOS Y TERRITORIOS FRENTE AL TREN MAYA

G. Gasparello y V. Núñez Rodríguez Coords.

Giovanna Gasparello
y Violeta Núñez Rodríguez
Coordinadoras

PUEBLOS Y TERRITORIOS FRENTE AL TREN MAYA

Escenarios sociales, económicos y culturales



**PUEBLOS Y TERRITORIOS
FRENTE AL TREN MAYA**
Escenarios sociales, económicos
y culturales

**Giovanna Gasparello y
Violeta R. Núñez Rodríguez**
(coordinadoras)



Gasparello, Giovanna y Núñez Rodríguez, Violeta R. (coords.),
Pueblos y territorios frente al tren maya. Escenarios sociales, económicos y culturales - 1a. ed. - Oaxaca: Centro Interdisciplinar para la
Investigación de la Recreación, A.C., 2021.

296 pp: 21.5 cm x 14 cm

ISBN: 978-607-98521-4-6

Diseño de portada: Lourdes Josefina García Barranca

Diagramación: Bajo Tierra Ediciones

Cuidado de la edición: Pez en el Árbol/Bajo Tierra Ediciones

Este libro ha sido sometido al proceso de arbitraje por pares anónimos
escogidos entre académicos especialistas en la materia.

Primera edición, Oaxaca, julio de 2021.

D.R. 2021 Giovanna Gasparello

Hecho en México



SNPICD-INAH

SINDICATO NACIONAL DE PROFESORES DE
INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y DOCENCIA DEL
INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA

**COMITÉ EJECUTIVO
2019-2022**

Gustavo A. Ramírez Castilla
Secretaría General

Daniel Ruíz Cancino
Secretaría de Organización

María de Lourdes Hernández Jiménez
Secretaría de Escalafón y Promoción

Elena de la Cruz Canché Manzanero
Secretaría de Trabajo, Conflictos, Previsión y Asistencia Social

Milton Gabriel Hernández García
Secretaría de Comunicación y Prensa

Lidia Iris Rodríguez Rodríguez
Secretaría de Trabajo Externo

Comisión de Publicaciones del SNPICD

Este libro fue financiado parcialmente con recursos del Sindicato Nacional de Profesores de Investigación Científica y Docencia del Instituto Nacional de Antropología e Historia en el marco de la “Convocatoria para apoyo de actividades sindicales y de vinculación social 2020”.



ÍNDICE

Sobre l@s autor@s	7
Introducción	
<i>Giovanna Gasparello y Violeta R. Núñez Rodríguez</i>	13
Turismo en el neoliberalismo: impactos y derivas en tiempos de crisis	37
<i>Alicia Castellanos Guerrero</i>	
El Tren Maya: desafíos para un ordenamiento territorial inscrito en la globalización	73
<i>Jesús Antonio Machuca</i>	
Acumulación por desposesión en territorios agrarios mayas	
<i>Violeta R. Núñez Rodríguez</i>	113
Turismo, economías ilegales y violencias en Quintana Roo. Evidencias, tendencias y riesgos del megaproyecto Tren Maya	
<i>Giovanna Gasparello</i>	149

Patrimonio arqueológico, identidad y
comunidad: reflexiones en torno al “Proyecto
Tren Maya”

Luis Alberto Martos

211

Relación ancestral y cuidado de la salud del
territorio frente al llamado Tren Maya y otros
entramados de despojo

Eliana Acosta Márquez

245

Sobre l@s autor@s

Alicia Castellanos Guerrero

Doctora en Ciencias Sociales con especialidad en Antropología, por la Universidad Iberoamericana. Profesora-Investigadora del Departamento de Antropología de la UAM-I. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores (1995-2019). Sus principales temas de investigación, libros y artículos publicados refieren a la relación Estado, sociedad y pueblos originarios, racismo en América Latina, turismo y alteridad. Entre sus trabajos más recientes se encuentran: “Apuntes de experiencias de investigación sobre el racismo hacia los pueblos indígenas”, en M. Velázquez (coord.), *Estudiar el racismo: afrodescendientes en México* (2019); “Violencia, racismo y rebeldías en México: continuidades y rupturas”, en L. Jacinto (coord.) *Racismo, Cuerpo y Violencia en América Latina* (2019).

e-mail: alicastell@yahoo.com

Jesús Antonio Machuca Ramírez

Sociólogo, egresado de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM. Profesor-Investigador de la Dirección de Etnología y Antropología Social del Instituto Nacional de Antropología e Historia donde coordina el *Seminario: El patrimonio cultural ante los retos del siglo XXI*. Entre sus publicaciones destacan: “Estrategias turísticas y segregación socioterritorial”, en A. Castellanos y A. Machuca (coords.). *Turismo, Identidades y Exclusión* (2008); “La incorporación

turística del patrimonio y el nuevo malestar en la cultura”, en A. Castellanos y A. Machuca (coords.) *Turismo y Antropología: Miradas del Sur y el Norte* (2012).

e-mail: jesusantoniomachucaramirez@gmail.com

Violeta R. Núñez Rodríguez

Economista por la UNAM; Maestra y Doctora en Desarrollo Rural por la UAM-X. Posdoctorado en el Área “Economía Agraria, Desarrollo Rural y Campesinado”. Profesora-Investigadora del Departamento de Producción Económica de la UAM-X. Integrante del Sistema Nacional de Investigadores. Autora de: *Por la tierra en Chiapas... el corazón no se vence. Historia de la lucha de una comunidad maya-tojolabal para recuperar su nantik lu'um, su Madre Tierra* (2004); *Análisis del presupuesto en materia indígena 2001-2009* (2009); *Territorios indígenas. Una historia permanente de despojos* (2011); *Minería mexicana en el capitalismo del siglo XXI* (2016); *Poemas del territorio: tierra, corazón y cuerpo* (2018); *El capital rumbo al mar. Una nueva era minera: minería marina* (2020).

e-mail: violeta_nichim@hotmail.com

Giovanna Gasparello

Licenciada en Letras por la Universidad de Padova, Maestra y Doctora en Ciencias Antropológicas por la UAM-I. Profesora-Investigadora de la Dirección de Etnología y Antropología Social del Instituto Nacional de Antropología e Historia; miembro del Sistema Nacional de Investigadores y del Centro Studi per i Diritti Umani de la Universidad Ca' Foscari, Venezia.

Sus temas de investigación son: autonomía y derechos indígenas; antropología jurídica; antropología de la violencia y la paz; megaproyectos y defensa del territorio. Autora de: *L'autonomía posible* (2005); *Fiestas y danzas en la Montaña de Guerrero* (2017); *Justicias y pueblos indígenas en Chiapas* (2018) y co-coordinadora de *Otras geografías. Experiencias de autonomías indígenas en México* (2009) y *Raíces de nuestras justicias* (2018).

e-mail: giovannagasparello@hotmail.com

Luis Alberto Martos López

Licenciado en Arqueología por la ENAH y en Lengua y Literatura Hispánicas por la UNAM; Doctor en Antropología por la ENAH. Profesor-Investigador de la Dirección de Estudios Arqueológicos del Instituto Nacional de Antropología e Historia y Profesor Invitado en la Universidad de British Columbia, Canadá. Ha participado en proyectos de investigación y conservación en Yucatán, Campeche, Quintana Roo, Chiapas, Tabasco, El Salvador, Belice y Argentina, Centro de México y Baja California Sur. Actualmente dirige el Proyecto Arqueológico Plan de Ayutla, Chiapas, Tizacalco, Milpa Alta, México y Sistema Huaka Yaku, Salta, Argentina.

e-mail: luis_martos@inah.gob.mx

Eliana Acosta

Historiadora y etnóloga, Doctora en Antropología Social por la Escuela Nacional de Antropología e Historia. Profesora-Investigadora de la Dirección de Etnología y Antropología Social del Instituto Nacional de Antropología e Historia

y miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Actualmente trabaja dos líneas de investigación, una en torno de los saberes ancestrales y gestión comunitaria del agua y otra sobre afectaciones al territorio por procesos de despojo a partir de las nociones de cuerpo y persona. Coordina el proyecto colectivo *Territorios y diversidad biocultural de los pueblos indígenas y originarios de México* y el *Taller por la Defensa de los Territorios* en la DEAS.

e-mail: elianaacostamarquez@gmail.com



Ruta y estaciones del Tren Maya proyectadas en 2021.

FUENTE: https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Mapa_Tren_Maya.jpg



Introducción

Giovanna Gasparello y Violeta R. Núñez Rodríguez

Esta obra reúne investigaciones, análisis y opiniones de un grupo de científicos sociales, cuyo objetivo es alertar sobre las posibles consecuencias del megaproyecto denominado Tren Maya para quienes habitan los territorios afectados y para la sociedad nacional en su conjunto. Consideramos de fundamental importancia la difusión de los escenarios de riesgo previo a la implementación del megaproyecto, lo cual podría evitar múltiples afectaciones y conflictos sociales, en lugar de documentar —como frecuentemente sucede— las afectaciones irreversibles provocadas tras la puesta en marcha de una obra.

Frente a la generalizada desinformación relativa al denominado Tren Maya, desde los primeros meses de 2019 nos abocamos a investigar alrededor de los principales puntos críticos del proyecto, buscando sistematizar los datos escasos y dispersos para producir información fundamentada y veraz que contribuyera tanto a las organizaciones de base para la defensa del territorio, como al debate público y político nacional. En tal proceso articulamos un espacio de convergencia y discusión entre investigadores y miembros de organizaciones de base y de la sociedad civil en los estados interesados por el megaproyecto, y realizamos repetidas estancias de investigación de campo en los municipios de Mérida, Calakmul, Campeche, Bacalar, Palenque y Chilón. Difundimos así el *Informe Impactos sociales y territoriales*

del Tren Maya. Miradas interdisciplinarias (DEAS-INAH; DPE-UAM-X; Altépetl A.C., 2019a), el folleto “¿Sabías que el Tren Maya...?” (DEAS-INAH; DPE-UAM-X; Altépetl A.C., 2019b) y el *Cuaderno 1 Km.0: desigualdad, despojos y violencias. Contexto social y territorial, antecedentes y escenarios en la Zona Selva-Norte y Palenque, Chiapas* (Gasparello, 2020a); participamos en el número de la revista *América Latina en Movimiento* dedicado a la *Colonización ferroviaria del sureste de México* (ALAI, 2020) y en otras publicaciones académicas (GC-TTM, 2019; Gasparello, 2019), y colaboramos con distintos medios de comunicación.¹

El megaproyecto denominado Tren Maya prevé la construcción de una línea férrea de más de 1500 kilómetros a través de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, y la operación de un tren alimentado a biodiésel y, parcialmente, eléctrico, para transporte de carga y pasajeros. Según documentos y declaraciones oficiales, dicha línea potenciará el transporte, principalmente de gasolina y productos que se consumen en la región hiperturística de Quintana Roo; detonaría el desarrollo turístico al facilitar el acceso a zonas poco conectadas (como Calakmul) y conectando distintos polos de atracción turística de masa (Cancún, Chichén Itzá) con otros en vía de desarrollo (Palenque, Bacalar, Valladolid).

Este megaproyecto, además de ser un servicio de

¹ Véase los artículos de Violeta Núñez (2019-2020, URL: <https://impactostrenmaya.blogspot.com/2021/05/articulos-de-violeta-nunez-rodri-guez.html>) y Giovanna Gasparello (2019-2020, URL: <https://quenotelleveeltren.blogspot.com/>) publicados en las secciones de *Opinión* de los periódicos *La Jornada* y *El Universal*.

transporte férreo y corredor turístico, contempla reordenar la península e integrar otras regiones a partir del impulso de la industria energética, la agroindustria y el desarrollo tecnológico. Al integrar los destinos turísticos con aeropuertos, estaciones férreas y puertos, proyecta el acceso al patrimonio cultural de la región. Incluye la intervención en el medio ambiente, impactando en extensos territorios en los cuales está planeada la construcción de 12 paraderos y 19 estaciones, que “formarán parte de polos de desarrollo” (Segob, INPI, Fonatur, 2019b) creados como “ciudades nuevas o complementarias” de hasta 1 000 hectáreas.

Uno de los problemas que han caracterizado el megaproyecto Tren Maya desde su anuncio por parte del presidente de la república, en 2018, es el halo de misterio que lo rodea: en un principio, la información relativa al proyecto fue muy escasa y luego comenzó a fluir desde las instituciones de manera contradictoria y errática; a falta de documentos oficiales, abundan en los medios las opiniones y declaraciones de los funcionarios, muchas veces desmentidas poco tiempo después; los repentinos cambios en el proyecto se acompañan con las transformaciones en el “discurso público” que, según la coyuntura y la conveniencia, enfatiza algunos aspectos del proyecto y oculta otros, alimentando la ingente confusión al respecto.

De hecho, más de dos años después del anuncio del “más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio” (Presidencia de la República, 2019), aún no se ha dado a conocer en qué consiste a cabalidad el proyecto Tren Maya. Al respecto, a principios de 2021, el Instituto Nacional

de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI), al que solicitamos conocer el *Plan Maestro del Tren Maya*, respondió que no podía otorgar esa información argumentando que:

[el] Programa Maestro [...] forma parte de los alcances del contrato C-TM-003/2019, celebrado con la empresa Steer Davies & Gleave México; sin embargo, la información de dicho contrato de conformidad con lo dispuesto en el artículo 99, párrafo segundo de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública (LFTAIP), fue reservada por un periodo de 5 años (INAI, 2021).

Esto significa que nadie ha podido conocer aún en qué consiste realmente el megaproyecto; y, lo más grave, es que sólo hasta que termine la actual administración (2024) el Plan Maestro dejará de estar reservado.

Los pueblos y comunidades indígenas, campesinas y urbanas que serán afectadas directamente o indirectamente por el trazo de la vía férrea también han denunciado la carencia de información sobre los pormenores del proyecto, las afectaciones y beneficios posibles en sus territorios, y las transformaciones en su entorno ambiental y social. Manifiestan, incluso, haberse enterado de la realización del tren por noticias en la prensa (Uc y De la Cruz, 2021), lo que significa que ninguna autoridad gubernamental los interpeló ni les expuso en qué consistía el proyecto y, sobre todo, nadie los consultó adecuadamente si necesitaban y estaban de acuerdo en su realización. Junto a esto, los ejidatarios que serán afectados tampoco saben a ciencia cierta si sus ejidos serán impactados. Al respecto, la primera ocasión en que realizamos la solicitud de información vía INAI, a principios del año 2019, pidiendo conocer el total

de ejidos que estaban en el trazo de la ruta del Tren Maya, la respuesta fue la misma: la información está reservada hasta el año 2022 (INAI, 2019). Sin embargo, dos años después, la sorprendente respuesta fue otra. La misma institución señaló que no contaba con esa información: “se informa que después de realizar una búsqueda exhaustiva en los archivos de todas las áreas de la Dirección de Desarrollo, no se cuenta con información o documento [...]” (INAI, 2021).

Esto pone a relucir una situación de gran importancia. Se prometió la incorporación de los ejidatarios como “socios” de los emprendimientos inmobiliarios vinculados a las estaciones del Tren en los aún misteriosos “polos de desarrollo” o “comunidades sustentables”, por lo que hemos insistido en la necesidad de que se haga pública la lista de estos ejidos. La insistencia en conocer los ejidos afectados se centra en el futuro que podría tener la propiedad social de la tierra en el México rural, y la necesidad de desentrañar los nuevos mecanismos de despojo que se están fraguando bajo el discurso de inclusión en la supuesta bonanza económica derivada del proyecto.

La desinformación ha sido históricamente una constante en los megaproyectos de desarrollo impulsados desde el gobierno. Esto representa el primer elemento que genera la oposición tajante a dichos proyectos, pues son percibidos como una imposición externa que no abona a la construcción de una ciudadanía participativa, sino que más bien vulnera los derechos individuales y colectivos de la población indígena, rural y urbana.

Otra constante es la acusación de ignorancia y desinformación hacia los pueblos indígenas y quienes apoyan sus luchas (organizaciones de la sociedad civil,

académicos y demás “abajo firmantes”), razón única de la cual dependería, en la narrativa del poder, su oposición a los megaproyectos. La falta de información, responsabilidad institucional, es utilizada entonces con frecuencia por los mismos funcionarios como un elemento para descalificar y culpabilizar a los mismos que la solicitan y que carecen de ella no por voluntad propia, sino por la opacidad de los actores gubernamentales.

Aunado a esto, también resalta que sobre la marcha se han ido haciendo modificaciones a lo poco que se ha presentado del proyecto: pareciera entonces que la improvisación haya sido el método de planeación utilizado por las instituciones involucradas, encabezadas por el Fondo Nacional para el Fomento al Turismo (Fonatur). En este aspecto hay que señalar el importante viraje en la imagen y el discurso oficial relativo a los objetivos del megaproyecto, hecho que abona a la falta de claridad sobre lo que pretende ser y hacer el Tren Maya. Desde un principio, se plantearon cuatro ejes del megaproyecto: “ordenamiento territorial, infraestructura, crecimiento económico y turismo sostenible”, y se enfatizó la conexión entre los ejes económico y turístico, pues se trataría de un “proyecto *con enfoque turístico* que busca incrementar la derrama económica”² en los estados interesados. Sin embargo, a raíz de las críticas relativas al carácter neocolonial del proyecto, desde agosto 2020 los documentos oficiales han cambiado el énfasis propagandístico hacia la mejora en la calidad de vida de las comunidades interesadas como el principal objetivo del proyecto, y poniendo en segundo plano el hecho de que

² Así se presenta el proyecto en la página web de los Proyectos Prioritarios [<https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyectos-prioritarios/>], consultada el 3 de julio de 2020.

tal mejoramiento derivaría, según el plan, de su inclusión en la industria turística y subordinación a la economía de servicios.

La información debe ser veraz, objetiva y accesible a los principales interesados, esto es, quienes habitan en los territorios y que son casi siempre el último eslabón en el proceso social y político de gestación de las grandes obras. La desinformación genera “mitos”, ya sean éstos positivos o negativos, que abonan al manejo discrecional de los proyectos y a la conflictividad social, elementos que también se han manifestado como constantes en el desarrollo de megaproyectos de este tipo.

La carencia, ocultamiento y tergiversación de la información tiene como complemento el uso instrumental y la manipulación de herramientas clave de la participación ciudadana —proceso de consulta— o de control institucional —manifestaciones de impacto que deberían validar o sancionar un proyecto frente a la prioridad de la salvaguarda ambiental—.

El megaproyecto fue sometido formalmente a dos procesos de consulta, ambos carentes de legitimidad y que, por lo tanto, resultaron ser maniobras políticas destinadas a encubrir con un supuesto respaldo popular decisiones ya tomadas en las altas esferas del gobierno. De todos modos, antes de dichas consultas, el presidente afirmó que la construcción del Tren Maya arrancarían el 16 de diciembre de 2018, dio a conocer la ruta y los tramos, y anunció la licitación del proyecto. La llamada Consulta Nacional —procedimiento sin ningún fundamento legal— se realizó los días 24 y 25 de noviembre de 2018, y la anuencia al Tren Maya fue votada junto con un paquete de diez programas

prioritarios. De los 946 081 participantes a nivel nacional, el 89.9% votó a favor del proyecto.

Entre diciembre de 2018 y noviembre de 2019 el Ejecutivo y distintas dependencias del gobierno han realizado múltiples actos de autoridad que constituyen reiteradas violaciones al carácter previo de la consulta a los pueblos indígenas, según lo mandata el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Aclaremos que “previa” no significa antes de que inicie materialmente la obra, sino que “desde las primeras etapas de la elaboración y planificación de la medida propuesta” (Corte IDH, 2012:5).

El primer acto consistió en el “Ritual de los Pueblos Originarios a la Madre Tierra para Anuencia del Tren Maya”, encabezado por el presidente de la República en Palenque, Chiapas, momento en el cual el mandatario colocó la “primera piedra” de la obra. El evento político tuvo la abierta intención de legitimar el proyecto incursionando en la dimensión ritual, que tiene particular relevancia en las culturas indígenas; como consecuencia, organizaciones indígenas denunciaron el uso político e instrumental de la práctica ceremonial y de los símbolos mayas por parte de funcionarios ajenos a los mismos pueblos. Siguió la emisión de múltiples licitaciones emitidas, los cientos de contratos sellados —en su mayoría para estudios técnicos y de factibilidad— y la ingente cantidad de fondos públicos erogados a los titulares de éstos antes del 15 de noviembre de 2019.

Ese día se difundió, a casi un año de arranque del proyecto, la convocatoria para el proceso de consulta a los pueblos indígenas “que se encuentran en el área

de influencia del Proyecto, respecto de su participación en la implementación de dicho proyecto, así como en la distribución justa y equitativa de los beneficios” (Segob, INPI, Fonatur, 2019a). Los tiempos del proceso fueron extremadamente apretados: quince días después de la difusión de la convocatoria se llevaron a cabo las asambleas informativas, y después de otros quince días, el 15 de diciembre 2019, las asambleas consultivas en las cuales los pueblos tuvieron que decidir y votar sobre un proyecto que cambiaría irrevocablemente su vida y futuro. En línea con lo comentado anteriormente, tampoco en esa ocasión se proporcionó información clara y exhaustiva a los pueblos consultados: el folleto de 11 páginas tiene un carácter propagandístico de los supuestos beneficios del megaproyecto, pero no hace mención alguna de los riesgos y posibles impactos, ni a las medidas para su mitigación (Segob, INPI, Fonatur, 2019b).

Como era previsto, la consulta dio como resultado la aprobación del proyecto Tren Maya, con un porcentaje a favor del 92.3% del total de los 100 940 votantes. En términos absolutos, quienes votaron por el sí corresponden apenas al 2.78% de las 3 344 522 personas que habitan en los 84 municipios donde se realizó la consulta. Esto se debe a las propias características del proceso consultivo, que está dirigido a autoridades e instituciones representativas de los pueblos indígenas y no a la población en general; sin embargo, fuentes entrevistadas refieren que no fueron invitadas, ni fueron reconocidas como tales las autoridades tradicionales y las instancias de representación colectiva indígena —como el Consejo Regional Indígena Maya de Bacalar y el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil—, lo cual implica un desconocimiento profundo de los derechos sustantivos a la libre determinación y

la autonomía, que incluyen la facultad para los pueblos indígenas de elegir sus propias formas de gobierno.

Entre las muchas irregularidades señaladas entre otros por la Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, está que “las personas de las comunidades expresaban su conformidad con el proyecto como un medio para recibir atención a necesidades básicas como agua, salud, educación, trabajo, vivienda, medio ambiente sano y cultura, lógica que afecta el carácter libre de la consulta” (ONU-DH, 2019). Esto enfatiza la grave carencia en los servicios básicos para la población indígena, lo cual redundaba en la violación de sus derechos fundamentales; sin embargo, la dinámica resultó en una suerte de intercambio político entre la atención a los derechos ciudadanos por parte de las instituciones, a cambio de la anuencia al megaproyecto y la intervención territorial.

Otro emblema en la manipulación de las herramientas participativas fue la extensa polémica alrededor de la necesaria *Manifestación de Impacto Ambiental Regional* (MIA-R), publicada en junio de 2020: al igual que la consulta, abundantemente a destiempo frente al avance en los preparativos para la obra infraestructural. En su momento, exponentes de la comunidad académica y organizaciones locales señalamos las múltiples deficiencias en la MIA (Articulación Yucatán, 2020) que más que un estudio objetivo también se reveló un documento propagandístico sobre las “bondades” del megaproyecto. Entre las omisiones, destacamos que dicha Manifestación no abarca a la totalidad del proyecto, pues sólo se refiere al tramo entre Palenque (Chiapas) e Izamal (Yucatán); y tampoco contempla el impacto ambiental de

los polos de desarrollo, el elemento más problemático y al mismo tiempo oculto del proyecto (Gasparello, 2020b; Núñez, 2020). Lo anterior ensancha la amplia brecha de desinformación: hasta ahora no conocemos cuáles serán los posibles impactos ambientales que traerá la obra en su conjunto, y mucho menos sabemos los impactos sociales, arqueológicos y culturales previstos por las instituciones.

Este enredo de manipulación y ocultamiento de información, uso instrumental de las herramientas participativas, opacidad en la gestión política y de los recursos y omisión de las demandas de quienes habitan los territorios, ha ocasionado un conjunto de violaciones a los derechos humanos, individuales y colectivos, de los pueblos indígenas y campesinos. En respuesta a dichas violaciones y frente a la total cerrazón al diálogo por parte de las autoridades, la inconformidad se ha trasladado a la arena jurídica: en Chiapas, Campeche y Yucatán los pueblos se ampararon denunciando la violación al derecho a la salud (por el avance de las obras a pesar de las medidas de confinamiento anti-Covid) y al medio ambiente sano; la violación al derecho a la consulta previa, libre e informada (por las irregularidades señaladas); la violación al derecho a la información; la falta de publicación oportuna y difusión de la Manifestación de Impacto Ambiental; la violación del derecho a la vivienda y el riesgo de desalojos forzosos (en el llamado “Proceso de Relocalización Consensuada” realizado por ONU-Habitat a solicitud de Fonatur).

En una coyuntura desfavorable a la movilización y a la articulación colectiva, la defensa de los territorios maya ha encontrado eco en el espacio judicial, pues al menos seis juicios de amparo han obtenido la suspensión definitiva de las obras en tramos específicos del tren.

Lamentablemente, las instituciones encargadas del proyecto han descalificado reiteradamente la validez de las decisiones jurídicas y, en abierto desacato, prosiguen los trabajos planeados.

La violación a los derechos humanos en el desarrollo del megaproyecto Tren Maya podría incrementarse exponencialmente debido a la reciente (2021) inclusión de una instancia que se encargaría de la construcción y operación de una parte importante de la vía férrea: las fuerzas armadas, esto es, Ejército y Marina. En octubre de 2020 el presidente anunció que los tramos Cancún-Chetumal-Escárcega y el tramo Cancún-Playa del Carmen serían construidos por el Ejército mexicano (Presidencia de la República, 2020a), a diferencia del resto de los tramos que serán edificados por empresas privadas. Sucesivamente, se agregó que la operación del tren sería responsabilidad de una empresa controlada por las fuerzas armadas, misma que controlaría los aeropuertos de Palenque, Chetumal y el de nueva creación (siempre por los militares) de Tulum. Se argumentó que esto impediría la sucesiva privatización del Tren, además de que los ingresos generados serían para las pensiones de los militares retirados y, como elemento adicional, se expresó que dada la presencia del crimen organizado en algunos de los trayectos donde se edificará el proyecto, la presencia sería para “controlar” y proporcionar seguridad a la región y, fundamentalmente, a los futuros usuarios del tren (Presidencia de la República, 2020b).

El debate político nacional en los primeros meses del 2021, registró una amplia inconformidad con respecto al descomunal empoderamiento político y territorial otorgado a las fuerzas armadas por parte de Andrés Manuel López Obrador desde su llegada a la presidencia de México.

Mientras se pregonan las cualidades de imparcialidad, obediencia y transparencia de los militares, que podrían así cumplir muchas funciones de gobierno sin ser sujetos a la corrupción, se pretende desdibujar la triste memoria de violaciones y abusos que caracteriza la historia de la milicia en México.

No olvidamos su participación como un cuerpo represor en la masacre de Tlatelolco en 1968, donde mataron a cientos de estudiantes y ciudadanos; o su responsabilidad en torturas, desapariciones y asesinatos de luchadores sociales, sus familias y pueblos enteros, cometidos durante la llamada Guerra Sucia entre 1960 y 1980. En fechas más recientes (1994 en adelante), el Ejército fue responsable directo de la estrategia de contrainsurgencia en contra del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN), y sus bases de apoyo en Chiapas, donde combinó la presencia y ocupación militar directa con el fortalecimiento de grupos paramilitares. El Ejército está implicado también en la desaparición de los 43 estudiantes normalistas de la Escuela Normal Isidro Burgos de Ayotzinapa, Guerrero, en 2014, de los que todavía no conocemos su paradero; en las matanzas perpetradas en la comunidad de El Charco, Guerrero, en 1998 y Tlatlaya, en el Estado de México, en 2014; y ha sido responsable de sendas ejecuciones extrajudiciales en el contexto de la “guerra al narco” desde el 2010 a la fecha.

Por lo anterior, la primera sorpresa fue que se refrendara el papel del Ejército en labores de seguridad pública, contrariamente a lo expresado y prometido durante las campañas presidenciales de López Obrador (2012, 2016, 2017). Por el contrario, a partir de 2019 se incrementó la presencia militar en los territorios, por medio de la conformación de la Guardia Nacional, cuerpo

mixto (militar-policíaco) con funciones de policía; su destacamento en las fronteras; y la cesión del control de los puertos a la Marina Armada de México. Al respecto, el Informe 2020/21 de Amnistía Internacional señala que “el gobierno desplegó más efectivos militares en la estrategia de seguridad pública que las dos administraciones presidenciales anteriores” (Amnistía Internacional, 2021).

Señalamos aquí la trascendencia de estos temas en el desarrollo reciente del megaproyecto Tren Maya —manipulación de la información, violación a los derechos individuales y colectivos, militarización del territorio— ya que no logramos abordarlos a profundidad en los textos reunidos en este libro, y su examen cuidadoso es una tarea pendiente para futuras investigaciones.

En los ensayos que incluye esta compilación buscamos esclarecer una serie de temas y nudos problemáticos relacionados directamente con el megaproyecto Tren Maya en sus distintas facetas, y que también permanecen ocultos y sin una necesaria argumentación crítica en el discurso público institucional.

En primer lugar, abordamos la relación entre el turismo como un proceso de ordenamiento social y territorial, y sus implicaciones para los pueblos indígenas y comunidades campesinas. Alicia Castellanos, quien tiene una larga trayectoria de investigación sobre la construcción de la alteridad y las desigualdades en el turismo, reflexiona sobre los impactos múltiples del turismo, entendido como parte del proceso de mercantilización global. Sometido a la lógica del capital y del Estado neoliberal, el turismo es potencialmente depredador ya que implica consumo de culturas, gentes y lugares, de territorios, ciudades y comunidades; profundiza desigualdades sociales y puede

generar tensiones y violencias y, en el interior de las comunidades, entre turistas y locales, por los procesos de exclusión y despojo de sus bienes y recursos y, entre grupos de pobladores, por su acceso diferenciado a los limitados recursos institucionales que promueven la actividad turística. Fundamentado en el estudio etnográfico de dos casos emblemáticos —la mercantilización de tradiciones como la Guelaguetza en Oaxaca y el turismo de masas en Cancún— el ensayo de Castellanos evidencia el carácter potencialmente asimilacionista y etnocida de la industria turística neoliberal.

Antonio Machuca, quien comparte con Castellanos un extenso trabajo alrededor de las consecuencias de turistificación y patrimonialización de territorios y culturas, desentraña en su trabajo una serie de contradicciones y riesgos implícitos en el nuevo ordenamiento territorial en clave turística que supone el megaproyecto Tren Maya. Según Machuca, la política dirigida a canalizar la intensa movilidad de población turística (y local para proporcionar los servicios) que se producirá con la construcción del Tren Maya en el sureste mexicano, supone un ordenamiento territorial para su regulación. Se trataría de un ordenamiento turístico del territorio, fundamentalmente opuesto a los principios de sustentabilidad que pregona el discurso público al respecto. Contrariamente a lo alardeado por Fonatur y ONU-Hábitat, se podría impulsar una nueva edición del turismo de masas, al que servirá la nueva vía de comunicación, desde una lógica de consumo y organización de los espacios y tiempos, vinculada al capital turístico y sus distintas vertientes. El modelo desarrollista en el que se concibe este medio de transporte, puede provocar una afluencia masiva de población estacional hacia regiones de la biosfera

altamente vulnerables, lo cual entra en contradicción con un tipo de manejo de recursos y población que asegure la sustentabilidad requerida.

El impulso a la urbanización implícito en el proyecto de “polos de desarrollo” turístico que se edificarían en concomitancia con las estaciones, es muestra de una racionalidad institucional que sigue subordinando el desarrollo económico de unos cuantos sobre el respeto a la diversidad biocultural y la vida digna del conjunto de los seres vivos que habitan un territorio.

De forma complementaria, el ensayo de Violeta Núñez evidencia los riesgos de este “ordenamiento territorial” para la propiedad social de la tierra en el sureste, una propiedad que fue producto de la reforma agraria derivada de la Revolución Mexicana, que posibilitó la creación de miles de ejidos (herencia prehispánica del *calpulli*, propiedad común azteca, no individual, que incluía una forma de gobierno, una escuela, entre otros) y comunidades agrarias en todo el país, y que pese a los 30 años de neoliberalismo, esta propiedad pervivió, aun con la contrarreforma agraria de 1992 (Reforma al Artículo 27 constitucional). El Proyecto Tren Maya oculta el destino de las tierras ejidales, que en Quintana Roo representan el 61% de su superficie total. Por su parte, en Yucatán y Campeche la propiedad social representa el 54 y 52% respectivamente. Es decir, indica Núñez, probablemente estemos frente a un proceso de descampesinización y de acumulación por desposesión, ya que no conocemos si estas tierras se incorporarán al proyecto, en asociación, o de lo contrario correrán el destino de la privatización, lo cual podría ocurrir no de manera inmediata. No obstante, esto sería muy grave en un territorio donde la cuestión agraria sigue siendo definitoria. Pero hay que

mencionar que al igual que los cambios al proyecto del Tren Maya —que parecieran improvisaciones— Núñez señala que el responsable del ejecutivo federal, en una de sus conferencias de prensa matutina del 7 de septiembre de 2020, señaló que en el proyecto del Tren Maya ya no se incorporaría la forma de asociación propuesta con los ejidatarios (Presidencia de la República, 2020c), que constituía en un fideicomiso, la llamada FIBRA Tren Maya. Sin embargo, esto que es crucial, no ha sido completamente esclarecido.

Buscando dilucidar los aspectos ocultos de la industria del ocio y la diversión, motor del proyecto Tren Maya, Giovanna Gasparello analiza el escenario de los destinos turísticos consolidados en la costa de Quintana Roo en relación con el desarrollo de economías ilegales, y al incremento de las violencias directas y estructurales. Los datos estadísticos presentados por Gasparello, relativos a la incidencia de los homicidios dolosos en la región, muestran una realidad que demanda urgente atención y es deliberadamente ocultada en las propagandas turísticas y políticas. La investigación explicita la conexión entre el incremento de la incidencia delictiva, el incremento demográfico, el crecimiento urbano y el crecimiento económico, como variables concomitantes en el incremento de las desigualdades, la exclusión y la explotación. La colusión de las élites políticas y empresariales en el impulso al turismo vía las economías ilegales, se expresa en otra cara de la violencia estructural evidente en la región, esto es, el despojo de territorios y culturas a causa de la especulación inmobiliaria para el turismo. Considerando el objetivo declarado del proyecto Tren Maya de impulsar nuevos núcleos urbanos con vocación exclusivamente turística, en el contexto social

y político que actualmente caracteriza la península, la investigación muestra una tendencia que multiplicará en las nuevas zonas urbanas problemáticas parecidas en relación al incremento de distintas manifestaciones de la violencia.

Uno de los elementos centrales en el debate sobre el Tren Maya y sus impactos en la cultura es relativo a su relación con el patrimonio arqueológico de la región que atravesaría, sean vestigios aún ocultos ubicados en el trazo del tren, sean zonas arqueológicas ya abiertas al público. En tal contexto, es relevante la ausencia de un estudio previo a profundidad del posible impacto a dicho patrimonio, lo cual se ha ido documentando al mismo tiempo que avanza la construcción de las vías. El Análisis Regional del Sureste Mesoamericano, programa en el cual colaboran el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y el Fonatur, a través de sobrevuelos con tecnología LIDAR (radares), detectó hasta abril de 2021 un total de 13 546 monumentos ubicados en los primeros cuatro tramos del Tren Maya (Palenque-Escarcega-Izamal-Calkiní-Cancún).³ Una cantidad tan ingente que hace impensable cualquier programa de salvamiento y valorización serio y vinculado a una lógica de fortalecimiento cultural, más aún si se considera que el ritmo de las excavaciones y la investigación arqueológica deberán apegarse a la marcha de retroexcavadoras y aplanadoras.

3 Exposición del Dr. Manuel Pérez y de Hennessy Becerra, respectivamente responsable y coordinador del proyecto de salvamiento arqueológico “*U lu’umil maaya wíiniko’ob*: Análisis regional del sureste mesoamericano” en la reunión de la Comisión de Protección al Patrimonio Arqueológico, Histórico y Paleontológico del Sindicato Nacional de Profesores de Investigación Científica y Docencia del Instituto Nacional de Antropología e Historia (SNPICD-INAH), 22 de abril de 2021.

En abierta polémica con el discurso institucional que pregona una suerte de “arqueología turística”, a través de una mayor inclusión del patrimonio arqueológico en los circuitos turísticos, Luis Alberto Martos argumenta en pro de una “arqueología comunitaria” que fortaleciera la relación de los habitantes de un territorio con su memoria y su identidad colectiva. El autor expone experiencias concretas de comunidades en el área maya que se han involucrado con el patrimonio arqueológico, histórico y natural, algunas por un genuino intento de conocer su pasado y de construir una identidad, otras por razones más económicas, pero en ambos casos, desde perspectivas propias y racionalidades autónomas. Bajo esta perspectiva, Martos discute sobre el proyecto del Tren Maya y sobre el impacto y las repercusiones que podrían ocurrir sobre este proceso de apropiación, cuidado y uso comunitario del patrimonio.

La compilación se cierra con la reflexión de Eliana Acosta relativa a la relación ancestral de los pueblos maya con el territorio y su cuidado, esto es, el entramado de saberes y la diversidad biocultural que sería irremediablemente impactada por el ordenamiento turístico del territorio, la privatización de tierra y cultura, el incremento de violencias y economías ilegales. Acosta explica la penetración de una lógica mercantil vinculada al corredor ferroviario, lógica que conlleva la cosificación del territorio, privatizando la tierra y la vida, violentando así las propias formas de valoración de los diversos pueblos indígenas que habitan los cinco estados por donde se pretende concretar el megaproyecto. Tomando como base dos casos etnográficos, el Poniente de Bacalar y Calakmul, la autora documenta el impacto en los patrones de asentamientos y viviendas de las poblaciones, de la relación con la tierra y las semillas,

la práctica de la apicultura, el valor de uso del agua y de las formas de trabajar y hacer comunidad.

En suma, *Pueblos y territorios frente al Tren Maya. Escenarios sociales, económicos y culturales* pretende aportar algunos elementos y contribuir a reflexionar sobre un momento crucial de la historia, el cambio y transformación del complejo territorio del sureste de México, que es habitado desde hace más de 3 mil años por diversos pueblos indígenas, entre ellos los mayas y, que hoy, frente a la idea de llevarles “un verdadero capitalismo”, como lo ha propuesto el responsable del proyecto Tren Maya⁴ estamos al borde de asistir una “gran transformación” (Polanyi, 2003), que mercantilice e incorpore aún más a la lógica de mercado (convirtiéndolos en mercancía), a los diferentes elementos que caracterizan a este territorio del sur: pueblos originarios, ejidos, tierras, milpa, bosques, selvas, aguas, animales, zonas arqueológicas, entre otros. En el nombre de “primero los pobres” la actual administración plantea “cambiarle el rostro a la Península de Yucatán”, lo cual implicaría la agudización del despojo, la violencia y la mercantilización de lo que pervive del mundo maya.

Frente a riesgos de tal magnitud, nuestra voz se suma a las múltiples manifestaciones de inconformidad y reclamos de autonomía en las decisiones políticas y territoriales que exigen los pueblos indígenas, las comunidades campesinas y las organizaciones urbanas. Aún estamos a tiempo para que la “locomotora del desarrollo” se detenga y respete las exigencias históricas de respeto a la autonomía y

4 Ramos, Claudia “Tren Maya: el beneficio social compensa el impacto ambiental, justifica Fonatur”, *Animal Político* (en línea). Publicado y consultado el 5 de febrero de 2019. URL:<https://www.animalpolitico.com/2019/02/tren-maya-proyecto-construccion-comunidades-indigenas/>.

autodeterminación de quienes habitan los territorios, así como la decisión de sus propios planes de vida y de futuro.

Bibliografía

- América Latina en Movimiento (ALAI) (2020). “Panamá en Tehuantepec. Colonización ferroviaria del sureste de México”. *Revista No. 547, ALAI*. (En línea). Consultado el 1 de abril de 2021. URL: <https://www.alainet.org/es/revistas/547>.
- Amnistía Internacional (2021). “Informe 2020/21. Amnistía Internacional. La situación de los derechos humanos en el mundo” [Archivo PDF]. Consultado el 10 de abril de 2021. URL: <https://www.amnesty.org/download/Documents/POL1032022021SPANISH.PDF>,
- Articulación Yucatán (2020). “Observaciones técnicas, emitidas en el marco del Proceso de Consulta Pública de la Semarnat, respecto a la MIA Regional del Proyecto ‘Tren Maya Fase 1’, con clave: 04CA2020V0009, el cual pretende desarrollarse en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche y Yucatán; promovido por Fonatur Tren Maya, S.A. DE C.V.” [Archivo PDF]. Consultado el 2 de mayo de 2021. URL: <http://docplayer.es/206996741-.html>.
- Corte Interamericana de los Derechos Humanos [CIDH] (2012). *Pueblo indígena kichwa de Sarayaku vs. Ecuador. Resumen oficial emitido por la Corte Interamericana. Sentencia del 27 de junio de 2012 (Fondo y reparaciones)*.
- Dirección de Etnología y Antropología Social- Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento de Producción Económica Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Altépetl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental A.C. [DEAS-INAH; DPE-UAM-X; Altépetl A.C.] (2019a). *Impactos sociales y*

territoriales del Tren Maya. Miradas multidisciplinares [Archivo PDF]. Consultado el 2 de febrero de 2021. URL: <https://quenotelleveeltren.blogspot.com/2020/06/impactos-sociales-y-territoriales-del.html>

DEAS-INAH; DPE-UAM-X; Altépetl A.C. (2019b). ¿Sabías que el Tren Maya...?. [Archivo PDF]. Consultado el 2 de febrero de 2021. URL: <https://quenotelleveeltren.blogspot.com/2020/06/folleto-sabias-que-el-tren-maya.html>

Gasparello, Giovanna (2019). “Megaproyecto Tren Maya: reordenar el territorio y la sociedad”. *Boletín Geocrítica Latinoamericana* N° 03 [Archivo PDF]. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales Clacso, pp. 136-142. URL: <https://www.clacso.org/boletin-geocritica-latinoamericana-2/>

— (2020a) *Cuaderno 1 Km.0: desigualdad, despojos y violencias. Contexto social y territorial, antecedentes y escenarios en la Zona Selva-Norte y Palenque, Chiapas* México: Pez en el Árbol. [Archivo PDF] consultado el 6 de mayo de 2021. URL: <https://deas.inah.gov.mx/archivos/publicaciones/1620319576.PDF>

— (2020b). “Tren Maya, la estrategia de desplazar y reubicar”. *Confabulario* (en línea). Publicado el 29 de agosto 2020, consultado en 2 de mayo 2021. URL: <https://confabulario.eluniversal.com.mx/tren-maya-desplazamiento/>

Grupo de análisis Conacyt-Territorios Tren Maya (Conacyt-GC-TTM) (2019). *Territorios mayas en el paso del tren: situación actual y riesgos previsibles* [Archivo PDF]. Consultado el 2 de febrero de 2021. URL: <http://geopolitica.iiec.unam.mx/node/702>

Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales [INAI] (2019). “Oficio No. DGRCD/633/2019. Atención a solicitud con número de acceso 1511100017719”, México: INAI.

- Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales [INAI] (2021). “Atención a observación realizada por el Comité de Transparencia. Respuesta proporcionada para atender la solicitud de información con número de folio 2116000029620”, México: INAI.
- Núñez Rodríguez, Violeta (2020). “Los misteriosos ‘polos de desarrollo’ del Tren Maya”. *Rompeviento Tv*. (En línea). Consultado el 2 de agosto de 2020. URL: <https://www.rompeviento.tv/los-misteriosos-polos-de-desarrollo-del-tren-maya/>,
- Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos [ONU-DH] (2019). “El proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia”, Comunicado Oficial (en línea). Consultado el 20 de abril de 2021. URL: <https://www.onu.org.mx/el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia-onu-dh/>.
- Polanyi, Karl (2003). *La gran transformación. Los orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Presidencia de la República (2019). “Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024”. (En línea). Consultado el 2 de abril de 2021. URL: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019.
- Presidencia de la República (2020a). “Versión estenográfica. Supervisión de obra del Tren Maya, en Tinum, Yucatán”. (En línea). Consultado el 12 de octubre de 2020. URL: <https://lopezobrador.org.mx/2020/10/11/version-estenografica-supervision-de-obra-del-tren-maya-en-tinum-yucatan/>

- Presidencia de la República (2020b). “Versión estenográfica. Programa de Ordenamiento Territorial del Sureste, en Tulum, Quintana Roo”. (En línea). Consultado el 12 de diciembre de 2020. URL: <https://lopezobrador.org.mx/2020/12/20/version-estenografica-programa-de-ordenamiento-territorial-del-sureste-en-tulum-quintana-roo/>
- Presidencia de la República (2020c). “Versión estenográfica de la conferencia de prensa matutina del presidente Andrés Manuel López Obrador”. (En línea). Consultado el 7 de septiembre de 2020. URL: <https://lopezobrador.org.mx/2020/09/07/version-estenografica-de-la-conferencia-de-prensa-matutina-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-370/>
- Secretaría de Gobernación, Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Segob, INPI, Fonatur) (2019a). “Convocatoria al Proceso de Consulta Indígena y Jornada de Ejercicio Participativo Ciudadano sobre el Proyecto de Desarrollo Tren Maya”. (En línea). Consultado el 14 de noviembre de 2019. URL: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5579050
- Secretaría de Gobernación, Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Segob, INPI, Fonatur) (2019b). *Información para las comunidades indígenas sobre el proyecto Tren Maya*. [Archivo PDF]. Consultado el 15 de mayo 2020. URL: <https://www.gob.mx/fonatur/documentos/informacion-para-las-comunidades-indigenas-sobre-el-proyecto-tren-maya>
- Uc, Pedro y Haizel de la Cruz (2021). “Entrevista sobre los impactos del Tren Maya en el territorio maya”, grabada y documentada vía zoom.

Turismo en el neoliberalismo: impactos y derivas en tiempos de crisis

Alicia Castellanos Guerrero

MÁASEWAL

Nací del sonido de violines
que anunciaron las batallas de mi abuelo.
Soy la corteza sangrante del chicozapote
¿Dónde los guardianes de tus montes?
Mis hermanos en procesión cargan la ceiba
y mi madre danza con sombrero de arcoíris
¿Dónde los herederos de mi estirpe?
¿Dónde los mayas máasewales?
Soy el agua del cenote recorriendo las entrañas de mi
pueblo
y el maíz de las primicias, ofrenda a los Yumtsiles
¿Quién lleva en su linaje la palabra?
Soy el eco de la Cruz Parlante
que susurra a campesinos señales de milpa.
Mi casa, cuevas agrietadas que guardan conjuras
de aquellas ceremonias clandestinas
¿Eres canto de ruiseñor?
¿Eres oro que brota del jabón?
Observo con el ojo de venado, soy cazador,
Soy maíz, soy ofrenda,
Soy maya máasewal

Ángel Sulub, poeta maya

El turismo en el sistema capitalista, al mercantilizar naturaleza y cultura, revela su intrínseco carácter depredador, contradictorio, homogeneizador y diferencialista. Asimila y diferencia por dos caminos que aparentemente se oponen, pero, en cualquiera de sus lógicas, amenaza modos de vida y organización sociopolítica, al imponer una visión estereotipada y ejercer un control y estandarización del proceso turístico. Paralelamente, las políticas desarrollistas fragmentan y rompen las estructuras organizativas comunitarias y colectivas, y el equilibrio medioambiental, expresión y sustento de esos modos de vida convertidos en atractivos turísticos incorporados al mercado.

En lógicas distintas a la racionalidad capitalista, el turismo tiene posibilidad y potencial antitético, demostrado en experiencias comunitarias de procesos turísticos autogestionados y de defensa del territorio y protección del medio ambiente. El propósito de este trabajo, es exponer los efectos depredadores del turismo y confrontar esta racionalidad capitalista con la que sustentan comunidades, pueblos originarios, y diversos actores sociales, que defienden y luchan por otra relación entre sociedad, naturaleza y cultura.

Turismo en el capitalismo neoliberal

Al sistema capitalista, desde sus orígenes, le es consustancial la necesidad y pretensión de universalización, incompatible, por principio, al reconocimiento de otros modos de vida, conocimientos y saberes, conceptos y estrategias de “desarrollo”, “versiones alternas universales”, como lo expresa Immanuel Wallerstein

(2007), que proceden de otras culturas, fuerzas sociales, actores o sujetos, entre los que tienen preeminencia los pueblos indígenas del mundo. La continuidad de los “llamados al universalismo como justificación fundamental” (Wallerstein, 2007: 11) de su expansionismo en la historia, es prueba de una fuerza homogeneizadora que conlleva el poder. El universalismo europeo porta la marca de “la superioridad intimidatoria y arrogante” (Wallerstein, 2007: 11) que, en versión latinoamericana, ha existido particularmente entre las clases dominantes y élites políticas, fieles herederas del universalismo europeo arraigado en nuestras sociedades y que, parafraseando a Wallerstein, también tiene la marca de esa superioridad que no es más que la expresión del racismo como forma de dominación.

Además, este proceso de universalización capitalista se expande hoy con exacerbada violencia y potencial destructivo de las fuerzas sociales que se oponen a su pensamiento y dominio. Como precisa Wallerstein: “quienes defienden el conjunto de valores universales en los que creen, a menudo defienden con pasión la exclusividad de la verdad que proclaman y son muy intolerantes con las versiones alternas de los valores universales” (2007: 63).

Este universalismo de raíz ilustrada que ha sido profundamente etnocéntrico y racista, subyace en los hacedores de políticas turísticas, impone un modelo, una forma de entender la diferencia cultural del otro y la relación con esta diferencia y la naturaleza; la primera es construida en forma fija en tiempo y espacio y termina por negarla, mientras la segunda es despojada de vida y derechos, la considera inagotable (Manifiesto por la vida,

2002) y, finalmente, no reconoce la unidad existente, indisociable entre el ser humano y la naturaleza.

En la estrategia de esta expansión del capital, el turismo se ha convertido en la actividad que más crece de la economía mundial. Bernard Duterme (2007) denominó “ganadores” del turismo a las grandes empresas transnacionales y nacionales, los grupos oligárquicos, y a una larga cadena de intermediarios, quienes siguen siendo los *beneficiarios* que lucran mercantilizando pueblos y personas, territorios, tierra, paisajes, recursos naturales y culturas (Meethan, 2001).

Si bien el norte y el sur son cada vez más heterogéneos entre sí y en su interior, con crecientes disparidades sociales, el turismo oculta y exhibe las desiguales relaciones que existen entre estas geografías; *ganadores* y *perdedores* se constituyen en una metáfora sintetizadora de esta asimétrica relación entre naciones. Según un grupo de estudiosos (Dachary *et al.*, 2016; Arnaiz y Gauna, 2016), la misma Organización Mundial de Turismo [OMT] encubre la naturaleza de esta relación en la medida en que promueve “una visión reducida del turismo [...] componente cada vez más significativo del comercio internacional, como se observa en los ingresos de exportación del turismo internacional y el transporte de pasajeros” sin reparar en medir “las transformaciones en la sociedad, el impacto en la cultura como un elemento externo y como se reformula el ‘neocolonialismo a través del turismo’” (Dachary, Arnaiz y Anaya, 2016: 13).

Por ello, es imperativo comprender que el turismo, en cualquiera de sus modalidades, inclusive el ecoturismo y el turismo rural, independientemente de dinámicas propias,

no es fuente de los beneficios que aseguran y ofertan los discursos de las élites políticas y los funcionarios del ramo, pues, así lo señala William I. Robinson (2015) al explicar y describir su estructura global de funcionamiento:

[Ésta es] organizada como una compleja y variada cadena global de servicios que conecta a las actividades y a los grupos de los sitios turísticos locales y aislados con las redes de las Corporaciones Transnacionales (CTN) en las ciudades globales. La cadena vincula a las agencias de viajes y a los operadores turísticos, a menudo asentados en los países ricos, con las aerolíneas y empresas transnacionales de hoteles, líneas de cruceros, alquiler de coches, tarjetas de crédito, relaciones públicas y publicidad, junto con los medios de comunicación globales. También congrega oficinas de turismo estatales y privadas tanto en los países de origen como en los de acogida y a una gran cantidad de agentes “entrantes”, incluidos operadores turísticos, transportistas terrestres, guías, servicios de alojamiento y de reuniones, parques nacionales y privados y otros sitios de esparcimiento, centros culturales y artesanales, etc. El programa neoliberal de eliminar las barreras nacionales a la libre circulación de capitales ha facilitado la creciente transnacionalización de la actividad local de viajes y turismo y aumentado el control general de las CTN (la desregulación, por ejemplo, ha brindado los espacios aéreos nacionales abiertos a las aerolíneas transnacionales) (Robinson, 2015: 147).

En otras palabras, este turismo es “un producto axial”, esto es, “el centro de muchas industrias, bienes y servicios relacionados [...] sus efectos indirectos pueden involucrar a redes complejas de la actividad económica y estimular

una importante transformación social” (Robinson, 2015: 150). Lo que significa, en el contexto neoliberal, que los grandes beneficios del turismo, particularmente internacional, se deciden fuera de los ámbitos nacionales, y las divisas derivadas del turismo a lo largo de la cadena global de las redes, no permanecen sustancialmente en estos denominados “polos de desarrollo turístico del tercer mundo”. Además, según Polly Pattullo (2005: 51-52), las importaciones de bienes y servicios, en el caso de la zona del Caribe, significan una pérdida de entre 50 y 70%, estimación que pensamos —desde luego— no contempla el deterioro medioambiental y las múltiples formas en que la vida de sus habitantes se ve afectada en estos polos, esto es, un elevado costo de vida, sobreexplotación y violencia.

El caso de los cruceros es paradigmático. Su arribo en el Caribe se ha incrementado y se estima que el número de pasajeros pasó de 7.8 millones en 1990, a más de 20 millones en 2004 (Pattullo, 2005, como se citó en Robinson, 2015) particularmente, a partir de que las grandes compañías de turismo introdujeron los mega buques (Pattullo, 2005: 195). Esto a pesar de que varios estudios han demostrado su limitado beneficio en los puertos destino en la trayectoria y “las amenazas que puede representar el desarrollo desmedido del *crucero* en el Caribe, en detrimento del turismo de estancia, el sector hotelero y la preservación de los recursos naturales y culturales” (Tu Crucero, 2018),¹

1 Entre muchos, es el caso de Belice, que sufre de congestionamiento y deterioro de sus sitios arqueológicos mayas, según reporta, Tu Crucero. “Aspectos negativos del crucero en el Caribe” *Tu Crucero*. (En línea). Publicado el 15 de febrero, 2018, consultado el 20 de enero de 2020. URL: <https://www.tucrucero.com/blog/aspectos-negativos-del-crucero-caribe/>. Aruba es paradigmático del turismo depredador; una isla pequeña de 193 km², de aproximadamente 72 mil habitantes y una costa

originando, en diversos contextos, una controversia sobre su impacto económico, medioambiental y social desde diversos intereses y perspectivas.²

marítima de 68.5 km, señala el reporte. Allí, en esta isleta, “la terminal de pasajeros de cruceros, de su capital Oranjestad, puede recibir simultáneamente hasta tres mega cruceros, superiores a 250 metros de eslora y dos cruceros menores”. En estas condiciones, en 2017, llegaron más de 800 mil pasajeros de crucero, documenta la misma fuente, lo cual supera los límites de su capacidad y contribuye a la crisis medioambiental.

2 Según el Observatorio del Turismo Irresponsable, Barcelona es el principal puerto de cruceros de Europa y el cuarto en el mundo. En una nota de Claudio Moreno intitulada “Los vecinos de Barcelona contra el ‘Horror de los Mares’”, se informa que el *Symphony of the Seas*, el nombre que lleva el crucero más grande del mundo zarpaba un sábado en medio de protestas de asociaciones que denuncian los impactos del crucerismo, en particular de este Horror. Este crucero transporta y ofrece “Más de 6500 personas, 2175 tripulantes, 20 restaurantes y 19 piscinas [...] Un tobogán de diez pisos. Una pared levantada con piezas de lego. Un tióvivo, una tirolesa y un bar regentado por camareras robots”. Según un ecologista de la organización Nabu, este tipo de crucero “emite tanto CO² como 8600 coches, y su combustible contiene hasta 3 500 veces más azufre que el diésel que usan los automóviles. Cada crucero de estas dimensiones contamina lo mismo que una planta industrial porque además utilizan un compuesto de fueloil pesado y altamente tóxico que, de hecho, está prohibido en tierra, afirma María García portavoz de la Plataforma por la Calidad de Aire”. No hay que olvidar los consabidos residuos y el consumo de energía y agua, la “saturación urbanística” que origina este tipo de turismo y la conversión de espacios de uso y consumo local en sitios para el turista, Starbucks y tiendas de souvenirs, entre otros. Aquí como en innumerables destinos turísticos, la pregunta es ¿para quién es la riqueza que produce el turismo? Moreno, Claudio “Los vecinos de Barcelona contra el ‘Horror de los Mares’”. *El Salto* (En línea). Publicado el 9 de abril de 2018, consultado el 21 de julio de 2019. URL: <https://www.elsaltodiario.com/turismo/vecinos-barcelona-contra-horror-mares-crucero-mas-grande-del-mundo>.

Véase también: “La contaminación de los cruceros que llegan a Barcelona se extiende 400 km”. *EFE: Verde*. (En línea). Publicado el 15 de octubre de 2014, consultado el 20 de agosto de 2020. URL: <https://www.efeverde.com/noticias/la-contaminacion-de-los-cruceros-que-llegan-barcelona-se-extiende-400-km/>.

A estas desventajosas condiciones estructurales en las que se desarrolla el turismo, se suma la dependencia que las economías puedan tener de la actividad turística y que las hace altamente vulnerables a sus avatares en periodos de crisis económica y política, medioambiental y sanitaria (como la actual pandemia de Covid-19), de inseguridad y de competencia y moda entre lugares turísticos, como es el caso de América Latina (Robinson, 2015: 152-153), la región en la que más ha crecido esta actividad, siendo México el principal destino turístico.

En este orden de impactos, el turismo en nuestro país está cada vez más afectado por las violencias, particularmente en polos turísticos que se han convertido en ruta del narcotráfico. Este nuevo sujeto de la violencia, componente oculto de las estructuras de poder, encuentra y crea un mercado en estos polos turísticos, provocando un ambiente de inseguridad para ese *idílico* viaje de descanso y ocio, el conocimiento y encuentro con el otro, hoy circundado por la violencia sistémica, concomitante al desarrollo del capitalismo necropolítico.

De acuerdo con Arturo Santamaría y Silvestre Flores (2012), el auge y ocaso del turismo en la costa del Pacífico, en particular, Mazatlán, es indisociable del narcotráfico. Señalan que hay puertos y costas que se encuentran dentro de la ruta del tráfico de drogas. Si bien, advierten los estudiosos, que esta no es la causa principal de la contracción del mercado turístico, sí es un factor que incide significativamente, sustentándose además en la influencia que tienen los medios de comunicación para construir la percepción y la imagen turística de México y, en este caso, de Mazatlán. Los efectos son representativos en el período estudiado en el que acontecen hechos de violencia,

afectando bienes y servicios que requieren el turista y la imagen del destino, consecuentemente, se cancelan viajes y vuelos, se cierran negocios, afectan actividades como la pesca deportiva y el turismo de cruceros.

En este contexto, el turismo avanza en muchos rincones del planeta; su expansión a nivel mundial ha sido un signo de la economía neoliberal, sus defensores argumentan que es panacea del desarrollo y el empleo “una industria sin chimeneas”, una economía sostenible, mientras que para sus críticos el turismo internacional Norte-Sur es “un mercado de ilusiones” (Duterme, 2018) y, particularmente para el Sur, viejas y renovadas promesas de *desarrollo* saturan los discursos con los que se abren nuevas rutas para el turismo que conducen a lugares inéditos en el mundo. No hay límites, surgen por doquier, irrumpen en todo tipo de paisajes y territorios, ecosistemas, pueblos y culturas; pero algunos, así como aparecen en el mapa del turismo mundial y nacional, pueden decaer o hasta eclipsarse. Lo que hoy son destinos privilegiados del turismo internacional y nacional, pueden dejar de serlo a causa de la inclemencia climática, crisis sanitaria, violencia, inestabilidad política, guerra, dificultades económicas, contradictorias políticas de los Estados que, por un lado, atraen el turismo y, por el otro, lo ahuyentan y ponen en riesgo los territorios, con el consecuente deterioro de los destinos. La naturaleza de la dinámica del turismo es su temporalidad y, en esta época de profundos cambios socio- políticos, su vulnerabilidad es grande y su continuidad incierta.

Este deterioro acelerado de hábitats y afectación de culturas en distintas geografías es una realidad que no puede ser soslayada a la hora de definir las políticas turísticas a seguir, en los nuevos proyectos y megaproyectos

turísticos que se impulsan en cualquier parte del mundo en este siglo XXI, y en estos tiempos de pandemia y desastres ambientales, como los incendios forestales en Estados Unidos, Europa y la Amazonía.

La clausura de espacios turísticos, por el alto grado de contaminación y saturación, es un acontecimiento cada vez más recurrente y paradójico de un turismo que, desde hace tiempo, se jacta de haber revertido los daños medioambientales y su naturaleza devastadora. Es el caso del cierre por un tiempo de la isla de Boracay, al sur de Manila, Filipinas, un destino turístico paradisíaco que llegó a los límites de su capacidad para recibir cerca de dos millones de turistas al año, que aportan 1 000 millones de dólares a su economía.³ No es, desafortunadamente, más que una medida imperiosa, que no implica un cambio de políticas turísticas. El presidente filipino ordenó el cierre temporal y responsabilizó a hoteles, bares y comercios, de la contaminación de las “aguas cristalinas” y playas, al tiempo que acordó con una empresa china iniciar “un complejo hotelero de 500 millones de dólares”,⁴ según reporta la prensa.

También la isla de Phi Phi Leh en Tailandia ha padecido altos niveles de contaminación, al convertirse en un destino de moda para jóvenes europeos. La isla alberga la playa de Maya Bay, sitio que se volvió famoso a raíz de la filmación de la película *The Beach*, protagonizada por Leonardo Di Caprio. Las autoridades tailandesas decretaron el

3 “El presidente de Filipinas cierra una de sus islas más turísticas porque dice que ‘huele a mierda’”. *El País Internacional*. (En línea). Publicado el 7 de abril, 2018, consultado 26 de febrero, 2021. URL: https://elpais.com/internacional/2018/04/05/mundo_global/1522934359_018489.html

4 Ídem.

cierre de la isla durante varios meses para “regenerar el ecosistema”, invadido por lanchas, turistas y basura.⁵

Éstas son secuelas del turismo de masas en el capitalismo. Boracay y Phi Phi Leh, entre muchos otros, representan escenarios que pueden multiplicarse y configurar un paisaje medioambiental turístico desolador, si no se revierten las formas de explotación y uso indiscriminado de los recursos naturales y culturales.

En México, las culturas indígenas son convertidas en una atracción turística cuando los gobiernos pierden rectoría y renuncian a las “áreas medulares del control de contenidos y formas consideradas referentes imprescindibles de pueblos, localidades, naciones y regiones”, señala Ricardo Pérez Monfort (2020). Justamente, cuando este modelo neoliberal del capitalismo irrumpe, la identificación, autenticación, intermediación dejan de ser un campo exclusivo de estudiosos, instituciones gubernamentales e intérpretes, para dar paso a las grandes empresas y los valores que privilegian el lucro económico (Pérez y De Teresa, 2020).

A fines de los noventa del siglo pasado, Ian Chambers, director de la Oficina para Centroamérica de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), catalogó el turismo, junto con el petróleo y la minería como “una de las industrias que amenazaban los territorios indígenas en América Latina” (Chambers, citado en García 1997).⁶ Meethan

5 Valentini, Georgette. “Turismo provoca cierre de ‘La playa’, a Di Caprio no le gusta esto”. *News Cultura Colectiva*. (En línea). Publicado el 3 de octubre de 2018, consultado el 26 de febrero de 2021. URL: <https://news.culturacolectiva.com/mundo/tailandia-cierra-la-bahia-de-la-pelicula-la-playa-indefinidamente/>

6 García Martha, “OIT: explotación de recursos y turismo amenazan tie-

(2001) desarrolla una perspectiva crítica que advierte de estas amenazas hacia las sociedades de destinos turísticos, y reconocen el avance de un proceso de mercantilización de “la cultura, la gente y los lugares” orientado al mercado global.

Turismo y mercantilización de la cultura en Oaxaca

La cultura convertida en mercancía es concebida fundamentalmente como un conjunto de *rasgos* separados de su dimensión natural (Pérez y de Teresa, 2019), social e histórica, que no son más que los “atractivos turísticos” que se ofertan, en el estado de Oaxaca y se encuentran en un amplio y diverso territorio en el que habitan dieciocho pueblos originarios,⁷ hablantes de lenguas propias y sus variantes. En este escenario, su “oferta turística” se ha distinguido por su componente étnico cultural y, ciertamente, por un “mercado” de bienes materiales e inmateriales para un turismo heterogéneo. La fiesta de la Guelaguetza es emblemática de esta multiétnica y pluricultural sociedad que élites y medios de comunicación, así como diversos sectores sociales, han instituido como un símbolo de identidad de los oaxaqueños, que expresa y encierra esta contradicción entre homogeneización

rras indias en América”. *La Jornada*. (En línea). Publicado el 28 de mayo de 1997, consultado el 13 de febrero de 2020. URL: <https://www.jornada.com.mx/1997/05/28/oit.html#:~:text=Martha%20Garc%C3%ADa%20%C5%A4%20La%20explotaci%C3%B3n,de%20la%20OIT%2C%20Ian%20Chambers>.

7 Mixtecos, zapotecos, triquis, mixes, chatinos, chinantecos, huaves, mazatecos, amuzgos, nahuas, zoques, chontales de Oaxaca, cuicatecos, ixcatecos, chocholtecos, tacuates, afroestizos de la Costa Chica y en menor medida tzotziles.

y diferenciación. El turista contribuye, a su vez, en este proceso de construcción del objeto turístico, pero, sobre todo, de las políticas turísticas y los intermediarios.

La experiencia de una guía de turistas extranjeros que buscaban lugares sin turistas: “lo rústico”, “la autenticidad y la tradición”, “la originalidad”, y manifiestan decepción cuando encuentran “lo moderno” en las comunidades, ilustra la influencia que ejercen estos actores:

[...] se está perdiendo la autenticidad y desgraciadamente [...] ése es el problema. Ven que algo [...] atrae el turismo [...] lo vuelven comercial, como la Guelaguetza, que se dice es la fiesta de los oaxaqueños [...] que es una fiesta tradicional, prehispánica y netamente oaxaqueña, pero de que vieron que venían más y más turistas, pasó que construyeron el auditorio del Guelaguetza. Yo me acuerdo [...] en la tarde la gente que venía de los pueblos, si quería podía seguir bailando ahí, pero ahora [...] que le deja al gobierno, pues ya lo hicieron comercial [...] Ahora ya se lleva un programa cuando antes era espontáneo, todo lo controla la Secretaría de Turismo, [...] cuando quieres boletos ya la Secretaría los acaparó [...] y vas a la fiesta y ves promoción de Telmex, de Coca Cola, y todo eso ya es muy moderno, como que no va con lo que se supone es una fiesta de los oaxaqueños, tradicional y que tiene su significado [...] Turismo [se refiere a la Secretaría] invita a las delegaciones que quiere y se dice que hay un Comité de Autenticidad que va a ver cuáles son las delegaciones que van a participar en la Guelaguetza, pero ya todo lo controlan ellos, o sea, ya es muy comercial, [...] En esta administración hay muchos cambios y mucha inconformidad [...] ya

pierde su tradicionalismo, quizá vaya a beneficiar, uno nunca sabe [...] pero ya se volvió un negocio, un show, [...] (Castellanos, 2008: 168-169).

Desde esta perspectiva, la Guelaguetza⁸ ha pasado de ser una tradición popular a ser un espectáculo moderno; celebrada antes en un espacio abierto, hoy se realiza en uno restringido y exclusivo; de un baile libre, pasa a ser un programa de “danzas tradicionales”; de una práctica cultural sin límite preciso de tiempo, a una con horarios acotados; de realizarse en un entorno natural, se limita a un recinto rodeado de símbolos publicitarios. En suma, la Guelaguetza en la ciudad de Oaxaca, de tradición popular, deviene en una actividad controlada por el Estado y convertida en espectáculo, homogeneizado y folclorizado a modo de la burocracia y de las élites, cuyos principales beneficios quedarán entre instituciones y empresarios, mientras que el costo de la tradición lo pagan las comunidades y familias. El despojo o apropiación de la “tradición” se consume a la hora de registrar la Guelaguetza como una marca. Paradójicamente, el 20 de septiembre de 2020, la Juez Primera de Distrito del Poder Judicial de la Federación: “exhibió que las y los legisladores de Oaxaca no saben distinguir lo que es una marca de registro con la

8 “La Guelaguetza es una palabra zapoteca utilizada en muchas localidades indígenas pertenecientes a ese grupo etnolingüístico, para referirse al sistema de ayuda mutua, de cooperación o servicio que se da entre los miembros de una localidad; sin embargo, no es un acto unilateral, sino que lleva consigo la idea de la reciprocidad, esto es, el don obliga al que lo recibe a devolución en fecha posterior” (Lizama, 2003: 320-321). Ahora bien, en la ciudad de Oaxaca, la Guelaguetza de los Lunes del Cerro se llama al espectáculo que consiste en la presentación de danzas, bailes y costumbres de las siete regiones; sin embargo, no se conoció con este nombre sino hasta el segundo lustro de la década de los años cincuenta. En términos estrictos, esta última celebración difiere completamente de la costumbre indígena”, (Lizama, 2003: 320-321).

máxima expresión cultural de Oaxaca”(Guerrero, 2020)⁹, ordenando legislar para su protección, ya que la cámara local se había negado a hacerlo, con la justificación de que en el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI), la palabra “Guelaguetza” se encontraba registrada en el expediente 45819, por la persona moral “Comercializadora Guelaguetza S.A. de C. V.” (Guerrero, 2020).¹⁰

Los impactos del turismo en Oaxaca son de orden social, cultural, económico y medioambiental. En el inicio del nuevo milenio, estudiantes entrevistados en tres universidades de la ciudad de Oaxaca¹¹ opinaban que el turismo estadounidense representaba divisas para la economía y los negocios vinculados con la infraestructura turística, pero con beneficios mínimos para los indígenas. Influyó en la valoración y desvalorización de lo propio, profundizaba la discriminación y la segregación al reproducir jerarquías socioeconómicas, culturales, nacionales existentes en la sociedad local, y actitudes de superioridad-inferioridad entre turistas y oaxaqueños. xenofobia y xenofilia, mecanismos de exclusión-inclusión que se imbrican en estos espacios turísticos, donde, igualmente, se exterioriza el sustrato de una relación desigual entre naciones.

9 Guerrero, Jaime. “Juez del PJF exhibe ignorancia legislativa de Oaxaca y por instrucción aprueban Ley de protección a la Guelaguetza”. *Página 3*. (En línea). Publicado el 18 de septiembre, 2020, consultado el 26 de febrero, 2021. URL: <https://pagina3.mx/2020/09/juez-del-pjf-exhibe-ignorancia-legislativa-de-oaxaca-y-por-instruccion-aprueban-ley-de-proteccion-a-la-guelaguetza/>

10 Ídem.

11 Véase Castellanos Guerrero, Alicia (2008). Originalmente, el interés por el turismo surgió en el marco de un proyecto elaborado por quien escribe y por Dolores París Pombo, intitulado “Diagnóstico del racismo en México hacia los pueblos indígenas” (1998).

Entre 2005 y 2017, durante trabajos de campo¹² realizados con estudiantes en la ciudad de Oaxaca, comunidades de la Sierra Norte y Sierra Sur, Valles Centrales, Mixteca Alta y Costa, Sierra Mazateca y en Baja California Sur, se encontraron —y fueron objeto de estudio—, procesos turísticos y experiencias ecoturísticas desde la visión de los “anfitriones”, vinculados con formas de racismo, discriminación y mercantilización de bienes culturales y naturales comunitarios.

En estas comunidades fueron constantes las prácticas de exclusión y segregación de espacios que antes eran de libre acceso, se produjeron situaciones de tensión y violencia por un desplazamiento *de facto*, para uso cada vez más exclusivo del turismo, por el gradual despojo y control de tierras, *tradiciones*, recursos y acceso diferenciado a los limitados apoyos institucionales para la actividad turística, todas prácticas que han ido profundizando desigualdades sociales. Por ejemplo, en comunidades de los Valles Centrales, hay artesanos que disponen de recursos económicos y culturales y establecen relaciones con el mercado turístico nacional e internacional y *tour* operadoras,¹³ y artesanos, en clara desventaja, que carecen de estos medios. Este proceso de mercantilización

12 Estos trabajos de campo fueron realizados en el marco de un proyecto de investigación intitulado “Turismo, identidades y exclusión”, en el que los alumnos estuvieron adscritos para realizar sus tesis de Licenciatura, en el Departamento de Antropología de la UAM-I.

13 Estas notas derivan de observaciones propias en el mercado abierto del barrio de Xochimilco, en la ciudad de Oaxaca, donde artesanos venden y exponen muestrarios de sus trabajos traducidos al inglés, de notas de campo sobre la actividad artesanal en los Valles Centrales, durante los periodos de asesorías del trabajo de campo de Mónica Pioquinto, en la comunidad de San Martín Tilcajete, y de Mariana Flores en Teotitlán del Valle cuyas investigaciones de tesis se encuentran en proceso.

de la cultura ha originado fragmentación comunitaria e, incluso, intercomunitaria por distinciones institucionales, nombramientos de *Pueblo Mágico* a una comunidad y no a otra, particularmente, con estructuras comunitarias que han perdido la cohesión necesaria para controlar el proceso turístico y contraponerse a las políticas institucionales y empresariales. También, en los casos estudiados, visibilizamos sujetos contestatarios, incipientes expresiones de resistencia y disputa por la apropiación de recursos potencialmente turísticos en el ámbito comunitario.

En la Riviera oaxaqueña, la comunidad de Mazunte se convirtió, en pocos años, en un destino de mar, sol y playa; se volvió una *moda* para turistas jóvenes, de origen nacional e internacional, atraídos por el *surfing*, quienes, eventualmente, han podido comprar terrenos y construir casas, pequeños hoteles y ofrecer servicios al turismo, mientras que, entre la población local, grupos y personas consolidan sus negocios turísticos y se convierten en receptores de apoyos institucionales, quedando al margen la mayor parte de la población.

En la comunidad de Escobilla “Santuario de la Tortuga”, luego de un periodo en que se estableció la veda y se vivieron las secuelas de las inclemencias del clima y limitadas fuentes de trabajo, se introdujo un Proyecto de Conservación y Ecoturismo y se formó la *Cooperativa Ecoturística de Escobilla*, sin reportar ingresos y, menos, los empleos esperados, originando así su abandono. Pero con el tiempo, esta Cooperativa recibiría apoyos institucionales, y no la comunidad, la instancia de autoridad por excelencia que está por encima de otras. Este hecho incide en la ya existente fragmentación de la vida

comunitaria y provoca divisiones políticas y diferentes estrategias de conservación del medio ambiente, vulneran la organización comunitaria, como lo señalan Liliana Tapia y Edgar Rodrigo Tinoco (2016). Con base en su investigación de campo, concluyen que “el ecoturismo y la conservación ambiental (...) planteadas por las políticas estatales”, se convierten en “una estrategia de control y división social para el despojo y posterior ocupación de territorio, así como para la privatización de la comunidad” (Tapia y Tinoco, 2016: 85).

Santiago Yosondúa es una comunidad del municipio del mismo nombre en la Mixteca Alta de Oaxaca que, en asamblea comunal, revocó acuerdos de 2014 que habían concesionado permiso de trabajos exploratorios a la empresa Altos Hornos de México (AHMSA), en prevención de “los daños y perjuicios que ocasionarán al medio ambiente y mantos acuíferos”, según reza en el acta de acuerdos de la asamblea comunal, sin fecha, citada por Rosaida Santiago (2016: 57), y a las comunidades campesinas que dependen del agua. La experiencia del estudio que realizó de un proyecto ecoturístico es emblemática de la intromisión que actores externos pueden realizar en las comunidades, dicho proyecto, inició con el tequio y los recursos que otorgaba la Comisión para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas.

Santiago encuentra que la intervención de consultoras de proyectos comunitarios modifica lo planteado por los comuneros, actúa sin conocer las especificidades del lugar ni realizar las obligadas consultas comunitarias para trazar un sendero ecoturístico, desconoce acuerdos internos, subestima los saberes de los comuneros sobre su entorno; prácticas de despojo y suplantación de la gestión

comunitaria. Lo mismo sucede con la publicidad turística que proyecta “una comunidad al servicio del forastero” (Santiago, 2016: 78), y tradiciones que no se practican, o que nunca existieron, lo que resulta en estereotipos y exclusión de la población en las decisiones de lo que desea mostrar al turismo. El trabajo concluye que el turismo y el ecoturismo originan desigualdad y favorecen a familias que tienen más recursos; que la infraestructura requerida (cabañas y restaurantes) significan la tala de árboles, pérdida de agua y nuevos comercios centrificados, la apertura de senderos y la pérdida de especies de plantas. Las comunidades aceptan los proyectos “con la ilusión de nuevas fuentes empleo”, pero estas son muy limitadas y no logran detener la migración (Santiago, 2016).

El ecoturismo comunitario puede ser parte de una estrategia económica en beneficio de la propia comunidad, cuando existen estructuras organizativas que defienden su relativa autonomía y es una iniciativa autogestionada y complementaria (Genet, 2008). Por otro lado, Calpulalpam de Méndez, en la Sierra norte de Oaxaca, es una comunidad que por largo tiempo sufrió los efectos de la minería subterránea. Según testimonios recogidos por Claudia Itzel Pérez Rodríguez (2017), el alcoholismo, la violencia, la explotación, la inseguridad laboral y las enfermedades de la mina, eran riesgos permanentes para los trabajadores hasta que la comunidad decidió detenerlas, en defensa de su vida y salud. En estas circunstancias, el ecoturismo comunitario, gestionado por Bienes Comunales, ha fortalecido la preservación de estos bienes y la defensa del territorio, su agua y su bosque, impidiendo el avance de la minería.

En un estudio sobre el ecoturismo en tres comunidades

del municipio de Valle Nacional, región chinanteca de Oaxaca, realizado por Claudio Basave y Ana Paula de Teresa (2019) se demuestra que este tipo de turismo, impulsado por agentes privados y el Estado, no es la estrategia para un desarrollo sustentable. Todo lo contrario, no hay “un equilibrio entre costos y beneficios económicos” (Basave y de Teresa, 2019), los ingresos que aportan los turistas son limitados, “el ecoturismo crea empleo con bajos salarios a expensas de restringir el aprovechamiento local de los recursos para las actividades de subsistencia, dejando a las poblaciones cada vez más dependientes del mercado” (Basave y de Teresa, 2019: 433). Así, estos investigadores constatan que:

Este tipo de proyectos como estrategia de conservación y desarrollo sustentable, además de modificar las costumbres locales de acceso a la naturaleza y las experiencias culturales, han construido fronteras internas entre los habitantes de los poblados que comparten los recursos de tierra, flora, fauna, bosques, selvas y agua [...] Al interior de las mismas comunidades beneficiadas [por los financiamientos de la CDI y de la Conafor] la población se divide entre las familias que asumen el manejo de los proyectos [...] De esta manera el ecoturismo añade fragmentaciones internas a las sociedades locales sin lograr un alivio efectivo a la situación de marginalidad y pobreza. (Basave y de Teresa, 2020: 434).

Además, explican que las comunidades se oponen a la entrada de estos intermediarios que buscan apropiarse de los beneficios que el ecoturismo puede reportar. El estudio sustenta con el rigor de una larga experiencia de campo en la región, que este ecoturismo es una estrategia del poder para descampesinizar, despojar y crear un “ejército

de servidores y consumidores” que, al perder su conciencia comunitaria, no disponen de un instrumento fundamental en la defensa de sus recursos y de su continuidad como pueblos.

Es interesante subrayar que los impactos del turismo y el ecoturismo en estas regiones de Oaxaca son extremadamente limitados y, en cambio, originan procesos que profundizan el debilitamiento del tejido comunitario, herramienta estratégica para la continuidad de pueblos y comunidades en la defensa de la vida.

A nivel de las instituciones turísticas no se advierte un proceso de reflexión y análisis del estado en cuestión, los resultados de las investigaciones académicas no gozan de un reconocimiento para hacer un balance de la acción gubernamental en este campo de conocimiento del fenómeno turístico. Las políticas turísticas promovidas por el gobierno del estado y sus instituciones, siguen un creciente proceso de turistificación manifiesto en la incorporación al mercado turístico de regiones y comunidades en todo el territorio de Oaxaca.

Los *Planes Estratégicos de la Ruta Turística Económica* para promover las culturas de pueblos y comunidades de diferentes regiones de Oaxaca en el mercado turístico, elaborados por la Secretaría de Turismo y Desarrollo Económico, y publicados en el año 2016, son programas para cada una de las rutas establecidas, que contienen el discurso retórico que prevalece entre funcionarios de turismo y orienta las políticas institucionales derivadas de la ideología del mercado. En los Planes Estratégicos de Rutas Turísticas Económicas se establecen 10 rutas que atraviesan el territorio, para convertirlas

en mercados de productos turísticos, excluyendo a las comunidades de su *agencia*, con sus historias locales y regionales, sus aspiraciones de futuro, problemáticas sociales y necesidades alimentarias, educativas y sanitarias acuciantes. En estos *Planes*, las características geográficas, ambientales, económicas, socioculturales y comunitarias son presentadas como un inventario que identifica los atractivos, la demanda y el potencial de la ruta, luego su *diseño* y el *plan de marketing*, un programa de inversión y gestión. Entre los más de 500 municipios y comunidades rurales y urbanas que configuran el estado, se localizan estas rutas: Ruta Mágica de las Artesanías, Ruta Caminos del Mezcal, Ruta Sierra Juárez, Ruta de la Mixteca, Ruta de la Chinantla, Ruta de la Costa Oaxaqueña, Ruta del Café, Ruta de Juquila, Ruta del Istmo y Ruta de la Reserva de la Biósfera.

El *Plan de Marketing* expone y define objetivos, estrategias, líneas de acción, producto, precio, distribución y promoción, mientras que el programa de inversión planea conectividad, productos turísticos, promoción asertiva, financiamiento, desarrollo Pyme, acceso a mercados y atracción de inversiones y capacitación. Finalmente, la gestión, cuya estructura varía según la ruta, a cargo de un comité de seguimiento integrado por diversas figuras —invariablemente con funcionarios de la Secretaría de Turismo y otras instituciones, antropólogos contratados, representantes municipales y otros a nivel local— *de facto*, toman el control de la actividad turística que presupone una burocracia de *turistificación* y la figura meramente simbólica de la comunidad.

A casi cinco años de la publicación de estos *Planes Estratégicos*, esta ideología de mercado sigue siendo el

eje de las políticas turísticas y del discurso de la nueva expansión del turismo en el multisectorial Proyecto Corredor Interoceánico. El Secretario de Turismo federal declaró que este corredor transitará por más de 300 kilómetros y 79 municipios de Veracruz y Oaxaca, y representa un “gran potencial para desarrollarse turísticamente” (Comunicado conjunto, 2020). Por su parte, el director general del megaproyecto, Rafael Marín Mollinedo, explicó que el corredor impulsará el desarrollo económico y social, “en beneficio de la población local, y el turismo”, pues se trata de una región con “novedosos productos, capaces de atraer la atención de turistas nacionales y extranjeros, así como de inversionistas y empresarios, principales generadores de empleos” (Comunicado conjunto, 2020).

El director de Sectur subraya que la riqueza biocultural de la región, permitirá “experiencias únicas” de *turismo de naturaleza, comunitario, indígena y rural*, generando “empleos dignos y equitativos” (Comunicado conjunto, 2020). El taller *Estrategia de Turismo Sostenible y Comunitario en el Istmo de Tehuantepec* se propone, desde mayo de 2020, “crear circuitos de servicios turísticos; propiciar la alta rentabilidad de las actividades turísticas con programas productivos que sirvan de apoyo a proveedores y operadores de oferta turística, y asegurar prácticas” (Comunicado conjunto, 2020). En el contexto de la crisis medioambiental, no se observa en este discurso un cambio de concepción del turismo depredador y mercantilizado, sino una ideología de mercado muy estructurada que antepone los intereses corporativos y crea la ilusión de “empleos dignos y equitativos” que, en realidad, significa descampesinizar y formar ese

“ejército de servidores y consumidores” que advierten Basave y de Teresa y, posiblemente, la disponibilidad de mano de obra barata para los parques industriales que se planea construir, esto es, la búsqueda del lucro antes que los intereses de las comunidades. Rutas turísticas o “circuitos de servicios turísticos” demarcadas por políticas institucionales que responden a este mercado turístico global en expansión, *esa cadena de servicios* que describe Robinson, que sirve al avance de un proyecto económico subordinado al capital transnacional y, particularmente, a la economía estadounidense.

Desde estas experiencias de investigación en Oaxaca y estudios realizados en otras regiones de la geografía nacional y mundial, en las últimas décadas, es innegable que el turismo inscrito en esta lógica del capitalismo, en cualquiera de sus modalidades, no conlleve a los beneficios que el discurso institucional promueve; se constata que la metáfora de *ganadores y perdedores* también tiene validez al interior de México y, en los propios lugares turísticos.

Turismo en tiempos de crisis

Cancún es un espejo de este turismo neoliberal con sus impactos demográficos y medioambientales, económico sociales y culturales (Castellanos y París, 2002) que, en su origen, proyectaba un desarrollo sustentable. El Cancún que conocimos en el inicio del nuevo milenio, era ya un polo turístico que exhibía todos los signos del turismo depredador y excluyente, mostraba su “inviabilidad a mediano plazo”, precisamente por el avanzado proceso de “destrucción del medio ambiente”, rápido crecimiento demográfico de la ciudad y precariedad de los servicios

urbanos, la segregación territorial que diera origen a lo que se denominaba entonces *tres Cancunes*, la zona hotelera, el centro y las *regiones*, expresión de las profundas desigualdades sociales y las deplorables condiciones de vida en este *polo de desarrollo*; segregación extendida a los espacios de recreación, exclusión de sus playas privatizadas, celosamente resguardadas, despojando a sus habitantes y a cualquier turista no hospedado en la zona hotelera, del derecho al acceso y disfrute de un patrimonio de la nación. En el ámbito laboral, los procesos de estratificación socio étnica de los inmigrantes en el mercado laboral y las prácticas xenofóbicas y racistas hacia los trabajadores y constructores de este otrora *exuberante destino turístico*, forman parte de la vida cotidiana.



Ilustración 1. Punta Cancún (1970), véase <https://aclarando.wordpress.com/2009/12/18/antes-y-ahora-punta-cancun/>

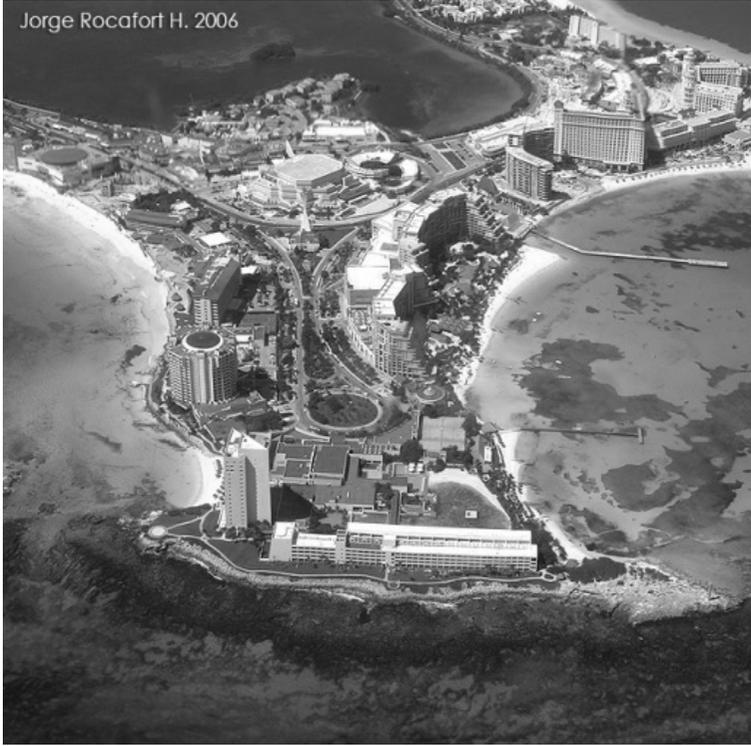


Ilustración 2. Punta Cancún actual, véase <https://en-yucatan.com.mx/cancun/punta-cancun/>

A 50 años, Cancún y el prometido desarrollo de la región, en su devenir y entre muchos destinos turísticos, representa una experiencia de aprendizaje sobre las posibles afectaciones del megaproyecto Tren Maya, que contempla recorrer un largo trayecto de 1 500 kilómetros en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, atravesando casi 500 kilómetros de selva,¹⁴ construyendo

14 “El proyecto del Tren Maya ganó un premio internacional”. *ADN40*. (En línea). Publicado el 23 de octubre de 2019, consultado el 26 de febrero de 2021. URL: <https://www.adn40.mx/noticia/mexico/notas/2019-10-23-13-58/el-proyecto-del-tren-maya-gano-un-premio-internacional>

polos de desarrollo en cada una de las 15 estaciones y estableciendo una vinculación entre los megaproyectos de la Península de Yucatán con los del Corredor Transístmico. Toda una estrategia de reorganización territorial para la expansión del “modelo agroexportador” de la economía peninsular (Gasparello, 2019). El potencial devastador de este desarrollo capitalista ha sido advertido por estudios multidisciplinarios y voces comunitarias, que prevén un ecocidio y etnocidio en una de las regiones de mayor biodiversidad y de culturas indígenas, campesinas y urbanas que se encuentran en la ruta. *De facto*, originarían un daño irreparable al patrimonio biocultural, arqueológico, poblacional, socioeconómico y al subsuelo, a las comunidades mayas y no mayas de la península de Yucatán.

La oposición al Tren Maya de jóvenes intelectuales y organizaciones regionales mayas y no mayas, tiene sustento en experiencias vividas por comunidades a causa de la expansión del Megaproyecto en la Península de Yucatán y del conocimiento que aportan expertos acerca de los daños medioambientales y económico-sociales que tendría este tren. Precisamente, Cancún es una experiencia próxima que temen se reproduzca en otras regiones del estado y de toda la Península, conocen perfectamente lo que el turismo ha traído consigo en este polo de desarrollo y en toda la Riviera Maya. Ángel Sulub (2020) escribe sobre las múltiples formas de violencia y precarias condiciones que vive la población en Cancún y el deterioro ambiental; constata la vulnerabilidad del turismo en tiempos de crisis y los miles de despidos de trabajadores, el despojo de tierras que ha significado el establecimiento, en territorio peninsular, de las múltiples empresas, y reflexiona

sobre la dimensión de los perjuicios que vendrán con el Tren. *Juventudes contra el mal llamado tren maya* se hacen escuchar en el marco de la *Acción Global contra los Megaproyectos*, expresando su convicción de estar en contra de la “devastación de formas de vida y de convivencia”, de convertirse en “esclavos modernos, empleados [...] para enriquecer a los más ricos”, y en favor de “una vida que puede ser más sana y digna”, preservar “la libertad” que les da la vida en sus comunidades, “mantener la autonomía” y su aspiración por “una sociedad nueva, diferente, no desigual” (Sulub *et al.*, 2020).

De nueva cuenta, desde que se dio a conocer este megaproyecto, funcionarios sostienen que el Tren traerá desarrollo y *progreso* en una región con los índices más altos de pobreza y marginación, discurso legitimador de la expansión del capital, de viejo cuño. El mito del desarrollo y el progreso vuelve a estar vigente en el capitalismo del siglo XXI. Desde tiempos decimonónicos, este discurso descansa en una perspectiva evolucionista y liberal, que instituye el desarrollo capitalista en su concepción de único modelo posible de organización económica y social, versus otras formas y lógicas de producción, de relación con la naturaleza, de relaciones sociales, consideradas atrasadas, expresando su rechazo, para legitimar, como antaño, las políticas de integración asimilacionistas y etnocidas. A este concepto decimonónico, por cierto, se opondrían en la década de los sesenta y setenta del siglo XX, los teóricos de la dependencia latinoamericanos que planteaban un desarrollo endógeno; luego se introduciría el concepto de desarrollo sustentable, un recurso ante un creciente deterioro ambiental y la profundización de las desigualdades sociales.

Desde el Congreso Nacional Indígena, concejales justifican la defensa de sus territorios en oposición a los megaproyectos, explicando que la lógica mercantil no se inscribe en su razón comunal, pues la tierra tiene un valor de uso y no un valor de cambio. En cualquiera de sus modalidades, recordemos que el desarrollo es un concepto etnocentrista y racista (Iturriaga y Rodríguez, 2015), que parte del binomio superioridad/inferioridad entre Occidente, un *nosotros* dominante y el resto del mundo, una forma de violencia (Cejás, 2000) y de dominación, al que se opone una concepción distinta desde muchas comunidades y pueblos ante los avances de la acumulación capitalista. El sub Moisés lo expresa de manera diáfana cuando el gobierno les quita sus tierras y se organizan para recuperarlas:

[...] empiezan a decir que, por culpa de nosotros, [...] esas tierras, esos miles de hectáreas de tierra [son] improductivas. Y nosotros los zapatistas, lo aceptamos, no es productivo para los terratenientes o el capitalismo, es productivo para nosotros, porque ahí ya no salen los miles de cabezas de ganado que sacaban antes los terratenientes, ahí lo que sale es miles y miles de mazorcas de maíz [...] (Participación de la Comisión Sexta del EZLN, 2015).

En su caso, los megaproyectos estratégicos para la expansión del capital nacional y extranjero, no lo son para muchas comunidades y pueblos originarios, cuya perspectiva de futuro es anticapitalista; las comunidades zapatistas construyen autonomías con un carácter integral y, entre comunidades y pueblos del CNI-CIG y otras no incorporadas a estas organizaciones, su lucha es en defensa de la vida, sus tierras y territorios, sus formas

de organización comunitaria amenazados por empresas capitalistas y gobiernos que despliegan todo el poder que concentran.

La emergencia sanitaria está revelando la irracionalidad del sistema social, haciendo inminente y necesario el cambio y la transformación de la sociedad. Hoy, entre diversos sectores sociales se tiene mayor conciencia de los límites y la inviabilidad de este sistema, pese a que el capital y los Estados a su servicio persisten en recuperar ganancias e imponer la violencia estructural (Galtung [1975] citado en Cejas, 2000: 281).

No hay una señal de cambios en la relación Estado-pueblos originarios y campesinos, y sus instituciones se empeñan en continuar el proceso de recolonización integral, sin advertir que es el tiempo de los pueblos y las comunidades, de colectividades con otras formas de organizar la sociedad basadas en la comunalidad, en la perspectiva humanista, con valores opuestos a un sistema que está llevando a la humanidad a la deriva de su desaparición. Precisamente, Carlos Taibo discurre, con base en múltiples casos en la historia, que este tipo de comunidad es la que posee mejores condiciones y posibilidad de sobrevivir a un colapso (Taibo, 2017).

Los pueblos indígenas en América Latina y, en particular, las comunidades y los pueblos agrupados en el CNI-CIG, EZLN, en México, proponen nuevas formas de convivencia, otras formas de representación y organización política de la sociedad y formas de reproducción y de vida.

Se torna entonces inminente transformar el turismo en este siglo XXI, a partir de una concepción no antropocéntrica que comprenda la indisociable relación

entre seres humanos y naturaleza, de protección del medio ambiente desde un sujeto autónomo, y de formas de organización y decisión comunitarias y colectivas, de una democracia participativa¹⁵ que están ejerciendo los pueblos a partir de sus procesos autonómicos, que en este momento de crisis del sistema de partidos y de valores, es una aportación invaluable de los pueblos para una nueva cultura política, formas de participación política para todas y todos con un concepto distinto de democracia.

Se puede pensar que la civilización capitalista ha llegado al límite de la homogeneización. Que su irrefrenable expansión en el ámbito mundial representa el aniquilamiento de otras culturas que, ciertamente, aunque no han podido sustraerse a su hegemonía, han guardado formas de organización y relaciones cruciales de su *originalidad* (Strauss, 1996) para salvaguardar la vida y la naturaleza.¹⁶

Bibliografía

Arnaiz, Stella Maris y Carlos Gauna (2016). *Los retos del Turismo*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.

Basave, Claudio, y Ana Paula de Teresa (2019). “El

15 Esta descansa en un concepto de democracia fundada en el principio de servicio a la comunidad, la revocación del mandato, la rotación y aprendizaje de los cargos, el gobierno como servicio. Véase Rodríguez Lascano (2017).

16 Lévi Strauss cuestiona la pretensión sistémica de la universalidad de la civilización: “No hay, no puede haber, una civilización en sentido absoluto [...] ya que la civilización implica la coexistencia de culturas que se ofrecen entre ellas el máximo de diversidad y que consiste en esta misma coexistencia”. “La civilización mundial no sabría ser otra cosa que la coalición, a escala mundial, de culturas que preservan cada una su originalidad” (Lévi Strauss, 1996).

- ecoturismo como estrategia de desarrollo rural en la región chinanteca de Oaxaca. Tres estudios de caso en el municipio de Valle Nacional”, pp. 393-439. En Ricardo Pérez Monfort y Ana Paula de Teresa. *Cultura en venta. La razón cultural en el capitalismo contemporáneo*. México: Debate, Penguin Random House Grupo Editorial.
- Castellanos Guerrero, Alicia, y Dolores París Pombo (1998) *Diagnóstico del racismo en México hacia los pueblos indígenas*. México: Conacyt. Mecanuscrito.
- Castellanos Guerrero, Alicia, y Dolores París Pombo (2002). “Inmigración, identidad y exclusión socioétnica y regional en la ciudad de Cancún”, pp. 289-307. En Carlos Vladimir Zambrano, coordinador. *Etnopolíticas y racismo: conflictividad y desafíos interculturales en América Latina*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Castellanos Guerrero, Alicia, y Jesús Antonio Machuca (2008). *Turismo, identidades y exclusión. Una mirada desde Oaxaca*. México: UAM-I/Juan Pablos.
- Castellanos Guerrero, Alicia (2008). “Turismo, identidades y exclusión. Una mirada desde Oaxaca”, pp. 143-181. En Alicia Castellanos Guerrero y Jesús Antonio Machuca, compiladores. *Turismo, identidades y exclusión*. México: UAM-I/Juan Pablos.
- Cejas, Mónica (2000). “Pensar el desarrollo como violencia”, pp. 69-117. En Susana de Valle (comp.), *Poder y cultura de la violencia*. México: El Colegio de México.
- Crónica de Oaxaca (26 de mayo de 2020). Comunicado conjunto “Ponen en marcha taller para la elaboración de la Estrategia de Turismo Sostenible y Comunitario en el Istmo de Tehuantepec”. *Crónica de Oaxaca*. (En línea). Consultado el 15 de junio de 2020. URL:

<https://cronicadeoaxaca.com/ponen-en-marcha-taller-para-la-elaboracion-de-la-estrategia-de-turismo-sostenible-y-comunitario-en-el-istmo-de-tehuantepec/>

- Duterme, Bernard (2007). *Turismo Hoy: Ganadores y Perdedores, Alternativas meridionales*. Madrid: Editorial Popular, S.A.
- Duterme, Bernard (2018). *Tourisme Nord-Sud: le marché des illusions*, pp. 7-27 . En Bernard Duterme (coord.). *La domination touristique*. Neuve, Bélgica: Centre Tricontinental et Éditions Syllepse.
- Dachary, Alfredo César, Stella Maris Arnaiz y Luis Antonio Anaya (2016). *Turismo: modelo sostén del capitalismo global*, p.13-27. En Arnaiz, Stella Maris y Carlos Gauna (coords.). *Los retos del turismo*. México: Universidad de Guadalajara.
- Guzmán Chávez, Mauricio Genet (2008). “El programa regional de desarrollo turístico de la Huasteca potosina: un análisis desde la perspectiva sociocultural”, pp. 183-211. En Castellanos Guerrero, Alicia y Antonio Machuca (comps.). *Turismo, identidades y exclusión*. México: UAM-I/Juan Pablos.
- Lévi Strauss, Claude (1996). *Race et histoire*. Madrid: Colección Teorema.
- Participación de la Comisión Sexta del EZLN (2015). “Economía política I. Una mirada desde las comunidades zapatistas”, pp. 77-96. En Subcomandante Insurgente Moisés, *El Pensamiento Crítico Frente a la Hidra Capitalista I*. México: Publicación independiente.
- Gasparello, Giovanna (2019). *Impactos sociales y territoriales del Tren Maya. Miradas multidisciplinares*. México:

DEAS-INAH, Departamento de Producción Económica, UAM-XOCH, Altépetl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental AC.

Iturriaga, Eugenia y Yassir Rodríguez (2015). “Racismo y desarrollo: el proyecto turístico Uh Najil”. *Revista Península*, 10 (2): 49-70.

Lizama, Jesús José (2003). *Guelaguetza en Oaxaca: fiesta, identidad y construcción simbólica en la ciudad mexicana*. Tarragona, España: Universitat Rovira I Virgili. Tesis doctoral en Antropología Social y Cultural.

Subcomandante Marcos, Sergio Rodríguez Lascano (editor), (2017). *Escritos sobre la guerra y la economía política*. México: Pensamiento Crítico Ediciones.

Manifiesto por la vida (2002) “Manifiesto por la vida: por una ética para la sustentabilidad”, pp. 149-162. *Ambiente y sociedad*. (En línea). 10. Publicado en junio de 2002, consultado el 11 de octubre de 2020. URL: <https://doi.org/10.1590/S1414-753X2002000100012>

Meethan, Kevin (2001). *Tourism and the global society, place, culture, consumption*. Nueva York: Palgrave.

Morin, Edgar (1981). *Para salir del siglo XX*. Barcelona: Kairos.

Patullo, Polly (2005). *Last Resort: The cost of tourism of the Caribbean*. Nueva York: Monthly Review Press.

Pérez Montfort, Ricardo y de Teresa Ana Paula (2019) coordinadores. *Cultura en Venta. La Razón Cultural en el Capitalismo Contemporáneo*. México: Debate/Penguin Random House Grupo Editorial.

Pérez Monfort, Ricardo y de Teresa Ana Paula (2020). *Estudios folklóricos, ciencias sociales y construcción de estereotipos, en América Latina y México*, pp. 41-77. En Pérez Monfort,

- Ricardo y Ana Paula de Teresa, coordinadores. *Cultura en Venta 2. Claves de la razón cultural en el capitalismo contemporáneo*, México: Colección Debate/Penguin Random House Grupo Editorial.
- Pérez Rodríguez, Claudia Itzel (2017). *Miradas comunitarias a la publicidad turística de Capulalpam de Méndez, Oaxaca*. México: Departamento de Antropología, UAM-I. Tesis de Licenciatura en Antropología Social.
- Robinson, William (2015). *América Latina y el Capitalismo Global. Una perspectiva crítica de la Globalización*. México: Siglo XXI.
- Rodríguez Lascano Sergio (comp.) (2017). *Subcomandante Insurgente Marcos. Escritos sobre la guerra y la economía política*. México: Pensamiento Crítico Ediciones.
- Santamaría Gómez, Arturo y Silvestre Flores Gamboa (2012). *Escenarios de violencia e inseguridad en los destinos turísticos: Mazatlán como estudio de caso*. Sinaloa: Universidad Autónoma de Mazatlán.
- Santiago Mendoza, Rosaida (2016). *Minería y Ecoturismo: Defensa del Territorio y Recursos naturales en Santiago Yosundúa, Oaxaca*. México: Departamento de Antropología, UAM-I. Tesis de Licenciatura en Antropología Social.
- Sulub Ángel. “De la autosuficiencia a la miserable propina del Turismo”. Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible, A.C. *Comunidades Fuertes, Territorios Vivos*. (En línea). Publicado el 13 abril de 2020, consultado el 26 de febrero 2020. URL: <https://www.ccmss.org.mx/de-la-autosuficiencia-a-la-miserable-propina-del-turismo/>
- Sulub, Ángel, María Selena Panti, Elizabeth Mena,

Juan Apóstol Caamal Pech, Luis Ángel Chuc Yam (2020). “Juventudes contra el mal llamado tren maya. Acción Global contra los Megaproyectos. Facebook”. México. Publicado el 5 de agosto, 2020, consultado el 26 febrero 2021. URL: <https://www.facebook.com/Congresonacionalindigenamexico/posts/2628088924174566/> y <http://yanapak.org:8000/radiocni>

Taibo, Carlos (2017). *Colapso. Capitalismo terminal, transición ecosocial, ecofascismo*. Buenos Aires: Libros de Anarres.

Tapia Liliana, y Edgar Rodrigo Tinoco Camacho (2016). *La transformación de lo comunitario en el marco del intervencionismo estatal: ecoturismo en la costa oaxaqueña, Escobilla, Oaxaca*. México: Departamento de Antropología, UAM-I. Tesis de Licenciatura en Antropología Social.

Wallerstein, Immanuel (2007). *Universalismo europeo. El discurso del poder*. México: Siglo XXI.

El Tren Maya: desafíos para un ordenamiento territorial inscrito en la globalización

Jesús Antonio Machuca

Hacia una integración territorial inscrita en la globalización

En el mundo contemporáneo se han impuesto ciertas lógicas y dinámicas territoriales (Sassen, 2006) como consecuencia de la globalización. Éstas se han abierto paso como un aspecto destacado de las tendencias disipativas de la misma, principalmente en donde ha prevalecido la organización y el papel unificador del territorio por parte del Estado-nación. Desde finales del siglo XX hasta casi la segunda mitad del siglo XXI, los gobiernos neoliberales de México se dispusieron a concesionar una gran parte del territorio nacional a empresas mineras transnacionales, lo que afectó gravemente los territorios de numerosas comunidades indígenas y campesinas del país. La explotación y el saqueo de los recursos no renovables, dirigidos hacia el exterior del país, han impedido llevar a cabo políticas de ordenamiento territorial a pesar de que esta política se había planteado como un imperativo mundial y una necesidad de la planeación, por parte de los Estados, para lograr un aprovechamiento racional de los recursos en una etapa crítica como la actual.

Sin embargo, a través de las políticas del Estado-nación se imponen tendencias de orden global ya que, como ha señalado Sassen (2006), en relación con lo que denomina

ensamblajes especializados del territorio, la globalización no constituye un proceso uniforme y homogéneo, sino desigual y diferenciado en el tiempo y el espacio en distintos órdenes: financiero, jurídico y en el plano de las redes globales de la sociedad civil (ancladas localmente o desterritorializadas) que se desprenden de los modos de vinculación en que se han mantenido, unificados en los Estados-nación.

No se pueden analizar las dinámicas territoriales sin considerar las tendencias y efectos de la globalización en sus distintas dimensiones y aspectos. Tanto en América del Sur como en México se observa en la actualidad una readecuación de la forma en que el país se inscribe en la globalización. Al establecer una vía de comunicación para la integración en el sureste, así como un corredor interoceánico en el Istmo de Tehuantepec, el gobierno de México busca aprovechar ventajas turístico-culturales y geoeconómicas.

De los procesos de territorialización se puede decir algo similar a lo que Arjun Appadurai (2001) ha propuesto en relación con los paisajes (tecnológicos, financieros, étnicos e imaginarios) de la globalización, puesto que se pueden identificar distintas formas de incidir en la configuración (ambiental, comunicacional, social y poblacional) del territorio. Puede advertirse, además, la conjunción de dos o más procesos que inciden en una región determinada: el migratorio con respecto a los polos de desarrollo, antes zonas económicas especiales; el turístico en relación con las regiones de biodiversidad y las zonas arqueológicas; el financiero y su vinculación con la urbanización y el cambio de uso del suelo que ocasiona la descampesinización.

La penetración territorial para la extracción de recursos

La construcción o apertura de vías de comunicación para la explotación de los recursos de los países de América Latina son un fenómeno de grandes proporciones y pueden romper la unidad económica y distributiva de los recursos económicos de las regiones y sus ecosistemas. Un caso alarmante ha sido el del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS) en Bolivia, donde se planeó una carretera que cruzaría una extensa región de la reserva de la biosfera amazónica conectada con Brasil, con el propósito de dar salida a productos provenientes de este país hacia el Pacífico. En México, la superposición de la ruta del Tren Maya en un área cultural y de reserva tan delicada como la que se extiende desde Escárcega (Campeche) hasta Bacalar (Quintana Roo) está contraindicado, por principio, para un ordenamiento sustentable del territorio. El hecho de no corregir y desviar esa ruta indica que hay un proyecto para el cual el ordenamiento (con todo lo que ello implica) no es una prioridad.

En ese contexto, la construcción del Tren Maya es indisociable de la manera como se dispondrá del territorio en el sureste mexicano para extender y profundizar las formas: extractiva, productiva, de servicios y renta turística, así como las ambientales del aprovechamiento capitalista de la región.

La intención manifiesta de algunos gobiernos por impulsar políticas nacionales progresistas de corte keynesiano parecería responder al afán de integrarse de forma independiente y sin menoscabo de su soberanía al mercado mundial y alcanzar una posición menos

subordinada y desventajosa, como es el caso de algunos gobiernos latinoamericanos, que podría estar condenada al fracaso en un contexto de globalización porque impulsan sus proyectos con las mismas inversiones de las grandes empresas multinacionales que deberían evitar. Por lo tanto, el carácter nacional está presente sólo en el plano político formal.

De cualquier modo, ello implica dar viabilidad y continuidad a la economía capitalista obstaculizada por el despojo perpetrado por los gobiernos anteriores, aunque sin abandonar el impulso a megaproyectos propios de la etapa del llamado consenso de los *commodities* (Svampa, 2013) cuya estrategia consiste en la extracción desmedida de materias primas y el usufructo sin impedimento alguno, con recursos para los capitales de empresas transnacionales, por lo que el modelo original se mantiene incólume. De ese modo, se trata de algo muy similar al desarrollismo que prevaleció a mediados del siglo XX, sólo que 50 años después, aunado a la misma concepción de modernidad consistente en el crecimiento a ultranza de infraestructura económica, así como del afán distributivo y la creación de empleos que caracterizó a dicho periodo. La diferencia es que ahora da paso a formas extractivas aún más expoliadoras que son el exacto reverso de una sustentabilidad que resulta apremiante.

En esta perspectiva, dichos gobiernos no han tomado en cuenta los actuales focos rojos del cambio climático, los peligros que se ciernen sobre la biodiversidad y la necesidad de considerar debidamente a los pueblos indígenas. La consumación de la apresurada consulta llevada a cabo en el sureste de México a fines de 2019 por el gobierno de Andrés Manuel López Obrador delinea el interés de que los

pueblos indígenas no se conviertan en un obstáculo para un propósito que se coloca por encima de ellos.

Algunos antecedentes

El proyecto de integrar una región con características culturalmente definidas en el sureste mexicano no es una idea nueva. El proyecto Mundo Maya (Sectur, 1994), cuya operación inició entre 1990 y 1993 (durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari), respondió a la aspiración de una integración hegemonizada de México con otros países centroamericanos.

Un atractivo de ese proyecto era que, en su modalidad original, presentaba la posibilidad de lograr la ansiada integración de México con Centroamérica —aunque en un principio fuera sobre todo turística— en torno de una representación idealizada del “Mundo Maya” como elemento cultural unificador de la que participaban cinco países aparte de México (con los mismos cinco estados que ahora forman parte del proyecto del Tren Maya): Belice, Guatemala, Honduras y El Salvador, con todo lo que ello suponía, como la construcción de una red aeroportuaria con conexiones globales y contar con un pasaporte turístico único para recorrer las zonas arqueológicas y centros históricos de los países de la región.

Otro proyecto con un alcance en el plano del ordenamiento territorial ha sido el Plan Puebla Panamá, impulsado durante el gobierno de Vicente Fox. En el Plan Puebla-Panamá y el Corredor Biológico Mesoamericano se fermenta la idea y la tentación de promover una organización posnacional del territorio a partir de un

manejo del territorio centroamericano por parte de organismos de la banca mundial como el BID (Machuca, 2005). Otro proyecto fue el tren transpeninsular en el gobierno de Peña Nieto, pero éste no se consumó.

El ordenamiento territorial concebido en función de un medio de comunicación y transporte

El proyecto del tren maya aparece inicialmente como parte de una estrategia de ordenamiento territorial enfocada desde una política centrada en el establecimiento de un medio de transporte. Esto implica reconocer en el tren un factor –con las virtudes– de ordenamiento. También se ha visto en el turismo (y declarado por los propios funcionarios) una capacidad de organización sobre diversos elementos del ordenamiento territorial. Se impondría una lógica de especialización territorial en lo que representaría la organización espacio-temporal del territorio y la población (por ejemplo, el incremento y distribución del flujo turístico) en función de la rentabilidad capitalista, es decir, de los 19 polos de atracción y “desarrollo” coincidentes con las nuevas estaciones, hacia los que se canalizará principalmente y concentrará el suministro de servicios, así como en función de las rutas de penetración para el ecoturismo y las variaciones estacionales de visitantes.

En los objetivos del Análisis Costo-Beneficio del Tren Maya (Secretaría de Gobernación, 2021), se manifiesta la intención de “promover un modelo turístico en el que los pasajeros [...] recorran las comunidades de la región evitando la concentración turística en un solo punto, generando una derrama económica local, creando

oportunidades laborales y distribuyendo la riqueza a lo largo de la península” (2021).

El problema es que, en abierta contradicción con lo anterior, todo el análisis costo-beneficio, favorece la masificación y la concentración turística en los principales centros turísticos.

Dicho ordenamiento no es algo nuevo. Existe lo que se conoce como Ordenamiento Turístico General del Territorio y el Ordenamiento Turístico Sustentable (Diario Oficial de la Federación, 2019). Este enfoque correspondería a un tipo de ensamblaje territorial por el cual se organiza e interviene en el territorio de acuerdo con una lógica específica.

Otro de los criterios es el aprovechamiento paisajístico y la orientación cada vez mayor de las actividades (económicas y culturales) volcadas hacia una demanda externa en pos del ocio. Se tiene la experiencia de procesos de urbanización y ocupación de los espacios por el comercio turístico que llevan a la exclusión social, la marginación y la segregación de los pobladores y de sus zonas habitacionales.

Podría decirse que una novedad —en realidad aparente— del proyecto del Tren Maya es que supondría una suerte de ordenamiento turístico del territorio en el que el turismo fungirá como el eje rector (el convenio sobre Calakmul firmado por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo [Fonatur] y gobiernos municipales parece ir en ese sentido).

Un tipo de ordenamiento turístico implica la planeación e intervención del Estado en las regiones, centros históricos, zonas arqueológicas y localidades urbanas, con el fin de organizar sus elementos bajo un orden de prioridades y

habilitarlos de forma económicamente eficiente. Desde el turismo en su versión predominante se procede de acuerdo con itinerarios sobre rutas y circuitos en los que se ofrece una diversificación temática que incluye la oferta de segmentos y tipos de destinos: paisajes, zonas y sitios arqueológicos, playas, haciendas con cenotes en sitios sagrados y actos sociales y culturales como celebraciones y rituales, muchas veces adaptados ya bajo un formato que responde a las expectativas del mercado turístico.

De ese modo, el turismo realiza en el territorio la disección o integración de los espacios en función de las prioridades mercadotécnicas para la distribución de bienes y servicios que permiten obtener ganancias. Cumple en ese sentido lo que se propone la glocalización, esto es, la concentración local de los elementos constitutivos y característicos de un sistema de cobertura mundial: conectividad, servicios estandarizados de primer mundo y atracción multinacional de visitantes. El proceso de turistización por el que se produce una demanda como la que representa el Tren Maya favorece esa conectividad y además los polos turísticos estimulan una urbanización que origina desequilibrios.

La integración que se induce desde la perspectiva turística representa una forma determinada de incidir en el territorio y es el símil de una forma de incursión invasiva cuyos puestos de avanzada aparecen indicados en la serie de polos urbanos de cada una de las 19 estaciones previstas (Benítez *et al.* en prensa) . Quizás la estación y región que presentan mayor vulnerabilidad y fragilidad ante al proyecto urbanístico-modernizador sean las de Xpujil, cercano a la importante zona arqueológica de Calakmul (y otras más) a la entrada de la selva que forma parte del corredor del Petén.

Funcionarios de turismo —seguros de que todos acudirán al mismo medio de transporte— calculan la capacidad del tren en relación con la cantidad de turistas —alrededor de cuatro millones— que visitarán el país en los próximos años, dando por sentado que todos acudirán a esa modalidad de transporte e itinerario. Pero en la Manifestación de Impacto Ambiental (Fondo Nacional de Fomento al Turismo [Fonatur], Tren Maya S.A. de C.V., 2020), se habla de varios millones de turistas y se calcula que en el año 2053 llegará a 30 millones de turistas internacionales y 16 millones nacionales (demanda de turistas anuales capturados por el Tren Maya). En cualquier caso, la imagen turística (o imaginario) de un mundo maya establece una representación que impregna todo el panorama, al margen de las condiciones particulares de las localidades. Es un caso muy similar a la visión que describe Edward Said, a propósito del Orientalismo como una transfiguración y construcción imaginaria (y desde luego un estereotipo) del Oriente que se ha elaborado en el Occidente (Said, 2008).

El turismo comparte con el proceso de patrimonialización de la cultura la tendencia a aplicar la selectividad e integración de ciertos elementos de un territorio y sus culturas, e instaurarlos como “lo que, siendo más representativo hay que visitar y conocer”. Desde la promoción turística se establece un rango de importancia e interés sobre los lugares y destinos, así como los modos provechosos de acceder a ellos. Desde luego, el turismo es el medio por el que se accede al patrimonio cultural, pero también es la manera como se lo supedita a un mercado.

En realidad, la vía del Tren Maya constituye el principio de una suerte de penetración territorial que se traducirá en un proceso de expansión en todas las direcciones en el

ámbito regional, ya que se prolonga con vistas a “detonar” las actividades económicas en diversas áreas, como la de establecimientos comerciales a lo largo de la ruta del tren, además de la segmentación y especialización que resultan de los procesos de urbanización hotelera, y hacia las subregiones donde operan las industrias agroforestales y extractivas.

¿Regreso al turismo de masas?

Las consecuencias que se pronostican para el tipo de turismo promovido por el Tren Maya podrían ser las del llamado turismo de masas que prevaleció a mediados del siglo XX y se extendió al último cuarto de siglo, aunque se encuentra de modo persistente en la actualidad, sólo que en grado menor y sin la fuerza de atracción que tuvo originalmente en las grandes zonas hoteleras del país.

El turismo de masas expresó en su ámbito propio las características de un modo de organización de la producción económica y acumulación del capital consistente en la concentración de grandes instalaciones fabriles, maquinaria y trabajadores en un sistema conocido como fordismo, basado en la línea de montaje.

Una característica de este modelo en el ámbito de los servicios turísticos ha consistido en dirigir a un público numeroso, que se moviliza y concentra en los principales destinos y centros vacacionales en los que se atiende y proporciona servicios dentro de esquemas homogeneizadores. Esto comprende los medios de transporte y la ocupación de habitaciones en hoteles y restaurantes con elevada capacidad para la recepción de una clientela numerosa, con el fin de satisfacer una demanda de carácter estandarizado en lo que habría

sido una réplica del ámbito productivo y sus procesos de fabricación en serie.

Sin embargo, ese modelo ha tenido graves consecuencias en las localidades donde se ha establecido, al propiciar la transformación drástica de los paisajes vernáculos además de suscitar una urbanización desordenada y una segregación social concomitante. Además, se diseña una planeación para usuarios distintos de los habitantes originales, dado que prevé una movilidad poblacional similar a la de las grandes urbes industriales, cuya característica ha sido tanto la serialidad como la aglomeración que inducen a experimentar un estado de anonimato y despersonalización.

El turismo de masas implantó en escenarios idílicos los desarrollos urbanos modernos, y dio lugar a la contaminación y la depredación sin contemplaciones de los ecosistemas, no sólo locales sino con consecuencias en regiones enteras, en las que produjo marginalidad y desigualdad social y económica en zonas carentes de los servicios indispensables, además de efectos como la especulación inmobiliaria con el incremento del precio del suelo y la inflación de los precios de los bienes en general. A ello se añade la salarización y mercantilización de las relaciones sociales, que no impiden la degradación de las condiciones de trabajo al “subordinar a la población local, convertida en personal doméstico al servicio de los capitalistas globales” (MacCannell, 2007:15) cuando no son desplazados.

Fue sólo hasta el último cuarto del siglo XX que, ante el declive de dicho modelo en los centros turísticos como Acapulco, Cancún o Ixtapa, así como ante la

presión de los reclamos del ambientalismo, se buscaron formas de reducción del impacto, reorientando el objeto del interés turístico hacia los atractivos culturales y naturales, para evitar la presión excesiva sobre ciertos destinos. También se procuró inducir la dispersión territorial, tanto de los visitantes como de los propios servicios de hospedaje, aunado a la diversificación de la oferta de atractivos, haciendo de la sustentabilidad un distintivo que todos los agentes turísticos se dispusieron a ostentar.

De manera paradójica, con este cambio de giro del turismo se inauguraba una etapa más en el proceso de expansión sobre nuevas áreas mediante una colonización ambientalista de regiones ricas en recursos de la biodiversidad. Con ello se vio la oportunidad de aprovechar espacios que habrían de aportar una renta turística del suelo y el paisaje, como no lo había hecho el turismo de masas.

Esta segunda modalidad, que corresponde al modelo de acumulación capitalista flexible (aunque no deja de tener efectos) está presente también en la apertura del Tren Maya y forma parte de su promoción. En consecuencia, no sería aventurado sospechar que este modelo podría ajustarse de modo conveniente a los espacios ecoturísticos que son más socorridos por el turismo en boga, en virtud de la cobertura territorial de la ruta del tren, así como por la distribución gradual, dispersa, extensa y dosificada de los viajeros en los puntos del itinerario. Esto es, se trata de una adecuación y organización técnico-espacial entre sistema de transporte y centros de valorización turísticos.

Esto no significa que se haya abandonado la modalidad

de turismo basada en la construcción de infraestructura hotelera, como se prevé en el tramo de Tulum-Cancún, donde hay una gran expectativa de inversión del capital financiero volcado al sector inmobiliario y carretero.

Si el turismo de masas se asocia a la etapa fordista y se perfila con ella, no es sino con la globalización que se manifiesta y deja sentir en toda su expresión, esto es, como una confluencia (multilateral) de los factores de la globalización capitalista sobre los centros locales (glocalidad). Y es posible que se quiera ver en el Tren Maya el tipo de transporte ad hoc para un flujo turístico que se ha incrementado sobremanera y ha diversificado la gama temática de sus destinos y segmentos de consumo.

Sin embargo, al tratarse de un sistema de transporte masivo como se pretende, contribuirá a la saturación y el desbordamiento de la capacidad para recibir visitantes en las localidades, tal y como se ha visto en el turismo de masas, todo lo contrario de lo que se propondría en un modelo distributivo y sustentable. En ese sentido, el Tren Maya se puede convertir en un factor que activaría una escalada de sobrepoblación en la cual ese problema no existe y sería contraproducente respecto del objetivo de lograr un turismo de bajo impacto.

Ello se refleja también en la presión ejercida en el consumo y agotamiento (sin reposición) de los recursos locales, ya que con el Tren Maya se atraerá y desplazará a una cantidad considerable de turistas hacia regiones del sureste que recibirán el impacto de una demanda (imperativa es poco decir) por servicios de primer mundo, los mismos que se han generalizado en todo el planeta como consecuencia de la globalización. Esta demanda se presenta en la modalidad (más tradicional) del turismo

de masas, pero también en la pretendidamente más ecológica de nichos. Esto se ve acentuado como efecto de la competencia mundial entre regiones turísticas, que en cualquier caso altera las condiciones de vida de las pequeñas localidades.

El turismo ha constituido uno de los componentes del proceso de acumulación capitalista en dos sentidos: al convertirse en la opción de muchos campesinos que pierden sus tierras o se ven en la dificultad de seguir trabajándolas y optan por la alternativa ecoturística (lo que significa la desruralización o descampesinización) en un contexto de urbanización creciente y, por otra parte, como un polo de absorción de trabajadores potenciales que acuden a contratarse en la construcción o los servicios de las grandes zonas hoteleras como Cancún. Con ello se completa la secuencia de cercamiento (económico y jurídico), desposesión y puesta a disposición de la mano de obra para contratarse en el sector turístico establecido (como un proceso paralelo al ordenamiento territorial) aun si no se trata de una actividad productiva en sentido económico estricto.

Discrepancia entre promesa turística y velocidad de las comunicaciones

Es factible que se quiera promover un tipo de turismo cultural que lo haga coincidir con el aprovechamiento del patrimonio cultural y el desarrollo sostenible, para cumplir con los Objetivos del Milenio para el Desarrollo (ONU), aplicando incluso acuerdos como el Código de Ética Mundial para el Turismo (ONU-OMT, 2001) que sobreentiende comportamientos más responsables en las

zonas turísticas existentes, y programas como el Turismo Sostenible-Eliminación de la Pobreza que, supuestamente, consiste en impulsar un nuevo desarrollo rural sin abandonar la actividad agrícola, apoyar la micro y pequeña empresa, que integra la participación de los pueblos locales a los proyectos y beneficios turísticos; conservar los sitios declarados patrimonio de la humanidad, preservar la cultura y la herencia tradicional, así como mantener la paz con énfasis en la lucha contra la pobreza (Boucher, 2006) .

Esto ocurre de manera notoria en las formas de relación y uso del entorno en contraste con la celeridad y dinámica de un medio de transporte cuyo trayecto lineal genera una espacialidad de acortamiento de tiempo y distancia. Se hace patente así la contradicción entre dos lógicas en el intento de conciliar la rapidez del tren, cuyo promedio será de 160 km/h (a esa velocidad el paisaje visual casi se borra), lo que estaría contraindicado para el disfrute turístico y contrastante con el ritmo de vida (más lento) de las localidades. La difusión rizomática de rutas y senderos turísticos que se desprenderán del trayecto o ruta principal del tren perfila un ritmo distinto. Se trata de modos diferenciales de organizar el tiempo y el espacio, que se expresan en distintas secuencias y modalidades de la actividad. Es la misma contradicción observada entre la intención turística de dar una impresión paisajística, asimilable y bucólica, y el imperativo de la eficacia y celeridad del servicio proporcionado, con el acortamiento de tiempos por la velocidad del transporte en la globalización.

De lo anterior se desprenden dos posibles conclusiones que permitirían ver el fenómeno de dos maneras diametralmente distintas: la primera denota la dificultad

de conciliar la doble función: turística y comercial del tren, pues se trata de dos dinámicas: la recreativa, que busca desentenderse del ritmo laboral y el tiempo de la urgencia y la del just in time de la distribución y circulación de mercancías o, por el contrario, indicaría la compatibilidad y reconciliación entre el tiempo comercial y el turístico: urgidos ambos, a fin de cuentas, por la prisa de la rentabilidad, salvando distancias en corto tiempo y la puntualidad de horarios, así como por el aspecto de dispositivo que adquiere para el traslado, trátase de personas (turistas y empleados) o mercancías, pertenecientes todos a la misma lógica del capital.

Riesgos de afectación a las zonas arqueológicas

No se ha reconocido oficialmente el problema que representa el número de zonas y sitios arqueológicos existente y, entre ellos, los que podrían ser afectados a lo largo de la ruta por donde pasará el Tren Maya. Por otra parte, no hay criterios o indicadores para evaluar el riesgo de afectación del patrimonio cultural vivo de las comunidades y es necesario elaborar una política apropiada para una planeación “culturalmente integral” del turismo, con delineación de criterios y medidas para evaluar las consecuencias de los procesos deletéreos que pueden desencadenar obras y megaproyectos como la del propio Tren Maya.

En el aspecto demográfico, persiste el riesgo de un impacto desmesurado por el flujo turístico en diversas zonas arqueológicas y, en particular, en la zona mixta (cultural y ambiental) de Calakmul (con Declaratoria de la UNESCO) donde ya es considerable, sobre todo en las temporadas altas. Esta zona colinda con la localidad de

Xpujil, que será una estación de la ruta hacia Bacalar y podría considerarse quizá como el eslabón más débil del trayecto del tren en su ingreso por la selva que conecta con el Petén.

En consecuencia, en las zonas arqueológicas el lugar de una educación patrimonial es ocupado en buena medida por servicios turísticos que suplantán a una política dirigida a la formación y compenetración de la población con la materia de su cultura propia. Y tampoco se cuenta con una política dirigida al turismo como un fenómeno multidimensional y complejo, apoyada en las aportaciones de los estudios antropológicos en ese campo, ya que las medidas que se adoptan son limitadas para satisfacer o responder a la presión ejercida por el propio turismo. No es casual que en el medio turístico se le llame patrimonio turístico a esta sinécdoque turística que sirvió de plataforma para promover el imaginario de un Patrimonio de la Humanidad.

La saturación creciente en los destinos turísticos es también la de una afluencia sofocante en las principales zonas arqueológicas, espacios culturales y centros históricos; es un fenómeno mundial, con consecuencias que han suscitado la protesta de los habitantes locales, como ha sucedido en Barcelona y Venecia en la denominada turismofobia. Y en ésta, los propios visitantes —en una suerte de reversibilidad— sufren las consecuencias de las que ellos son portadores.

Por su parte, de manera complementaria, representa un fomento a un turismo que, como todo indica, devendrá en un turismo de masas, bajo la idea de que es un motor del desarrollo, y corresponde a la concepción del desarrollismo

que caracterizó a las políticas de numerosos gobiernos a mitad del siglo XX.

La ruta del Tren Maya inducirá el incremento de la carga de visitantes en zonas arqueológicas específicas, especialmente si sus paradas coinciden con ellas, así como con los nuevos núcleos de población planeados. Para prefigurar los puntos de saturación que se alcanzarán se ha puesto como ejemplo el de Calakmul, donde el incremento de los visitantes será exponencial. Y no es suficiente que una política de conservación del patrimonio arqueológico se reduzca a constatar “cuánto es lo que pueden soportar todavía —antes de colapsarse— las estructuras” como un límite catastrófico. En algunos sitios, la vulnerabilidad y el deterioro son evidentes, como en el caso de los frescos de Bonampak, que no resisten la carga (si así puede decirse todavía) o presencia de más visitantes.

Las estrategias militares han mostrado las formas de intervenir en los territorios; para incursionar en ellos se trazan líneas que los cortan, rompen, aíslan y separan sus partes y con ello se debilita y fragmenta la unidad de sus espacios y regiones, para luego unificar otros de manera conveniente para establecer el control centralizador de una nueva entidad intrusiva. Esto sucede también en el caso de la integridad de los ecosistemas cuando se construyen carreteras en áreas selváticas. Las reservas de la biosfera del país ya se han afectado en ese sentido y podrán ser objeto de un daño aún mayor. En efecto, el Tren Maya será apenas el inicio de otros proyectos y estrategias que incluirán una readecuación territorial, consistente en un circuito de comunicación desde el que se fomentará un tipo de poblamiento prioritariamente turístico y local, en lo que vendría a ser una urbanización de la selva.

Entre las especies vivas, las rutas y los corredores biológicos (que son condición de su existencia) aseguran la conectividad y un *continuum* propio de la biodiversidad que es a la vez su condición vital. La penetración humana en las regiones de reserva conlleva procesos de poblamiento, con todo lo que implica la consolidación de sus asentamientos. Asimismo, la infraestructura y la tecnología de las comunicaciones suponen el crecimiento y la expansión, y con ello la degradación de ecosistemas, ya que presentan dinámicas y requerimientos de tipo alotecnológico (Sloterdijk, 2006). En ese sentido, el Tren Maya puede dar lugar a procesos sociodemográficos y económicos indeseables y difíciles de contener una vez desencadenados, con sus consecuencias de especulación, deforestación, erosión del suelo agrícola y forestal, así como la puesta en riesgo de extinción de especies de animales y tipos de vegetación, con lo que se rompen los equilibrios.

¿Un itinerario cultural?

La ruta del Tren Maya no define un trazo cualquiera, sino que circunscribe un periplo que se aproxima a las características de lo que ICOMOS-UNESCO (2008) ha definido como un itinerario cultural. Conforme a ello, se aproxima a la intención de abarcar una región cultural de larga duración histórica que comprende el mayor conjunto de zonas arqueológicas del país. Sólo que, en caso de que se lo identificara, conceptualizara y proclamara como un itinerario cultural, dicho espacio debería comprender el marcaje de los límites de una zona de amortiguamiento; un plan estratégico destinado a la salvaguarda y la creación de organismos destinados a la investigación y valoración

del mismo junto con su entorno, es decir, un ordenamiento cultural del territorio

En el concepto del itinerario cultural prevalece una centralidad, prioridad y finalidad de orden cultural que no se considera ni reconoce debidamente en el proyecto del Tren Maya. En realidad, el tren no está inscrito en un ordenamiento cultural, sino que el elemento cultural se supedita al proyecto eminentemente turístico. Por ello, lo más probable es que los recientes descubrimientos arqueológicos en Yucatán y Quintana Roo, logrados gracias al LIDAR (Light Detection and Ranging) mediante rayos láser, se pongan de manera preferencial a disposición del consumo y la organización turística de los espacios, más que a una reconstrucción de la visión histórica del pueblo maya y la reprogramación cultural para los habitantes del país.

Sin duda, la profusión de sitios y zonas que quedarán dentro del área de influencia y el paso del tren dará lugar a una intensificación de las tareas y medidas de vigilancia, protección y atención de visitantes en las zonas y sitios arqueológicos. Además, es previsible que muchos visitantes se dispondrán a realizar incursiones a nuevos sitios en el trayecto por vías secundarias. Ello exigirá un esfuerzo descomunal por parte del INAH para proteger los sitios ahora visitados y que apenas hace algunos años se reconocían como un universo inabarcable para la insuficiente capacidad de cobertura y protección por parte de la institución.

Tampoco es probable que la vía cambie de dirección ante los cientos de sitios arqueológicos que se interpondrán en su camino, dado que su ruta se ha diseñado para atravesar la región más densa en restos arqueológicos. Se corre el

riesgo de que las labores de rescate y salvamento se limiten a remover algunas piezas recuperables antes de que pase el tren, ya que desviarlo de su ruta no es factible.

Se espera un flujo considerable de población a instancias del tren, pero no en todos los casos se ha concedido suficiente atención al aspecto preventivo ante los efectos de crecimiento y proliferación de establecimientos, comercios y negocios de todo tipo, dado la demanda de servicios paralelos a la construcción de la vía. A la dinámica de la población asentada se añade la intermitente de los visitantes, cuya afluencia deberá asegurarse como una cantidad mínima de pasajeros requerida, para que el transporte pueda ser rentable, según se muestra en estudios elaborados sobre la rentabilidad de trenes de diferentes países (Martínez, 2019). En otras palabras, por principio y definición, el tren no puede tener sino efectos de enormes magnitudes.

El ordenamiento territorial típico-ideal y la contradicción que encierra

El proyecto del Tren Maya es parte del llamado Proyecto de Reordenamiento Territorial del Sur-sureste de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del gobierno de López Obrador. Este proyecto se relaciona con otros programas regionales, como Sembrando Vida, Programa de Comunidades Sustentables y el Corredor Multimodal Interoceánico.

Un aspecto sobresaliente común a ambos proyectos es la habilitación y liberación territorial hacia un nuevo tipo de disposición del territorio que hará posible penetrar en las

regiones con ricos recursos de la biodiversidad (como será la selva de los Chimalapas, accesible a actividades de la zona del Istmo), además de que el corredor interoceánico funcionará como conector global en áreas con instalaciones para la producción industrial, y constituirá una zona de retención migratoria con las características y la función de una línea fronteriza de nuevo tipo. Dicha frontera deslocalizada y desplazada hacia el interior del territorio nacional, que desborda el paradigma de la frontera nacional.

Una característica de este ordenamiento es la de dividir territorialmente los tipos de actividad económica: del ocio y los servicios, por un lado, y la industria de la transformación (maquiladoras) por el otro, dirigida por lo general a la exportación y la absorción productiva de fuerza de trabajo en las zonas francas, además de la política-demográfica o migratoria para asegurar en un solo dispositivo las funciones simultáneas de contención y absorción de trabajadores centroamericanos.

Esa “división” es indicativa también de una conectividad y articulación del Tren Maya con la vía del Istmo de Tehuantepec. En esa dimensión se puede identificar el alcance hemisférico y de emplazamiento global de la región. Baste advertir la intensificación y concentración —aparentemente coyuntural— de la oleada migratoria multinacional en la frontera sur de México, que todavía apunta en dirección de la frontera norte.

La presión que ejercen las tendencias de la globalización hacia la segunda década del siglo XXI se deja sentir en las economías y la reconfiguración territorial de los Estados-nación. Por ello es que el concepto y proyecto de un

ordenamiento territorial, como un tipo de planeación, gestión y organización racional del territorio de acuerdo con principios de sustentabilidad y de orden político democráticos, no dejan de ser un modelo ideal-normativo de tipo weberiano. En la realidad se producen fuertes tensiones ocasionadas por externalidades y formas de intervención y explotación desmedida de las tierras nacionales por el capital transnacional, como sucede en el caso de la minería y los monocultivos extensivos como la soya y la palma africana. Imponen condiciones que sustituyen al ordenamiento y se hacen pasar por él. Dichas fuerzas representan la modalidad de explotación requerida para el modelo de acumulación extractivista que tiene lugar en la actualidad en un plano mundial (Svampa, 2013).

Los Estados modernos se proponen llevar a cabo políticas de ordenamiento territorial por la necesidad de establecer formas racionales de organización de los territorios nacionales para su mejor aprovechamiento. Dicha tarea supone la planeación y, en fecha más reciente, la aplicación de principios y criterios de sustentabilidad. Suele suceder, sin embargo, que los intereses de acumulación del capital se imponen a través o por sobre los principios del ordenamiento haciéndose pasar incluso por ellos.

En el caso del Tren Maya se impulsará lo que parece un reordenamiento en el área de influencia de su ruta, como ya se constata actualmente en las áreas de conurbación de ciudades como Mérida, y que se acentuaría en los tramos como el de Tulum-Cancún, donde se prevé la inversión inmobiliaria y carretera. Se puede prever que una política consistente en la apertura de las regiones ricas en biodiversidad, expuestas a variadas formas de explotación, puede llegar a tener efectos devastadores, lo que entraría

en contradicción con el concepto mismo del ordenamiento y las condiciones que hacen posible una reproducción económica sustentable.

El tipo de crecimiento previsto en la ruta del tren por parte del Fonatur se basa ante todo en las expectativas del flujo turístico, lo que resulta evidente en el caso de la ciudad de Palenque, rediseñada en maqueta de forma idealizada, ya que se verá rebasada con toda seguridad en la realidad. Sin duda, hay elementos de planificación anticipados en el proyecto gubernamental, pero dispuestos en un contexto en el que se estimulará y activará un crecimiento inducido, excesivo y desruralizador en el que no había las condiciones ni los factores para precipitarlo. Desde luego que con ello se fomentará más la concentración de población atraída por la necesidad de fuentes de trabajo.

En fecha reciente se ha establecido un convenio de Fonatur con Habitat, organismo de las Naciones Unidas [ONU], para lo que se denomina Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la Región Sureste de México -Corredor Regional Tren Maya; en ese documento se propone

crear un corredor regional basado en un esquema de ordenamiento del territorio; redefinir el sistema regional de ciudades; repensar y cambiar ventajas comparativas de las microrregiones; determinar los papeles de intermediación de algunas ciudades para articular zonas urbanas y rurales; evitar la generación de desigualdades en el territorio (Fonatur, 2019).

Para que el proyecto del Tren Maya cumpla con esos requisitos y objetivos tendría que formar parte de un conjunto de estrategias y una adopción de medidas dirigidas

a contener ciertos procesos acumulativos para equilibrar los factores del desarrollo regional, en particular si tiene como fin el de integrar a las localidades y la población que pudieran quedar marginadas de las rutas principales.

Para ello, la ONU-Habitat y Fonatur quieren asegurarse de que la consecución del proyecto no tendrá efectos adversos en el patrimonio cultural, aunque sólo se toma en cuenta el arqueológico. Y, sin embargo, este segundo organismo apoyó el proyecto turístico que incidirá en Calakmul y se anunció con precipitación.

Podría decirse de forma más drástica que debería impulsarse un ordenamiento que sirva para contrarrestar los efectos adversos que pudieran resultar del proyecto del tren, más que para el aprovechamiento de sus supuestos beneficios.

Si de lo que se trata es de proponerse objetivos para conjurar los pronósticos más pesimistas, el hecho de alinearse con la Agenda 2030, como se pretende en la propuesta de Fonatur-Habitat para el Tren Maya, supone situarse en una dimensión que parece utópica para el siglo XXI, ya que todo conspira en contra de lo que se propone dicha agenda, pese a lo absolutamente perentorio de sus propósitos. Las metas del Milenio se recorrieron para 30 años más, pero en las condiciones actuales eso es mucho tiempo. Los pronósticos presuponen que hay límites inaplazables que no son convencionales y no hay impunidad que valga para ese tipo de descuido.

La consulta gubernamental que se llevó a cabo a fines de 2019 no menciona los riesgos que conlleva la realización del proyecto, tras considerar que la construcción de una vía como el Tren Maya será el punto de partida (y activador)

de una serie de procesos concomitantes de transformación regional, que seguramente dejarán sentir efectos adversos o indeseables (Boudon, 1980), sobre todo si lo que se aplicará es un modelo de modernización de las comunicaciones de gran impacto sobre todo tipo de condiciones y algunas en especial delicadas como las medioambientales. Ello contrasta de manera radical con la intención de proteger tierras, recursos y población.

Desde la perspectiva oficial se impulsará una reforestación que tendría como finalidad restablecer la biodiversidad y la producción agroecológica. Sólo que, en lugar de ello, se planea la siembra (¿sustitutiva?) de árboles frutales, en lo que parece un modelo de monocultivo que no sería lo más recomendable si se piensa en una regeneración integral de los ecosistemas.

Un hecho que no se puede soslayar es que éste es un tipo de ordenamiento territorial que no se dirige sólo en un sentido endógeno, sino que es de orden geopolítico y alcance supranacional. Es ante todo un ordenamiento para la integración del país con la economía global sobre la base —pretendidamente— de un régimen de economía mixta (de participación estatal y capital) adaptado al esquema muy extendido de zonas francas y zonas económicas especiales.

Ante dicho panorama, cabe preguntarse, como lo señala Ana Esther Ceceña:

¿qué margen de acción tendrá el Estado para garantizar sus principios de sustentabilidad e inclusión social?
¿Será realmente el Estado el promotor principal de un proyecto de 'desarrollo regional' o será más bien el medio utilizado por otros intereses (económicos)

para implementar un proyecto prácticamente privado?
(Ceceña y Veiga, 2019).

Una política de ordenamiento territorial cuya prioridad sea la integridad de los territorios indígenas y el manejo propio de sus recursos (como son las áreas de reserva y cuencas) significa que no se privilegiará la construcción de grandes obras de infraestructura para favorecer al sector privado en detrimento de las comunidades principalmente agrarias. Un ordenamiento territorial para el cual la sustentabilidad es fundamental implica la preservación irrestricta de los ecosistemas, los pueblos y el respeto al equilibrio al que han contribuido las comunidades indígenas del país.

La apuesta en este caso se refiere a la posibilidad de una política de ordenamiento territorial para lograr un manejo distributivo y sustentable de los recursos de las regiones de México, frente a la apertura y acceso irrestricto a los territorios del sureste del país para transitar, instalarse y sustraer sus recursos, lo que favorece en todas sus formas la explotación de la mano de obra nacional e internacional disponible, así como el de los recursos de la biodiversidad, muchos de ellos con valor estratégico.

La reestructuración territorial en perspectiva se presenta en dos ámbitos territoriales: la integración económica con las economías de los países centroamericanos con el Programa Integral para el Desarrollo de la Frontera Sur y Centroamérica; asimismo, el problema migratorio (cortinas de desarrollo) con el objetivo de evitar el tránsito de migrantes (Flores *et al.*, 2019a), lo cual parece contradictorio visto desde cierto plano, ya que (como se ha señalado) tanto el Tren Maya como las infraestructuras de las Zonas Económicas Especiales serán un factor de atracción de las migraciones.

A ello se añadiría el interés renovado por reanudar el anterior proyecto del corredor biológico mesoamericano en la que sería una estrategia ambiental de ordenamiento, pero también una suerte de gobernanza ambiental de orden supranacional, con el riesgo de quedar bajo el control de los organismos financieros, más que de los Estados centroamericanos.

Por otro lado, en el Istmo de Tehuantepec, la planeación de una vía transoceánica servirá para comunicar las rutas de mercancías entre el océano Atlántico y el Pacífico y con ello integrar al país y la región de modo más directo y estrecho con el mercado mundial, con todo lo que ello implica. El hecho de establecer una zona de interés global común, generaría un derecho de servidumbre o de paso, además de que se convertiría en un área de interés estratégico para muchos países. Esto tendría consecuencias adversas para la soberanía, ya que el territorio nacional se vería surcado por la mitad en lo que se define un clivaje de alcance global, con lo que la integridad geográfica y política pasará a la condición de una mera virtualidad con el establecimiento de una zona de libre tránsito y de interés multinacional (*de jure* o *de facto*).

Asimismo, y como confirmación de lo anterior, se prevé el establecimiento de una zona económica franca a lo largo de la franja territorial en la que ya se tiene prevista la instalación de 10 parques industriales. Se trataría de una zona regida por normas especiales distintas de las nacionales (Eric, 2019: 25), lo que representaría un menoscabo de la soberanía en dos aspectos: por el tipo de apertura y cesión del territorio al libre tránsito y por el tipo de asentamiento y dominio territorial productivo por el que se restablecen las economías de enclave.

En efecto, la existencia de reglamentaciones territoriales especiales o de excepción, generalmente por encima de las legislaciones nacionales, permite advertir lo que ha señalado Saskia Sassen (2006) a propósito de las diversas formas en que se ejerce una impronta en los territorios. Aquí prevalece una modalidad en la que se articulan los emplazamientos de infraestructura y productivos con el tipo de reglamentación territorial que se establece en el plano jurídico. De manera similar a lo que se aprobó en el Protocolo de Nagoya, al establecer una reglamentación supranacional (por encima de las nacionales) para legitimar la exacción de los recursos de los países por parte de las corporaciones, las zonas francas contarán con condiciones análogas, lo que impediría el obstáculo que podrían representar las leyes nacionales.

Resulta insoslayable identificar el carácter del régimen de López Obrador para discernir el tipo de ordenamiento territorial que se impulsará y se perfila en el actual gobierno. Por un lado hay una serie de declaraciones optimistas acerca de los beneficios que se obtendrán con obras como la del Tren Maya, y más aún ahora desde el fondo de la crisis pandémica del Covid-19, para la cual la construcción del tren reaparece como una razón de peso para encontrar una salida económica para el país, al ofrecer 76 mil empleos “a corto, mediano y largo plazo”, pero no pueden dejarse de advertir las graves consecuencias que podrían resultar de la estrategia que está por adoptarse, aparte de las cuantiosas inversiones de capital y el subsidio gubernamental que representará el costo de dicha obra.

Una etapa de planeación implica “la inclusión de representantes locales, expertos, asociaciones civiles y ciudadanos” (Martínez, 2019: 8). Es lo que se podría

considerar como la gestión social requerida para llevar a cabo un ordenamiento territorial. Por lo tanto, habría que preguntarse si lo que se anuncia y presenta como un ordenamiento de este tipo no es otra cosa que un acondicionamiento de los territorios para su puesta a disposición como objeto de explotación. Esto implica una incursión de agentes y fuerzas económicas que se ciernen sobre los recursos ambientales y de todo tipo.

Lo más probable es que ello ocasione el desencadenamiento de procesos que se salgan de control y la destrucción de importantes áreas con recursos de biodiversidad, así como los efectos sobre numerosas comunidades regionales por parte de diversos agentes económicos, con la consecuente degradación de las condiciones existentes como la pérdida y sustitución de cultivos hacia monocultivos; y la especulación de las tierras y abandono de la agricultura en muchas localidades hacia la tercerización de la economía. Aun así, se puede advertir que hay sectores empresariales de la región que se aprestan a recibir los supuestos beneficios que les aportará el paso de la ruta del tren por sus tierras.

Si se revisan los principios en los que se basan las propuestas de ordenamiento territorial en otros países, se puede observar que su aplicación en México se aleja completamente de dicho modelo, en particular en una etapa como la actual en la que las consecuencias de una catástrofe climática son inminentes. Ello nos coloca ante la urgencia de un cambio hacia el uso de energías renovables y el establecimiento de prioridades de sustentabilidad ecológica y, desde luego, opuesto al actual régimen de capitalismo depredador que prevalece. Lo mínimo por hacer es esforzarse en revertir los efectos desencadenados que se

vislumbran como una fatalidad en el horizonte mundial y nacional. De otro modo, se condenará al fracaso a mediano plazo, es decir, en cuestión de décadas.

Escenario geoeconómico y geopolítico

El anuncio del proyecto del Tren Maya ha llevado al posicionamiento de diversos países y empresas interesados para invertir en él. Uno de ellos es China, en relación con la promoción de las vías ferroviarias transoceánicas (como ha sucedido en el continente sur, concretamente en Brasil a Perú). En el caso de México, China ha manifestado su interés de invertir en la construcción de la vía ferroviaria turística y comercial que conducirá hasta el Caribe y que, como se sabe, se conectará con la vía transoceánica que comunicará con los dos océanos por el Istmo de Tehuantepec, además de otras rutas derivadas sobre la costa del Pacífico (hacia Puerto Chiapas) por un lado y, quizá (como lo promueven algunos agentes económicos), hacia el centro del país desde el Istmo hasta Puebla como se perfilaba durante la presidencia de Vicente Fox.

Lo anterior permite inferir que esta apertura hará posible la explotación de la región selvática del sur: tanto la reserva de los Chimalapas desde el corredor del Istmo de Tehuantepec; la Selva Lacandona al pasar por Chiapas; Sian Ka'an en la península de Yucatán y la parte de la selva que conecta con el Petén guatemalteco desde Campeche, o bien por el corredor biológico del Usumacinta desde Tenosique, Tabasco, hasta Centroamérica (se acaba de añadir otra estación de la ruta en Balancán) que comprende una parte del llamado Corredor Biológico Mesoamericano.

Con ello se perfila la amenaza de destrucción de los ecosistemas más importantes del país, resultado de una globalización de los agentes y efectos que la ocasiona. Ello incluye la expansión económica de China, que no se había considerado en grado suficiente, pues sólo se había concebido a la globalización como un fenómeno del capitalismo occidental. Sin embargo, hace algo más de diez años comenzó a llamar la atención de la prensa europea lo que denominó una globalización al revés, cuando se advirtió el desplazamiento de mano de obra de China para participar en la construcción de obras de infraestructura en países como Argelia y Rusia.

Cabe señalar que la nueva Ruta de la Seda —invirtiendo el sentido del trayecto de Marco Polo, de China hacia Europa— tiende a extenderse hacia América del Sur y dirigirse no sólo a la obtención de materias primas (soya, cobre, cobre refinado, petróleo y acero) sino a la construcción de infraestructura, que es el interés de esta potencia de alcance geoeconómico, como se mostró en el caso del frustrado proyecto del canal transístmico en Nicaragua.

Los agentes económicos informales han propuesto a los campesinos de Calakmul el arrendamiento de sus tierras para aprovechar las maderas preciosas (como la caoba ya muy talada), y el proyecto de construcción de tres centros urbanos de 50 mil habitantes en la región selvática para recibir turismo.

Otros casos de infraestructura para la conectividad interoceánica, incluso por vías fluviales, son los del proyecto de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) para la extracción de los recursos minerales y naturales de América del Sur (Zibechi,

2019). En México se perfila la conexión con el Caribe y Centroamérica, pero la más importante será la interoceánica en el área del Istmo de Tehuantepec, cuya transformación en un área de conectividad global tendrá repercusión en la soberanía nacional. Desde luego no se trata sólo de un corredor ferroviario y carretero, sino de una conformación subregional en la que se establecerán zonas económicas especiales o zonas francas que requieren una organización del territorio con fines industriales y para la exportación.

Puerto Progreso es un ejemplo de la persistencia de las zonas económicas especiales, inauguradas durante el sexenio de Enrique Peña Nieto, desde donde se exporta de forma especializada tecnología de comunicaciones.

Otro ámbito en el que se perfila la aplicación de una estrategia jurídica y financiera con repercusión sobre las condiciones de un ordenamiento territorial es el que se refiere al fideicomiso Fibra-Tren Maya mediante el cual se consumará un proceso *sui generis* de expropiación blanda (como si fuera una cesión voluntaria) de las tierras de los ejidatarios afectadas por el paso del Tren Maya y la instauración de nuevos polos de desarrollo asociados a las 19 estaciones del proyecto (Flores *et al.*, 2019). Tales organismos aparecen como *community trust* o fideicomisos comunitarios, contrapuestos a la “organización comunitaria y propiedad social de la tierra” (Flores *et al.*, 2019: 8).

Esto se vincula con el hecho de que se requerirán tierras adicionales para el tren. Según Mathieu Tourliere, el Tren Maya requiere de aproximadamente mil hectáreas alrededor de cada una de las 19 estaciones esparcidas en el recorrido, aparte de los 20 metros en ambos lados de los 1 425 kilómetros de vía.

Ello supone la conversión de los ejidatarios en socios menores del capital financiero: fórmula mediante la cual los afectados aparecen como beneficiarios y en el lado de quienes serán los principales usufructuarios acaudalados (el mismo esquema del Protocolo de Nagoya bajo el formato de participación de utilidades).

Conlleva la pérdida de la tierra sin pasar por el despojo abierto mediante la cesión voluntaria, empeñando los medios de vida y disociando la posesión con respecto de la propiedad formal de la tierra y la integración desigual en el capital financiero. La aparición de los ejidatarios como socios no es una idea nueva; en México se encuentra en las políticas de ejidos colectivos del sexenio de Luis Echeverría, pero también en los esquemas de planes de manejo propuestos por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), para lugares sagrados en reservas de la biodiversidad.

La marca Tren Maya ya se halla registrada ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Intelectual. Por otra parte, los organismos financieros representativos del capital financiero, que es la forma más acabada de la dominación del capital, reemplazarían a la propia organización social comunitaria.

Según Flores *et al.*, los nuevos fideicomisos permitirán “asociar zonas habitacionales, centros comerciales, hoteles, corredores industriales y agroindustriales en un solo esquema de ordenamiento territorial y urbano, impulsado por un proyecto que parece fomentar únicamente el turismo” (2019: 7).

El proyecto del Tren Maya podría ser una especie de caballo de Troya: un presente rodeado de promesas (como

la generación de empleos) que podría desencadenar una diversidad de procesos concomitantes de explotación, especulación y degradación ambiental irreversible.

Con el proyecto del Tren Maya se pronostica una irrupción descontrolada de agentes económicos (del país e internacionales) en las regiones estratégicas de reserva y de acuíferos más importantes y vulnerables. No parece que se haya previsto una planeación territorial estratégica, pensando en materia de seguridad y recursos de ese tipo (como los hídricos, biodiversidad y minerales). Mientras tanto, en el sentido acostumbrado, el presidente Andrés Manuel López Obrador ha destacado la oportunidad que ofrecerá la construcción del tren, para contrarrestar los efectos económicos negativos de la pandemia de Covid-19 con 30 mil empleos a disposición en cada uno de los siete tramos que comprenderá la construcción del tren.

Conclusión

Las políticas de ordenamiento territorial se enfrentan a una contradicción irresoluble e inherente a las sociedades capitalistas entre un principio de racionalidad y sustentabilidad que se pretende desde el Estado y la tendencia irrefrenable e ilimitada de la acumulación ampliada del capital. En ese contexto, cabe preguntarse, ¿puede construirse una vía de comunicación como el Tren Maya sin alterar o contradecir el principio de un ordenamiento territorial sustentable, que no afecte las áreas de reserva de la biodiversidad y las poligonales de las zonas arqueológicas, ni induzca el crecimiento de los nuevos polos urbanos que serían objeto de la planeación

y control del flujo turístico desmedido en las localidades vernáculas?

Deben señalarse dos posicionamientos que es importante tomar en cuenta sobre el ordenamiento territorial en relación con el Tren Maya. En primer lugar el de las comunidades que pueden exigir desde sus asambleas locales un ordenamiento territorial de menor escala y alcance pero democrático, participativo y viable para las generaciones futuras, así como en vista del establecimiento de lo que puede denominarse como una justicia espacial (Soja, 2014). En segundo lugar, las medidas extraordinarias que deben tomarse frente a las presiones de los agentes económicos; la regulación del turismo, haciendo valer la capacidad jurídica del rescate y salvamento en zonas y sitios arqueológicos afectados, así como en relación con otros efectos en los ámbitos de la cultura viva de los pueblos.

Bibliografía

- Appadurai, Arjun (2001). *La modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la o globalización*. México: FCE/Trilce.
- Benítez, Jorge A, Gilberto Pozo Montuy, Alexander Shelley M, Jorge Vargas Contreras, Griselda Escalona Segura (En prensa). “Impacto de la Vía Férrea y del Crecimiento Turístico Asociado al Tren Maya; medidas de mitigación y cambios al diseño para las reservas de Calakmul y Balam-kú”. Capítulo 3.12. En Benítez, Jorge A., Leonel Ernesto Amabilis-Sosa, Guillermo Villalobos, Griselda Escalona Segura, Jorge A. Vargas Contreras, Gilberto Pozo Montuy, Shelley M. Alexander, Jaime Rendón von Osten, coordinadores. *Impacto ambiental de las vías*

de comunicación terrestres sobre la fauna silvestre de Áreas Naturales Protegidas. México. URL: https://www.researchgate.net/publication/330994315_Impacto_de_la_Via_Ferrea_y_del_Crecimiento_Turistico_Asociado_al_Tren_Maya_medidas_de_mitigacion_y_cambios_al_diseno_para_las_reservas_de_Calakmul_y_Balam-ku

Boucher, Anne (2006). “Las perspectivas del turismo cultural respecto a los Objetivos del Milenio para el Desarrollo (OMD)”. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. (En línea) 2. Publicado en enero de 2006, consultado el 13 de enero de 2020. URL: https://www.researchgate.net/publication/303383424_Las_perspectivas_del_turismo_cultural_respecto_a_los_Objetivos_del_Milenio_para_el_Desarrollo_OMD

Boudon, Raymond (1980). *Efectos perversos y orden social*. México: La Red de Jonás.

Ceceña, Ana Esther y G. Josué Veiga (2019). Avances de investigación Tren Maya. México: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, UNAM.

Consejo de Europa (20 de mayo de 1983). *Carta Europea de Ordenamiento del Territorio*. Conferencia Europea de Ministros Responsables de la Ordenación del Territorio. Torremolinos, España.

División de Asuntos Económicos y Sociales, División de Desarrollo Sostenible (3-14 de junio de 1992) *Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo*. URL: <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/riodeclaration.htm>

Flores, Adrián, Yannick Deniau y Sergio Prieto (2019). *El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán*. México: GeoComunes/ Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible.

Fondo Nacional de Fomento al Turismo [Fonatur]. (21 de mayo de 2019). *Fonatur y Habitat-ONU firman convenio*

para el Desarrollo Integral y Territorial y Urbano de la Región Sureste Corredor Región Tren Maya. URL: <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-y-onu-habitat-firman-convenio-para-el-desarrollo-integral-territorial-y-urbano-de-la-region-sureste-corredor-regional-tren-maya?idiom=es#:~:text=21%20de%20 mayo%20de%202019.,a%20trav%C3%A9s%20del%20 Tren%20Maya.>

Fondo Nacional de Fomento al Turismo [Fonatur] Tren Maya S.A. de C.V. (2020). *Tren Maya Palenque-Izamal. Manifestación de impacto ambiental – Fase 1.* URL: <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/camp/resumenes/2020/04CA2020V0009.pdf>

Gobierno de México (2021). *Análisis Costo-Beneficio del Proyecto Tren Maya* (versión pública). URL: <https://www.trenmaya.gob.mx/wp-content/uploads/2021/01/version-P%C3%BAblica-ACB-Tren-Maya-vF4.pdf>

Harvey, David (2005). “El ‘nuevo’ imperialismo: acumulación por desposesión”. *Socialist Register*: 99-129.

ICOMOS-UNESCO. Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) (2008, octubre 4). *Carta de Itinerarios Culturales*. Quebec: ICOMOS-UNESCO-CIIC.

Léonard, Eric (2019). “Presentación del Tema Central Gobernanza Neoliberal y Enclaves Territoriales”. *Iztapalapa Revista de Ciencias Sociales y Humanidades* 87(40):5-16.

Machuca Ramírez, Jesús Antonio (2005). “Reconfiguración de las fronteras y reestructuración territorial: El Corredor Biológico Mesoamericano”. *Alteridades* 30 (60): 61-73.

MacCannell, Dean (2007). *Lugares de encuentro vacíos*. España: Melusina.

Martínez Palacios, Ana Thais (2019). *Nota Técnica Proyecto*

- del Tren Maya*. México: Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO).
- Massiris Cabeza, Ángel (2012). *Gestión territorial y desarrollo. Hacia una política de desarrollo territorial sostenible en América Latina*. Colombia: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.
- Murray Mas, Ivan (2017). “El turismo bajo las lógicas del capital. Entrevista a Ivan Murray Mas”. *Ecología política* 52: 118-125.
- Organización de las Naciones Unidas [ONU], Organización Mundial del Turismo [OMT] (2001). *Código Ético Mundial para el Turismo*. URL: <https://www.ugto.mx/images/eventos/06-07-16/codigo-etico-mundial-turismo.pdf>
- Pérez Montfort, Ricardo, Ana Paula De Teresa (2019). *Cultura en Venta*. México: Debate.
- Rojas Correa, Alejandra y Alejandro Palafox-Muñoz (2019). “Turismo y acumulación de capital: una mirada a la Reserva de la Biosfera Sian Ka’an”. *ICONOS* 64:47-67.
- Said, Edward (2008). *Orientalismo*. Barcelona: Random House-Mondadori.
- Sassen, Saskia (2006). “Hacia una proliferación de ensamblajes especializados de territorio, autoridad y derechos”. *Cuadernos del CENDES* 62(23): 95-112.
- Secretaría de Gobernación - Diario Oficial de la Federación (5 de agosto de 2019). *Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Ordenamiento Turístico General del Territorio*. URL: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5567142&fecha=05/08/2019
- Secretaría de Gobernación-Instituto Nacional para los Pueblos Indígenas-Fonatur (2020). *Información para las Comunidades indígenas sobre el Proyecto Tren Maya (Características del Proyecto)*, México: Secretaría de

- Gobernación-INPI-Fonatur. URL: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513995/TM_Cuadernillo_GO_WEB.pdf
- Secretaría de Turismo [Sectur] (26 de enero de 2012). *Historia de la Creación del Programa Mundo Maya*. México: Sectur.
- Secretaría de Turismo [Sectur] (12 de junio de 2017). *Ordenamiento Turístico Sustentable*. México: Sectur.
- Secretaría de Gobernación (2021). *Análisis Costo-Beneficio del Proyecto Tren Maya* (versión pública). México: Sectur.
- Sloterdijk, Peter (19 de mayo, 2006). *El hombre operable. Notas sobre el estado ético de la tecnología génica*. Conferencia impartida en el Centro de Estudios Europeos (CES) de la Universidad de Harvard, EE.UU. Revista Observaciones Filosóficas. Antropología. (En línea) Publicado en mayo de 2006, consultado el 3 de enero 2020. URL: <https://www.observacionesfilosoficas.net/download/hombreoperable.pdf>
- Soja, Edward (2014). *En busca de la justicia espacial*. Valencia: Tirant Humanidades.
- Svampa, Maristella (2013). “El consenso de los *commodities* y lenguajes de valoración en América Latina. Neoextractivismo en América Latina”. *Revista Nueva Sociedad*. (En línea) 244: 30-46. URL: <https://nuso.org/articulo/consenso-de-los-commodities-y-lenguajes-de-valoracion-en-america-latina/>
- Troitiño, MA (2006). “Ordenamiento del Territorio y Desarrollo Territorial: la Construcción de las Geografías del Futuro”. *Geocalli, Cuadernos de Geografía* 7(14):17-68.
- Zibechi, Raúl (2006). “IIRSA: la integración a la medida de los mercados”. *Ecología Política* 31:19-25.

Acumulación por desposesión en territorios agrarios mayas

Violeta R. Núñez Rodríguez

Introducción

Producto del movimiento revolucionario de 1910 se llevó a cabo un proceso de reforma agraria a lo largo de todo el país. Como resultado de esto, más del 50 por ciento del territorio de la nación fue repartido en ejidos y comunidades agrarias. Sin embargo, en 1992 se modificó el artículo 27 constitucional (que había institucionalizado el reparto de tierras), a fin de detener el proceso agrario e incorporar al mercado de tierras la propiedad social. Es decir, en el contexto neoliberal que se vivía a nivel mundial, la idea era poder privatizar la tierra ejidal. No obstante, después de casi tres décadas de esta contrarrevolución, los datos indican que esto no ocurrió así, ya que de los 196 millones de hectáreas que abarca el país, 99.7 millones corresponden a propiedad social (Registro Agrario Nacional [RAN], 2019), cifra que representa más de 51% del territorio. En el sureste del país, esta proporción es más alta. Por ejemplo, en Quintana Roo, la propiedad social abarca más de 61% de la superficie total del estado; y en Yucatán y Campeche, esta superficie corresponde a 54 y 52%, respectivamente. Esto significa que este régimen de propiedad sigue siendo muy importante en estos estados. Pero hoy, con el Proyecto de Desarrollo Tren Maya, parte de esta propiedad podría estar en riesgo debido a que se propone

incorporar las tierras ejidales a instrumentos financieros,¹ que cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) o en la Bolsa Institucional de Valores (BIVA) como cualquier acción del mercado de capitales (netamente especulativo), denominado Fideicomiso de Infraestructura de Bienes Raíces y Certificados de Capital de Desarrollo. Es decir, dado que, en la ruta del Tren Maya, y en particular donde se construirán las estaciones, las zonas urbanas y los polos de desarrollo (ahora nombradas “comunidades sustentables”), existen ejidos, a quienes se les “propone” incorporarse como socios al Proyecto, cediendo sus tierras. A cambio recibirán un certificado bursátil que les proporcionará una renta monetaria (la mayor parte no garantizada). Esto significa que la concepción ejidal habrá desaparecido, pese a que se indica en el Proyecto, que los ejidatarios seguirán siendo dueños de la tierra. Nunca más podrán sembrar, ni cosechar, ni usar para fines forestales o ganaderos sus tierras; nunca más las podrán usufructuar, nunca más las podrán heredar. Pero también a la larga corren el peligro de perder los certificados que recibirán a cambio de la tierra, debido a que la rentabilidad que se les promete recibir, estará en función de la situación económica y financiera, por lo que nunca estará garantizada de antemano. En este sentido, la pregunta que me planteo es si estamos frente a un proceso de desaparición de la propiedad social, que no logró el neoliberalismo con la reforma al artículo 27 constitucional, pero que hoy mediante un instrumento financiero o mediante la construcción de vías, que implicará la acumulación por desposesión, podría hacerse realidad.

Aquí, la lista de los 170 ejidos amenazados (cuadro 1), y que podrían vivir de alguna manera, un despojo, ya que, sin lugar a duda, en estos ejidos, o en parte de ellos, se

¹ Éstos ya los hemos descrito y abordado en otros espacios (*Cfr.* Núñez, 2020).

construirán las vías, las estaciones, los centros urbanos o los polos de desarrollo, acontecimiento que transformará el régimen de propiedad, que hasta el momento es social.

Cuadro 1. Ejidos sobre trazo del Tren Maya

Estado	Municipio	Ejido	
Chiapas	Palenque	Guadalupe (División de Chancala Zapote)	
		El Jibarito	
		Chacamax	
	La Libertad	Estrella de Belén	
SUBTOTAL	2	4	
Tabasco	Emiliano Zapata	Reforma	
		Pénjamo	
		La Independencia	
	Tenosique	El Cerro (Paso de la Sabana y Boca del Cerro)	
		Cerro Norte	
		Crisóforo Chiñas	
		El Faisán	
		Tenosique 3a Sección	
		Balancán	El Último Esfuerzo
	El Águila		
	El Bari		
	El Naranjito		
	Ojo de Agua		
	SUBTOTAL	3	13
	Campeche	Candelaria	El Naranjo
Paraíso Nuevo			
Corte de Pajalar			
Candelaria			

Estado	Municipio	Ejido
Campeche	Candelaria	Pejelagarto
		Lic. Miguel Alemán
	Escárcega	Luna
		Francisco J. Madero
		Don Samuel
		Haro
		NCPA Div. del Norte y sus Anexos
		Escárcega
		Matamoros
		General Rodolfo Fierros
		Belén y su Anexo El Sauz
		La Libertad
		NCPA Justicia Social
		NCPE Lic. Adolfo López Mateos
		El Centenario
		Silvituc
		Calakmul
	Constitución	
	Conhuas	
	Xbonil	
	20 de Noviembre	
	Emiliano Zapata	
	Puebla de Morelia	
	NCPE Gral. Felipe Ángeles	
	Ing. Eugenio Echeverría Castellot No. 1	
	NCPE Plan de San Luis	
	NCPE Centauro del Norte	
El Chichonal		
Becan		

Estado	Municipio	Ejido
Campeche	Calakmul	NCPE Valentín Gómez Farías
		Xpujil
		Tomás Aznar Barbachano
	Champotón	Kilómetro 67
		Miguel Colorado
		Cinco de Febrero
		Xbacab
		Pixoyal
		Lázaro Cárdenas
		Felipe Carrillo Puerto
		Pustunich
		El Cañaveral
		Villa de Guadalupe
		San Juan Carpizo
		San Miguel
		Arellano
		Santa Cruz de Rovira
		Adolfo Ruiz Cortínez
	Seybaplaya	
	Calkiní	Bacabchen
		Becal
	Campeche	Tixmucuy
		Uayamon
		Mucuychakan
		Chiná
		Castamay
		Kobén
		Hampolol
		Sambula
	Lerma	

Estado	Municipio	Ejido
Campeche	Tenabo	Xkuncheil
		Tenabo
		Santa Rosa
	Hecelchakán	Pomuch
		Hecelchakán
		Santa Cruz
		Pocboc
SUBTOTAL	8	70
Yucatán	Halachó	Halachó
	Maxcanú	Maxcanú
	Kopomá	San Bernardo
		Kopoma
	Chocholá	Chocholá
	Umán	San Antonio Poxila
		Umán
		Tanil
		Ticimul
	Cacalchén	Cacalchén
	Mérida	Dzununcán
		San Antonio Xluch y Noco
		Xmatkuil
		Tahdzibichen
		Sitpach
	Kanasín	Kanasín
		Teya
		San Antonio Tehuitz
	Tixpéhual	Techoh
		Tixpéhual
Bokobá	Bokobá	

Estado	Municipio	Ejido
Yucatán	Tixkokob	Nolo
		Tixkokob
		Euan
	Tekantó	Tekantó
		San Diego Rodríguez
		Tixcochoh
	Izamal	Citilcum
		Sacala
		Izamal
		Sitilpech
	Tunkás	Tunkás
	Quintana Roo	Quintana Roo
	Dzitas	Dzitas
		Xocempich
	Tinum	Piste
		Xcalakoop de Hidalgo
	Kaua	Kaua
	Cuncunul	San Diego
		Cuncunul
	Valladolid	Ebtun
		Popola
		Tesoco
		Yalcobá
		Tikuch
	Chemax	Chechmil
		Sisbichen
		Catzin
Santa Cruz		
X-can		
SUBTOTAL	21	50

Estado	Municipio	Ejido
Quintana Roo	Lázaro Cárdenas	Nuevo X-can
		Kilómetro 80
		El Tintal y su Anexo El Pocito
		Santo Domingo
		Cristóbal Colón
		Valladolid Nuevo
	Benito Juárez	Leona Vicario
		Alfredo V. Bonfil y su Anexo
	Puerto Morelos	Puerto Morelos
	Solidaridad	Playa del Carmen
	Tulum	Jacinto Pat
		Tulum
		NCPE José María Pino Suárez
	Cozumel	N/A
	Felipe Carrillo Puerto	Chunuyaxche y Anexos
		Tres Reyes
		Xmaben y Anexos
		Felipe Carrillo Puerto
		X-hazil y Anexos
		Reforma Agraria
		Andrés Quintana Roo
	Bacalar	El Cafetal
		Pedro Antonio de los Santos
		Chac-choben
		Buenavista
		Aarón Merino Fernández
		Bacalar
	Othón P. Blanco	Juan Sarabia
		Sacxan

Estado	Municipio	Ejido
Quintana Roo	Othón P. Blanco	NCPE Prof. Sergio Butrón Casas
		Palmar
		Ramonal Río Hondo
		Allende
		Laguna Om
SUBTOTAL	9	33
TOTAL	43	170

FUENTE: Información negada, vía INAL (2019) (Ortografía de origen).

Acumulación originaria y por desposesión

El despojo ha sido uno de los elementos característicos desde que nació el capital. Al respecto, Karl Marx ([1867] 2000), en su obra *El capital*, expuso el punto de partida y el proceso que da inicio al régimen de acumulación de capital en la “la llamada acumulación originaria”, en donde muestra que éste consistió en la escisión del productor directo de su medio de producción, es decir, separar a los campesinos de su tierra, despojarlos. Ante esto, explica Marx, los campesinos y productores “directos” (ahora ya separados de su medio de producción, la tierra), se vieron obligados a venderse como fuerza de trabajo para sobrevivir. Este proceso fue legal, ya que se establecieron las leyes necesarias (Ley de los cercados comunes y en otros espacios, la Corona lo avaló). Este proceso, relata Marx, no fue pacífico, sino violento, uno de los pasajes así lo muestran:

Como ejemplo del método de expropiación predominante en el siglo XIX, bastará citar las “limpias” llevadas a cabo por la duquesa de Sutherland. [...]

Desde 1814 hasta 1820 se desplegó una campaña sistemática de expulsión y exterminio para quitar de en medio a estos 15 000 habitantes, que formarían, aproximadamente, unas 3 000 familias. Todas sus aldeas fueron destruidas y arrasadas, sus campos convertidos todos en terreno de pastos. Las tropas británicas, enviadas por el Gobierno para ejecutar las órdenes de la duquesa, hicieron fuego contra los habitantes, expulsados de sus tierras. Una anciana pereció abrasada entre las llamas de su choza, por negarse a abandonarla (Marx, [1867] 1974: 119).

Esta acumulación originaria también se vivió en América y África mediante el régimen colonial. Sobre esto, Marx indica que

el descubrimiento de los yacimientos de oro y plata de América, el exterminio, la esclavización y el sepultamiento en las minas de la población aborigen, el comienzo de la conquista y el saqueo de las Indias Orientales, la conversión del continente africano en cazadero de esclavos negros: tales son los hechos que señalan los albores de la era de producción capitalista. Estos procesos idílicos representan otros tantos factores fundamentales en el movimiento de la acumulación originaria (Marx, [1867] 1974: 140).

Así, este proceso que marca el inicio del capitalismo, el “pecado original”, constituyó en el despojo, violento y legal, de las tierras y territorios de los hombres y mujeres que los habitaban.

Esto, no sólo lo expongo como anécdota histórica, sino porque una pregunta que nos hacemos, y lo hago en plural, es sí el Tren Maya, el principal proyecto del llamado

gobierno de la Cuarta Transformación, propiciará en un futuro la escisión de los pueblos mayas de sus tierras. En particular, si los ejidatarios serán despojados de su tierra, de manera legal (con un gobierno que avala el Proyecto), mediante un proceso de bursatilización de la tierra, que muy probablemente acabará despojándolos, en medio de la voracidad financiera inmobiliaria, o a partir del propio financiamiento de los mercados de capitales.

Si esto ocurriera, al final, los ejidatarios tendrían que venderse como fuerza de trabajo para sobrevivir. En este sentido, se podrían vislumbrar escenarios similares a los de la acumulación originaria, pero a 20 años de haber iniciado el siglo XXI. La gran diferencia, además de que no estamos en el inicio del capital, sino en el capitalismo en pleno, es que, en principio, no se propone una escisión violenta, ya que se “invita” a los propietarios de la tierra a asociarse con los empresarios de bienes inmobiliarios, mediante un instrumento financiero que cotiza en el mercado de capitales en la Bolsa Mexicana de Valores (o en la Bolsa Institucional de Valores), lo cual detallaré en apartados posteriores.

Frente a lo que estamos por vivir en el sureste, el planteamiento de David Harvey es de gran utilidad, ya que él señala que durante los últimos años, el capital inmobiliario ha ampliado su radio de operación. Este fenómeno muy generalizado, indica Harvey, ha implicado “la expropiación de la tierra, jurídicamente respaldada por el Estado” (Harvey, 2014: 302). Esto mismo podría ocurrir en el sureste mexicano, en un escenario muy particular debido a que además de ser un territorio maya, es un territorio agrario. En éste quizá se llevará a cabo una acumulación por desposesión —como lo nombra Harvey—

de la propiedad social, del ejido, el cual será puesto a la disposición del capital inmobiliario y del capital financiero, escenarios que ha sido analizados por David Harvey como parte de los procesos de acumulación por desposesión, la cual es definida por una multiplicidad de prácticas, que necesitan ser valorizadas para hablar de acumulación de capital. Al respecto, señala Harvey, “la acumulación por desposesión puede ocurrir de diversos modos y su modus operandi tiene mucho de contingente y azaroso...” (Harvey, 2005: 115), pero ésta, “se convirtió en un rasgo mucho más central dentro del capitalismo global (con la privatización como uno de sus principales mantras)” (Harvey, 2005: 118). Entre éstos, pone como ejemplo:

La biopiratería es galopante, y el pillaje del stock mundial de recursos genéticos en beneficio de unas pocas grandes empresas multinacionales está claramente en marcha. La reciente depredación de los bienes ambientales globales (tierra, aire, agua) y la proliferación de la degradación ambiental, que impide cualquier cosa menos los modos capital-intensivos de producción agrícola, han resultado de la total transformación de la naturaleza en mercancía. La mercantilización de las formas culturales, las historias y la creatividad intelectual supone la total desposesión —la industria de la música se destaca por la apropiación y explotación de la cultura y la creatividad populares—. La corporativización y privatización de activos previamente públicos (como las universidades), por no mencionar la ola de privatización del agua y otros servicios públicos que ha arrasado el mundo, constituye una nueva ola de “cercamiento de los bienes comunes” (Harvey, 2005: 115).

En este sentido, es pertinente plantearse si la tierra

ejidal, producto de la revolución mexicana que ha pervivido pese a casi tres décadas del neoliberalismo, vivirá un proceso similar al expuesto en la acumulación originaria y la acumulación por desposesión, mediante el llamado Proyecto de Desarrollo Tren Maya. Es decir, si al final, los productores serán escindidos de su medio de producción con el fin de continuar el proceso de acumulación. Veamos, cuál podría ser el escenario de este posible despojo, un escenario de territorios agrarios históricos.

La transformación agraria: 1910-1992

En 1910, 1% de la población, poseía 97% del territorio nacional (Stavenhagen, 1982), el cual estaba en manos de 835 familias (INEGI, 1994). El resto de la tierra, 3% “perteneía” al 99% de la población. Al respecto, indica Frank Tannembaum

al iniciarse la revolución, la mitad de la población rural vivía en haciendas, sujeta a la tierra mediante un sistema de deudas que la convirtieron en esclava de hecho, si no de derecho. La otra mitad vivía en pueblos libres, pero agrupada en reducidas extensiones, confinada en las montañas o completamente rodeada de grandes haciendas (Tannembaum, [1930] 2002: 87).

Después de un largo proceso revolucionario, en 1915 con la *Ley del 6 de enero de 1915* que indicaba que

Los pueblos que, necesiéndolos, carezcan de ejidos, o que no pudieren lograr su restitución por falta de títulos por imposibilidad de identificarlos o porque legalmente hubieren sido enajenados, podrán obtener que se les dote del terreno suficiente para restituirlos conforme

a las necesidades de su población, expropiándose por cuenta del gobierno nacional el terreno indispensable para ese efecto, del que se encuentre inmediatamente colindante con los pueblos interesados (Carranza, 1915: 5).

Y después, con la institucionalización del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, inició la reforma agraria. Desde el inicio de la dotación de tierras, hasta 1992, se logró repartir más de la mitad de la superficie del país. De 197 millones de hectáreas que abarca el territorio, se repartieron más de 102 millones de hectáreas (véase cuadro 2), cifra que representa más de la mitad del territorio nacional (51.7%). Este hecho indicaba que la Revolución mexicana de 1910, pese al largo y complejo proceso agrario, había logrado una transformación de la estructura de la tenencia de la tierra. De aquel 97% del territorio que pertenecía a una minoría, ahora, la mitad de la superficie del país dejó de ser de su propiedad y esto, como lo veremos en líneas posteriores, también transformó al sur del país en territorios agrarios.

Reforma para privatizar propiedad social: 1992

En el año de 1992, durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari, se realizaron varias reformas sumamente importantes a la constitución, entre ellas, la realizada al artículo 3ro., relativo a la educación (que eliminaban la educación pública y gratuita en todos los niveles), y las llevadas a cabo al artículo 27, que implicaba asentar los elementos legales para cancelar la reforma agraria y posibilitar que la propiedad ejidal surgida después de la Revolución mexicana —a cual se sustentaba en la propiedad prehispánica—, pudiera ser vendida. Esto

Cuadro 2. Reforma agraria en México, 1900-1992

Sexenio	Número de dotaciones	Total de beneficiados	Total de hectáreas
	38 730	2 835 754	1 028 769 20
1900-1914	142	11 738	194 495
1915-1934	7 000	866 161	11 580 833
1935-1940	10 975	728 847	18 786 131
1941-1946	3 575	157 816	7 287 697
1947-1952	1 999	80 161	4 633 321
1953-1958	1 917	68 317	6 056 773
1959-1964	2 341	148 238	8 870 430
1965-1970	4 420	278 214	24 738 199
1971-1976	2 311	205 999	12 773 888
1977-1982	3 563	243 350	6 397 595
1983-1988	3 565	248 486	5 626 227
1989-1992	387	80 692	5 518 69

FUENTE: INEGI, 2014. La sumatoria total corresponde a la fuente original.

para muchos sectores campesinos, representó una contrarrevolución, porque además, hubo leyes reglamentarias que se promulgaron en ese mismo año, las Leyes Agraria, Minera y de Aguas Nacionales, que darían paso a que empresas privadas se fueran posesionando mediante concesiones de grandes extensiones del territorio nacional.

Antes de la reforma, los campesinos que no tuvieran tierra, podrían demandarla al Estado mexicano a fin de poder tener lo necesario para sobrevivir. La reforma constitucional, eliminaba el párrafo que decía:

Los núcleos de población que carezcan de tierras y aguas o no las tengan en cantidad suficiente para las necesidades de su población, tendrán derecho a que se les dote de ellas, tomándolas de las propiedades inmediatas, respetando siempre la pequeña propiedad agrícola en explotación (Congreso Constituyente, 1917: n.d.).

Así, a partir de esta modificación constitucional, se cancelaba la posibilidad de que los hombres y mujeres tuvieran acceso a la tierra. O mejor dicho, se indicaba, sin decirlo así, que si alguien quisiera tierra, tendría que comprarla. Es decir, se iniciaba un mercado de tierra que posibilitaba la compraventa de la misma.

Diversos sectores señalaron que, pese a que se había dado una gran transformación agraria, todavía había muchos hombres y mujeres demandando tierra. Sobre este punto, Bárbara Zamora y Emilio Krieger, indicaban en el contexto de la reforma constitucional que “existen alrededor de 3 millones de campesinos solicitantes de tierra y 18 millones de hectáreas susceptibles de ser afectadas” (Zamora y Krieger, 1994: 184).

En suma, se cancelaba el histórico reparto agrario, y se establecían las disposiciones legales para la compraventa del ejido, argumentando que con la reforma agraria se había generado un gran proceso minifundista que, en parte, hacía que el campo no fuera competitivo. De este proceso se dejaba fuera a la propiedad comunal. Es decir, esta propiedad social no podía ser vendida, sin embargo, sí podía transformarse en ejido mediante acuerdo de asamblea, lo cual podría llevarla al final al mercado de tierras.

No obstante, en el fondo iniciaba un proceso de privatización de bienes públicos y de bienes comunes, lo que constituyó parte del proceso de acumulación por desposesión, a fin dar paso al arribo del mercado. Además, la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) condicionó la reforma al artículo 27 constitucional, lo que daría seguridad a los inversionistas extranjeros. Esto fue expresado por el director del Instituto de Políticas Agrarias y Comerciales de Estados Unidos, quien opinaba que “el borrador del NAFTA parece asegurar que inversionistas de Japón, Europa, Estados Unidos o cualquier otro país, podrán acaparar grandes proporciones de tierras en México, desplazando a pequeños propietarios, para establecer granjas empresariales a gran escala” (Citado en Calva, 1993: 80).

Ejididos y comunidades agrarias no vendieron su tierra

Pese a la reforma al artículo 27 que pretendía privatizar la propiedad social, la tierra ejidal no se ha vendido como se había augurado. En 1992, la superficie ejidal era de 102.8 millones de hectáreas, cifra que representaba 52% de las 196.4 millones de hectáreas que abarca la superficie total de la República Mexicana. En este sentido, los resultados del Censo Ejidal 2007 (el último que se ha publicado), mostraron que la superficie no sólo no había disminuido, sino que se había incrementado pese a la cancelación del reparto agrario, pasando la superficie ejidal a casi 106 millones de hectáreas. Es decir, comparando estos años, la propiedad no sólo se mantuvo, sino que se incrementó.

De acuerdo con el Registro Agrario Nacional, actualmente, a dos años de cumplirse tres décadas de

la llamada contrarreforma agraria, más de la mitad del territorio de la nación sigue siendo propiedad social (véase cuadro 3).

Cuadro 3. Superficie ejidal en México

Año	Hectáreas	Porcentaje de la superficie nacional
1992	102 876 920	52%
2007	105 948 306	54%
2019	99 729 008	51%

FUENTE: INEGI, 2007, 2014; RAN, 2019.

No obstante, como observamos, hay una disminución de la superficie (cuadro 2). Esto se sustenta en los datos de las parcelas que han optado por el dominio pleno. A partir del último registro del RAN, casi 285 mil parcelas han optado por el dominio pleno, involucrando a 3.5 millones de hectáreas, dato que representa el 5% del total de las parcelas ejidales certificadas (RAN, 2019). Así, este hecho explica la disminución de la superficie ejidal, que reitero, ha sido relativamente baja. Este dominio pleno, implica la renuncia a los certificados ejidales, y la obtención de un título de propiedad.

Una de las explicaciones —además de la defensa de la tierra, por el significado y por la importancia para el sustento de indígenas y campesinos—, que pudiera estar presente, es la figura jurídica de las concesiones, contratos y asignaciones que predominan en las leyes que han generado la expansión territorial y proliferación de empresas privadas, fundamentalmente, sobre la apropiación de los recursos naturales. Es decir, si una empresa minera, gasera

petrolera, entre otras, requiere extraer determinadas materias primas, no necesitan del título de propiedad de la tierra, porque es suficiente con un título de concesión (o contrato) otorgado por el Estado, que le posibilita disponer y tener acceso al territorio necesario para lograr su objetivo de extracción, por ejemplo, la ley minera establece que la concesión —que puede durar hasta 100 años— le da el derecho a:

1. Realizar obras y trabajos de exploración y de explotación dentro de los lotes mineros que amparen;
2. Disponer de los productos minerales que se obtengan en dichos lotes con motivo de las obras y trabajos que se desarrollen durante su vigencia.
3. Disponer de los terreros que se encuentren dentro de la superficie que amparen, a menos que provengan de otra concesión minera vigente;
4. Obtener la expropiación, ocupación temporal o constitución de servidumbre de los terrenos indispensables para llevar a cabo las obras y trabajos de exploración, explotación y beneficio [...];
5. Obtener preferentemente concesión sobre las aguas de las minas [...] (Cámara de Diputados, 2014: 12-13).

Es por esto que hemos visto como las empresas mineras han llegado a tener más de 30 millones de hectáreas vía concesiones, sin necesidad de modificar la estructura agraria, ya que tienen un derecho absoluto sobre las tierras que amparan la concesión.

Así, además de la defensa de la tierra, dada por la cosmovisión de los pueblos sobre la tierra, estas figuras jurídicas no han requerido el título de propiedad para su

proceso extractivista, que es lo que les importa. En este sentido, esto también podría ser parte de los procesos de acumulación por desposesión. La gran duda es, si los instrumentos financieros que se proponen emplear en el proyecto del Tren Maya, también podrían significar otra forma de despojo.

Propiedad social en el sur del país

De manera específica, en los estados donde se construirá el Tren Maya existen más de 5 000 ejidos, cifra que representa 18% del total de los núcleos agrarios a nivel nacional, lo que muestra su importancia. Por mucho, resalta el estado de Chiapas con más de 3 000 ejidos, seguido por Tabasco, Yucatán, Campeche y Quintana Roo (véase cuadro 4).

Cuadro 4. Total de ejidos en estados del Tren Maya 2019

Nacional	29 787
Campeche	386
Chiapas	3 164
Quintana Roo	282
Tabasco	816
Yucatán	738
Total	5 386

FUENTE: RAN, 2019.

Como lo vimos a nivel nacional, después de la reforma al artículo 27 constitucional, los núcleos agrarios, no sólo no disminuyeron, sino que aumentaron de 4 286, en 1991

a 5 386, en 2019 (véase cuadro 5). De manera particular, en Chiapas se incrementó considerablemente el número de ejidos, pasando de 2 116 a 3 164 en el periodo de 1991 a 2019, lo cual se explica a partir del levantamiento armado del Ejército Zapatista de Liberación Nacional, que impulsó un proceso de reparto agrario, a partir de las recuperaciones y tomas de tierras, y de los acuerdos agrarios (*cfr.* Núñez, Gómez y Concheiro, 2013). Por su parte, en ese mismo lapso de tiempo, en Quintana Roo, Tabasco y Yucatán, también creció el número de ejidos. Solamente en Campeche se registró una disminución de nueve núcleos agrarios menos. Así, estos datos locales, corroboran la tendencia a no vender los ejidos, como se había pensado ocurriría con la reforma al artículo 27, que decíamos, sentaba las bases para el mercado de tierra de la propiedad social.

Cuadro 5. Total de ejidos y comunidades agrarias en estados del Tren Maya

Estado	1991	2007	2019
Nacional	29 983	31 514	29 787
Campeche	395	385	386
Chiapas	2 116	2 823	3 164
Quintana Roo	275	282	282
Tabasco	763	779	816
Yucatán	737	722	738
Total estados	4 286	4 991	5 386

FUENTE: INEGI, 1994, 1995, 1996, 1997, 2007; RAN, 2019.

En este mismo sentido, además del número de ejidos, vemos que la propiedad social ejidal en los estados donde

transitará el Tren Maya también se incrementó de 10.7 millones a 12.5 millones de hectáreas (véase cuadro 6). Esta cifra, en promedio, representa más de la mitad del total de la superficie de los estados. Pero hay estados como Quintana Roo, en donde los ejidos, conforman más del 60% de la superficie estatal. Por su parte, en Yucatán, esta superficie constituye el 54% y en Campeche el 52% (cuadro 6). Así, estas cifras indican la gran importancia de los ejidos en extensión territorial.

Cuadro 6. Superficie ejidal, 2019

Entidad	Hectáreas	Porcentaje estatal
Campeche	2 994 372	52
Chiapas	3 563 601	49
Quintana Roo	2 748 000	61
Tabasco	1 058 856	43
Yucatán	2 170 840	54
Total	12 535 669	52

FUENTE: RAN, 2019.

Siguiendo la lógica del incremento del número de ejidos, en Chiapas la superficie aumentó en 2.5 millones de hectáreas. En contraste, en el resto de los estados ocurrió una disminución de la superficie, resaltando los estados de Campeche y Yucatán, con 361 000 y 260 000 hectáreas respectivamente, comparando los datos de 1992 y 2019. Por su parte, en Quintana Roo la superficie ejidal, disminuyó en 60 000 hectáreas y en Tabasco en 35 000 hectáreas (véase cuadro 7). En este sentido, pese a que la superficie incrementa en 1.7 millones —viendo en conjunto a los cinco estados donde se llevará a cabo el Proyecto, cuyo

aumento, como decía, se debe al proceso agrario vivido en Chiapas—, en los otros estados la superficie disminuye en 718 000 hectáreas.

Cuadro 7. Total de superficie ejidal en los estados donde transitará el Tren Maya (hectáreas)

Entidad	1992	2007	2019
Chiapas	1 067 275	4 440 837	3 563 601
Tabasco	1 094 507	1 107 746	1 058 856
Campeche	3 355 795	3 190 615	2 994 372
Yucatán	2 431 264	2 311 646	2 170 840
Quintana Roo	2 808 234	2 886 521	2 748 000
Total entidades	10 757 075	13 937 366	12 535 669

FUENTE: INEGI, 2007, 2014; RAN, 2019.

Al respecto, la Procuraduría Agraria (PA) indica que en Campeche, “existe despojo a través de la simulación de cambio de destino de tierras y existen grupos inmobiliarios y el intento de compras de tierras por la comunidad menonita” (PA, 2020: 2). Frente a esto, la PA exhibe sólo tres conflictos, “donde se identifican cambios de destino de tierras” (PA, 2020: 2) en los municipios de Campeche y Hopelchen. Sin embargo, en el último Censo Ejidal en Campeche se registraron 61 conflictos de linderos al interior del ejido y 55 con colindantes. Asimismo, problemas de invasión de tierras se registraron 42 (véase cuadro 8).

En cuanto a Yucatán, la Procuraduría Agraria señala que “ha sido el principal escenario de los procesos de despojo” (PA, 2020: 2). En este sentido, el número de juicios

agrarios por nulidad de asamblea que están siendo representados por la PA es de 52. Pero de acuerdo con el Censo Ejidal, los conflictos al interior y de linderos, son 58 y 66, respectivamente; y 64 de invasión de terrenos (véase cuadro 8).

Cuadro 8. Núcleos agrarios con problemática interna

	Total de ejidos	De linderos al interior del ejido	De linderos con colindantes	De invasión de terrenos
Nivel nacional	31 514	4 419	6 158	4 924
Campeche	385	61	55	42
Chiapas	2 823	216	295	220
Quintana Roo	282	15	35	28
Tabasco	779	75	77	64
Yucatán	722	58	66	97
Total de problemática		425	528	451

FUENTE: INEGI, 2007.

A nivel de parcela, observamos que es en el estado de Yucatán donde hay un mayor número de hectáreas que han optado por el dominio pleno, lo que significa transitar a la propiedad privada. A partir del RAN, observamos que en 15 000 parcelas, de 65 000 que recibieron su certificación, “decidieron” generar un título de propiedad, cancelando el certificado parcelario. Esta cifra representa el 23% del total de las parceladas. En cuanto a superficie, son 79 000

hectáreas las implicadas, cifra que forma parte de las 260 hectáreas que ha disminuido la propiedad social en este estado. El segundo estado donde se registra la mayor parte de las parcelas que optaron por pleno dominio, es el estado de Quintan Roo, donde 42 000 hectáreas siguieron este camino, donde están implicadas 3 000 de las 20 000 parcelas que están certificadas. Por su parte, en Campeche donde se ha dado la mayor disminución de hectáreas de propiedad social, solamente se registra que el 8% de las parcelas ejidales decidieron por el dominio pleno. De manera conjunta, en los cinco estados donde transitará el Tren Maya, 245 000 hectáreas de 32 000 parcelas optaron por el título de propiedad y cancelar el certificado parcelario (véase cuadro 9). Estos datos de 2017, muestran parte de lo indicado por la PA, en el sentido de que se ha ido destinando la tierra a grupos inmobiliarios o a usos de agronegocios. A decir de la PA, parte de esto ha sido un despojo, como lo he señalado líneas arriba.

Ante este escenario, que evidencia la acumulación por desposesión, las autoridades gubernamentales han argumentado que el proyecto del Tren Maya, pretende detener ese proceso de “compra” o de despojo de tierras que se vive de manera caótica en el sur. Sin embargo, no han planteado qué harán con la presencia de los grupos inmobiliarios, o con la comunidad menonita, entre muchos otros. Por el contrario, la propuesta es el arribo del sector financiero inmobiliario. No obstante, sin duda alguna, podemos decir que la propiedad social en el sureste sigue teniendo una enorme importancia en cuanto a número y extensión territorial de los ejidos, y junto a esto, también la producción del sector primario en estos núcleos agrarios.

Cuadro 9. Parcelas certificadas y con dominio pleno

Estado	Ejid- dos certi- fica- dos	Parcelas certificadas *		Ejid- os con do- minio pleno	Parcelas con dominio pleno		
		Canti- dad	Sup. (Has)		Can- tidad	Sup. (Has)	%
Campeche	377	39920	743187	50	3241	58609	8.12
Chiapas	2690	417593	1417889	112	2019	17491	0.48
Q. Roo	279	20773	131879	16	3374	42715	16.24
Tabasco	792	159953	863718	209	7970	46489	4.98
Yucatán	712	65692	600301	122	15745	79835	23.97
Total	4850	703931	3756975	509	32349	245139	4.60

FUENTE: RAN, 2019.

*La información de las “parcelas con dominio pleno” está considerada dentro de las “parcelas certificadas”, considerando que dichas parcelas en su momento contaron con un certificado parcelario, el cual fue cancelado para generar un título de propiedad de origen parcelario.

Al respecto, como observamos en el cuadro 10, de acuerdo con el último Censo Ejidal publicado, la inmensa mayoría de los ejidatarios tiene actividad agropecuaria y forestal. Prácticamente en todos los ejidos, en el 99% de éstos, realizan alguna actividad del sector primario. Solamente Yucatán, registra un porcentaje menor, con el 97.7%. Viéndolo desglosado, la actividad agrícola domina sobre las otras actividades primarias. Sin embargo, la ganadería también se practica en una gran mayoría de los núcleos agrarios. En cuanto a la actividad forestal, resalta Quintana Roo, donde más de una tercera parte de los ejidos la practican. En suma, es una inmensa mayoría la cantidad de ejidos y comunidades con una práctica relacionada con la actividad agropecuaria (véase cuadro 10).

Cuadro 10. Ejidos y comunidades con actividad agrícola, ganadera y/o forestal

	Total de ejidos	Con actividad agropecuaria y forestal			
		Total	Agrícola	Ganadera	Forestal
Chiapas	2 823	2 822	2 730	2 054	207
Q. Roo	282	281	269	238	108
Campeche	385	384	368	359	93
Tabasco	779	777	676	738	11
Yucatán	722	706	650	567	29

FUENTE: INEGI, 2007.

Pero aunado a esto, en estos territorios agrarios, la presencia de pueblos indígenas contempla más de 3.5 millones de personas. Esta población está conformada por una gran diversidad de pueblos indígenas, al menos 25 pueblos distintos. En algunos estados, la presencia indígena, como en Yucatán, representa el 50% del total de la población; en Quintana Roo y en Chiapas, el 33% en ambas entidades; y en Campeche, el 22% (Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas [CDI], 2017). Como parte de la presencia de estos pueblos, la práctica de la milpa es un elemento de gran importancia en estos territorios agrarios.

La milpa es una práctica agrícola y de vida, donde están implicados una gran variedad de alimentos, llegando a alcanzar 60 cultivos distintos, entre ellos el maíz, el frijol, la calabaza, y el chile. Al respecto, el Gobierno Federal indica que

la milpa es un complejo sistema agrícola y cultural con muchos siglos de existencia. La rotación de sus cultivos mantiene la fertilidad del suelo, evita el desgaste de la

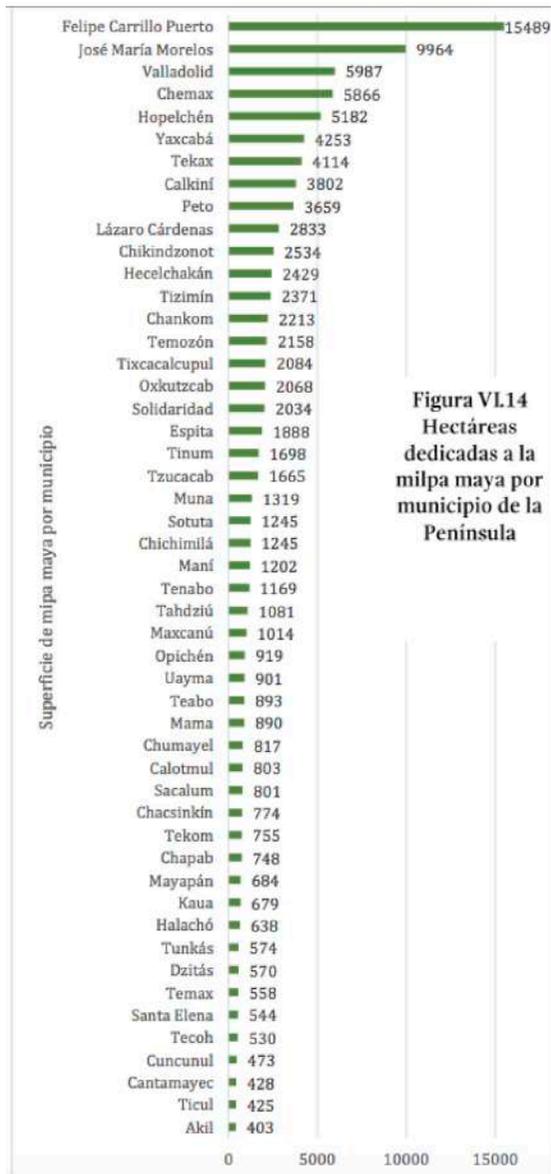
tierra y asegura la disponibilidad de granos básicos en la alimentación de las familias mexicanas (Secretaría de Bienestar, 2020: n.d.).

Retomo esta definición del gobierno federal, porque en parte muestra la importancia de la milpa para asegurar la alimentación de los campesinos y campesinas.

De acuerdo con algunas investigaciones, “más del 55% de la superficie agrícola de la Península está dedicada a la milpa con una superficie milpera de 168 123 hectáreas anuales en promedio, contra 304 788 hectáreas agrícolas” (Rodríguez *et al.*, 2016: 98). Por otra parte, estos mismos estudios, indican que la milpa “resulta una importante fuente de empleo para la región y para 79% de la población dedicada a la agricultura” (Rodríguez *et al.*, 2016: 99). Entre los tres estados considerados como parte de la Península, “Yucatán cuenta con el 46% de la superficie milpera y 52% de los productores de milpa de la Península” (Rodríguez *et al.*, 2016: 99). Sobre el tipo de tierra donde se lleva a cabo esta práctica, “el uso común de la tierra está intrínsecamente ligado a la producción milpera en la Península” (Rodríguez *et al.*, 2016: 103).

En este sentido, la milpa contribuye a la generación de una dieta de gran variedad alimenticia; a la seguridad alimentaria de los pueblos; a la generación de empleos; a proteger la riqueza de la tierra derivada de la rotación de la misma; y a cuidar y trabajar colectivamente las tierras de uso común. Frente a esto, algunos de los ejidos que están en ruta del Tren Maya, están considerados dentro de los municipios donde se encuentra la mayor superficie milpera (ver imagen 1). Estos municipios son Tenabo, Hecelchakán, Calkiní, Halachó, Maxcanú, Tunkás, Tinum, Kaua, Cuncunul, Chemax, Lázaro Cárdenas, Solidaridad y Felipe Carrillo Puerto (véase cuadro 1), donde también se pondrá en peligro no sólo la propiedad, sino el modo de vida campesino y con ello, la milenaria cultura milpera.

Figura 1. Municipios con mayor superficie milpera en la Península de Yucatán



Fuente: Rodríguez *et al.*, 2016.

A manera de conclusión: ¿ejidos en riesgo frente al proyecto Tren Maya?

Una de las preguntas que realicé es si estamos viviendo, o por vivir, un proceso de acumulación por desposesión de acuerdo con lo que plantea el geógrafo David Harvey (2014). En México después de la Revolución Mexicana, vivimos un reparto de tierras que modificó la estructura agraria que imperaba al inicio de este movimiento social revolucionario. Más de la mitad del territorio del país fue dotado o restituido a la población campesina que carecía de tierra, y pese a la contrarreforma agraria de 1992 —que además de cancelar el reparto agrario y sentar las bases para privatizar la propiedad ejidal generando un mercado de tierra— la estructura agraria no se modificó sustancialmente. La propiedad social ha pervivido pese a 30 años de neoliberalismo.

Pero hoy con el Tren Maya, esta realidad podría transformarse radicalmente, viviéndose algunas de las características que enuncia David Harvey, como parte del proceso de acumulación por desposesión. Al respecto, en su *Guía de El Capital de Marx*, Harvey (2014) nuevamente retoma este concepto, indicando que “el capitalismo habría dejado de existir hace mucho tiempo si no hubiera emprendido nuevas rondas de acumulación originaria” (297). Es decir, apunta el geógrafo, teniendo muy claro que esta acumulación se dio en el “inicio” del capital

[...] el uso de los poderes estatales para reasignar los activos a una clase capitalista; el cercamiento de las tierras comunales; la privatización de las tierras y bienes estatales; un sistema internacional de finanzas

y crédito [...] no parecen haberse difuminado sino haber cobrado mayor relevancia (Harvey, 2014: 297).

Así, apunta el autor, “la continua prolongación de la acumulación originarias tenía lugar principalmente en la periferia, en regiones donde todavía no dominaba el modo de producción capitalista” (298). En este sentido, “el resurgimiento de los mecanismos de acumulación por desposesión ha sido particularmente notable en la expansión del sistema de crédito y la apropiación financiera” (303).

Pareciera que todos estos elementos explicados por Harvey, los estamos por vivir en el sureste mexicano, un territorio habitado desde hace más de 3000 años, donde pese a los tres siglos de colonización, parte de los pueblos habían “recuperado” sus tierras, demandando ser dotados o restituidos (como lo establecía la Constitución), vía la reforma agraria, y hoy auguramos que mediante los instrumentos financieros que ya hemos explicado, propuestos en el denominado proyecto de desarrollo Tren Maya, éstos desaparecerán, y lo más penoso es que se transformará el modo de vida campesina que tenderá a la proletarización.

Bibliografía

- Calva, José Luis (1993). *La disputa por la tierra. La reforma del artículo 27 y la nueva ley agraria*. México: Fontamara.
- Cámara de Diputados (2014). “Ley Minera”, p. 71. En Secretaría de Gobernación, Gobierno de la República. *Diario Oficial de la Federación*. México.
- Carranza, Venustiano (1915). *Ley Agraria del 6 de enero de*

1915. México: Poder Ejecutivo de los Estados Unidos Mexicanos.

Congreso Constituyente (1917). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. México: Congreso Constituyente.

Harvey, David (2005). *El "nuevo" imperialismo: acumulación por desposesión*. Buenos Aires, Argentina: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

— (2014). *Guía de El Capital de Marx. Libro Primero*. España: Akal.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (1994). *Estadísticas históricas de México*, Tomo I. México: INEGI.

— (1994). *Tabasco. Datos por Ejido y Comunidad Agraria, XI Censo General de Población y Vivienda, 1990, VII Censo Agropecuario, 1991*. México: INEGI. Disponible en http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825116859/702825116859_1.pdf. Consultado el 28 de abril de 2020.

— (1995). *Chiapas. Datos por Ejido y Comunidad Agraria*. México: INEGI. Disponible en http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825116644/702825116644_1.pdf. Consultado el 28 de abril de 2020.

— (1995). *Quintana Roo. Datos por Ejido y Comunidad Agraria. XI Censo General de Población y Vivienda, 1990, VII Censo Agropecuario, 1991*. México: INEGI. Disponible en http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_

serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/155/702825116811/702825116811_1.pdf. Consultado el 28 de abril de 2020.

- (1996). *Campeche. Datos por Ejido y Comunidad Agraria, XI Censo general de población y vivienda, 1990; VII Censo agropecuario, 1991*. México: INEGI. Disponible en http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825116613/702825116613.pdf. Consultado el 28 de abril de 2020.
- (1997). *Yucatán. Datos por Ejido y Comunidad Agraria*, INEGI, México. Disponible en http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825116897/702825116897_1.pdf. Consultado el 28 de abril de 2020.
- (2007). *Censo Ejidal 2007. Tabulados*. México: INEGI. Disponible en <https://www.inegi.org.mx/programas/cae/2007/default.html#Tabulados>. Consultado el 29 de abril de 2020.
- (2014). *Estadísticas Históricas de México*. México: INEGI. Disponible en http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/pais/historicas/EHM%206.pdf. Consultado el 28 de abril de 2020.

Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI). (2017). “Indicadores Socioeconómicos de los Pueblos Indígenas de México, 2015”. Blog del Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI). México. Publicado el 11 de julio de 2017. Consultado el 3 de mayo de 2020. URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/indicators>

gob.mx/inpi/articulos/indicadores-socioeconomicos-de-los-pueblos-indigenas-de-mexico-2015-116128

- Marx, Karl (2000 [1867]). *El capital*. España. Akal.
- (1974). “La llamada acumulación originaria” Capítulo XXIV, pp. 102-151. En Karl Marx. *Obras Escogidas (Tomo II)*. Moscú: Instituto del Marxismo-Leninismo y Editorial Progreso. Disponible en <https://www.marxists.org/espanol/m-e/1860s/eccx86s.htm>. Consultado el 13 de mayo de 2020.
- Núñez, Violeta; Gómez, Adriana y Concheiro, Luciano (2013). “La tierra en Chiapas en el marco de los 20 años de la rebelión zapatista’: La historia, la transformación, la permanencia”, *Argumentos*, 26,(73):pp.37-54. Disponible en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-57952013000300003
- Núñez Rodríguez, Violeta (2020). “El despojo financiero: Los campesinos como ‘socios’ del Tren Maya”, *Colonización ferroviaria del sureste de México*, 547: pp. 9-12. Disponible en https://www.alainet.org/sites/default/files/alem-547_v1.pdf
- Procuraduría Agraria (2020). *Conflictos agrarios en la Península*. México: Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano.
- Registro Agrario Nacional [RAN] (2019). “Indicadores básicos de la propiedad social. Series estadísticas”. México: RAN. Disponible en <http://www.ran.gob.mx/ran/index.php/sistemas-de-consulta/estadistica-agraria/indicadores-basicos-de-la-propiedad-social>. Consultado el 28 de abril de 2020.
- Rodríguez Canto, Adolfo, Pablo González Moctezuma, Jorge Flores Torres, Rutilio Nava Montero, Luis Antonio Dzib Aguilar, Juan Ramón Pérez Pérez, Nadja

- Thüerbeck, y José Antonio González Iturbe (2016) *Milpas de las comunidades mayas y dinámica de uso del suelo en la Península de Yucatán*. México: Centro Regional Universitario Península de Yucatán de la Universidad Autónoma Chapingo, Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) Proyecto México para la Reducción de Emisiones por Deforestación y Degradación (M-REDD+), The Nature Conservancy, Rainforest Alliance, Woods Hole Research Center, Espacios Naturales y Desarrollo Sustentable AC.
- Secretaría de Bienestar (2020). “De la Milpa a la mesa”. *Sembrando vida*. México. Publicado el 28 de abril del 2020. Consultado el 1ro. de mayo de 2020. Disponible en <https://www.gob.mx/bienestar/sembrandovida/articulos/de-la-milpa-a-la-mesa>.
- (1982). “Aspectos sociales de la estructura agraria en México”, pp. 11-43. En Rodolfo Stavenhagen, *et al.*, *Neolatifundismo y explotación. De Emiliano Zapata a Anderson Clayton & Co*. México: Editorial Nuestro Tiempo.
- Tannenbaum, Frank (1930) “La revolución agraria mexicana”. *Revista de la Universidad de México*, 612, pp. 31-37. Disponible en <https://www.revistadelauniversidad.mx/articulos/6e8f245b-2047-4ccf-b229-ca3bddce5ffe/la-revolucion-agraria-mexicana>. Consultado el 1° de mayo de 2020.
- Zamora, Bárbara y Emilio Krieger (1994). “El nuevo marco jurídico del campo mexicano”. En Emilio Romero, Felipe Torres y María del Carmen del Valle, *Apertura económica y perspectivas del sector agropecuario mexicano hacia el año 2000*. México: Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM.



Turismo, economías ilegales y violencias en Quintana Roo. Evidencias, tendencias y riesgos del megaproyecto Tren Maya¹

Giovanna Gasparello

Introducción

Paraísos del ocio que albergan infiernos criminales: éste es el diagnóstico que emerge de testimonios directos, prensa local y nacional y datos estadísticos sobre la transformación que, a la par del crecimiento económico, han sufrido las ciudades icónicas del Caribe mexicano, en particular Cancún y Playa del Carmen, ya rebautizada por los quintanarroenses como “Playa del Crimen”. La realidad de violencia criminal, desigualdad y despojo, que priva en los destinos turísticos desde su creación, es bien conocida por quienes habitan la región, la estudian o tan sólo consultan los medios de información; y, a pesar de ello, el megaproyecto Tren Maya pretende vincular a la economía turística muchas regiones aún marginales en ella, e impulsar la urbanización y la economía de servicios.

1 Este capítulo es producto del proyecto de investigación “Producción de territorialidades y de subjetividades sociales en las resistencias a los megaproyectos y al despojo en la región maya”, registrado con el folio 31132 en el Sistema Institucional de Proyectos del Instituto Nacional de Antropología e Historia. Agradezco a Salvador Maldonado Aranda por sus enriquecedores comentarios al texto.

Este texto analizará la transformación de los contextos sociales de los centros urbanos y zonas que recibieron el impulso gubernamental para activar el turismo como principal actividad económica. Observar las evidencias de la situación social en las ciudades hiperturísticas del Caribe mexicano (principalmente Cancún y Playa del Carmen, en la llamada Riviera Maya), así como del municipio de Bacalar y la región fronteriza, puede prefigurar escenarios posibles para los nuevos centros turísticos que las instancias gubernamentales (*in primis* el Fondo Nacional para el Fomento al Turismo, Fonatur) desarrollarían en regiones aledañas.

El megaproyecto denominado Tren Maya pretende articular distintos ámbitos de intervención institucional en las sociedades y los territorios del sureste de México: implicaría “ordenamiento territorial, infraestructura, crecimiento económico y turismo sostenible”.² Con respecto a la infraestructura, incluye la construcción de una línea férrea de más de 1 500 kilómetros a través de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, y la operación de un tren para transporte de carga y pasajeros. Por su parte, los ejes económico y turístico están conectados, pues se trata de un “proyecto *con enfoque turístico* que busca incrementar la derrama económica”³ en los estados interesados. Según el planteamiento inicial del megaproyecto, se activaría el desarrollo turístico al facilitar el acceso a zonas poco conectadas (como Calakmul) y potenciar la conexión entre distintos polos de atracción

2 De esta forma se anunciaba el proyecto en la página web oficial. URL: <https://www.trenmaya.gob.mx/>, consultado el 10 de febrero de 2020.

3 Así se presenta el proyecto en la página web de los Proyectos Prioritarios (cursivas mías). URL: <https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyectos-prioritarios/>, consultado el 3 de julio de 2020.

turística de masa (Cancún, Chichén Itzá y Xcaret) con otros en vía de desarrollo (Palenque, Bacalar, Valladolid). A lo largo de la vía férrea está planeada la construcción de 12 paraderos y 19 estaciones, que “formarán parte de polos de desarrollo” (Fondo Nacional para el Fomento al Turismo [Fonatur] *et al.*, 2019: 4) creados como “ciudades nuevas o complementarias” de hasta 1 000 hectáreas.⁴ La vinculación del proyecto con la actividad turística resulta evidente por la instancia encargada del mismo, justamente el Fonatur.

Es oportuno enfatizar lo anterior ya que a partir de agosto de 2020 los documentos oficiales han cambiado el énfasis propagandístico hacia la mejoría de la calidad de vida de las comunidades interesadas como el principal objetivo del proyecto, dejando en segundo plano el hecho de que tal mejoramiento derivaría de su inclusión en la industria turística.

Al respecto, es preciso desmitificar el turismo como actividad que ofrece ganancias económicas sin apenas consecuencias y que además promueve lo “bonito” y lo “divertido”. El turismo es el eje de una industria altamente depredadora, en términos ambientales y sociales. Impone modelos culturales ajenos e implanta enclaves económicos que, en los países del sur global, exhiben la desigualdad entre quienes viajan, conocen y se divierten, y sus anfitriones voluntarios u obligados, esto es, la población local. Se trata de una actividad económica basada en el ofrecimiento de servicios para la diversión y el esparcimiento de otros: desde labores serviles como la “limpieza de lentes de sol en

4 Tourliere, Mathieu, “Una falacia que el Tren Maya sea neoliberal: Fonatur”. *Revista Proceso* 2251, publicada el 22 de diciembre de 2019, pp. 16-19.

la playa”, ofrecida en la propaganda de un hotel en Tulum, hasta actividades que ponen en entredicho la dignidad y la vida misma, como la prostitución y el tráfico de drogas.

En México, la situación de violencia generalizada causada por el conflicto entre cárteles y grupos criminales, Estado y empresas para el control de territorios y economías se ha incrementado año con año en intensidad y pérdida de vidas humanas, como evidencian los datos expuestos en las siguientes páginas. En tal contexto, el gobierno en funciones desde 2018 ha planteado el impulso a la actividad turística al caracterizarla como “una herramienta de reconciliación que permita enmendar el tejido social” (Sectur, 2020). Esta aseveración resulta cuando menos polémica, ya que el turismo se ha distinguido por ser una actividad que favorece la desigualdad económica, la concentración de la riqueza y la segregación socioespacial, elementos constitutivos de la violencia estructural.

Por otro lado, el análisis de los escenarios en los destinos turísticos consolidados del Caribe mexicano, con respecto al desarrollo de economías ilegales y el consecuente incremento de la violencia directa generada en la disputa por el control de dichas economías, muestra una situación gravísima en la cual reluce la conexión entre el incremento de la incidencia delictiva, el crecimiento urbano y el crecimiento económico.

La contradicción implícita en el turismo es que, por un lado, se trata de una actividad fundamentada en la economía de lo innecesario, de lo superfluo, de la diversión y del ocio; pero ¿cuál es el costo para la sociedad local del ofrecimiento de contextos y experiencias recreativas a quienes tienen la posibilidad de comprar su periodo de esparcimiento?

Por otra parte, los procesos de despojo de tierra y cultura vinculados a la urbanización en clave turística, así como la realidad de elevada desigualdad y explotación de los trabajadores del sector, plantean también interrogantes urgentes: ¿Será oportuno en tal contexto proyectar nuevos centros urbanos con vocación turística? ¿Quiénes serán los beneficiarios del “desarrollo” económico que, se pregona, conllevará el impulso turístico y el crecimiento urbano?

Metodología

Este documento reúne los hallazgos de una investigación en curso dirigida a la identificación de las posibles repercusiones sociales del megaproyecto Tren Maya. Esta investigación, en lugar de documentar afectaciones ya existentes tras la puesta en marcha de una obra, apunta a señalar las consecuencias previsibles a partir de los elementos disponibles antes de su realización. El método de análisis, por lo tanto, se centra en la búsqueda de las evidencias de determinados procesos en contextos cercanos o análogos a aquello estudiado, pero ya intervenidos por procesos turísticos, y la argumentación alrededor de tendencias y escenarios posibles. Por su parte, la metodología de investigación es antropológica y etnográfica, sustancialmente cualitativa y centrada en primer lugar en las fuentes testimoniales directas, a partir de las cuales se busca información secundaria (bibliografía y hemerografía). Entre enero y octubre de 2019 se realizaron estancias de investigación en los municipios de Mérida (Yucatán), Bacalar (Quintana Roo), Calakmul (Campeche), Palenque y Chilón (Chiapas) y entrevistas a

funcionarios del Fondo Nacional de Fomento al Turismo en la Ciudad de México y Palenque.

La comprensión de las violencias requiere un enfoque interdisciplinario (Ferrándiz y Feixa, 2004), por lo cual el enfoque antropológico se conjunta al modelo para el análisis multidimensional de las violencias elaborado por Galtung (2003), uno de los fundadores de los Peace Studies o Estudios para la paz. El autor identifica tres dimensiones de la violencia relacionadas entre sí: *violencia directa* (conductas y actos violentos), *estructural* (desigualdad; impide la realización de las potencialidades humanas) y *cultural* (aspectos de la cultura utilizados para justificar o legitimar las otras violencias). En este texto me centraré sobre todo en la violencia directa vinculada con la disputa por el control de las economías ilegales imbricadas en el turismo de masas, expresadas en el tráfico de sustancias ilegalizadas y de personas, cuyas manifestaciones evidentes son el incremento de la incidencia delictiva. Asimismo, haré referencia a la violencia directa y estructural ligada al despojo de territorios para la especulación edilicia, también incluida en la economía ilegal.

Por otra parte, la violencia estructural se torna evidente en el contexto de urbanización turística y el incremento de las desigualdades, en términos de explotación (de la fuerza de trabajo, la naturaleza, el patrimonio cultural, etc.) y exclusión, según directrices de clase, género y grupo étnico. En contextos de elevada desigualdad y corrupción institucional, el desarrollo del sector, que implica grandes inversiones, no redundará en una mayor justicia social sino en la acentuación de la desigualdad y la violencia estructural. Por último, la violencia cultural está implícita en la turistificación de los espacios (físicos y sociales), que

implica una poderosa intervención en la dimensión cultural –e incluso ritual y simbólica- de los pueblos indígenas. Acerca de este tema, remito a otro estudio (Gasparello, inédito) relativo a los procesos de mercantilización de la cultura y las consecuencias en términos de erosión cultural (paulatina pérdida de significados de las manifestaciones culturales para los “creadores” originarios de éstas).

Si bien para fines analíticos el modelo de Galtung resulta de gran utilidad, al permitir una caracterización de las distintas manifestaciones de la violencia y esclarecer las relaciones entre ellas, la comprensión del fenómeno debe considerar que la realidad mexicana se presenta como una compleja *acumulación social de violencias*, que rebasa la violencia criminal: violencia de género y doméstica, medioambiental, racial y generacional, entre otras. Algunas de éstas representan una “acumulación histórica” (Bourgois, 2015), como el sesgo patriarcal de las relaciones sociales o el encarnizado racismo institucional; en todo caso, se agudizan con la creciente evolución neoliberal de las políticas y la economía, en la cual la legalidad estatal pierde legitimidad y poder de regulación sobre territorios y recursos. En este sentido, para Misse (2010:4), las dimensiones clave de la acumulación de las violencias son el tráfico de mercancías ilícitas y la oferta de mercancías políticas –corrupción y clientelismo– que retroalimentan y ensanchan el mercado ilícito.

Industria turística en Quintana Roo, entre lo legal y lo ilegal

Durante los recorridos de investigación de campo en comunidades rurales de los municipios de Bacalar,

Mérida y Calakmul, pude atestiguar que una de las principales preocupaciones de la población que vive en localidades aún marginales en el desarrollo del turismo de masas es el incremento de la violencia directa por la presencia de grupos criminales. Al observar la trayectoria —documentada con evidencias— de Cancún y la región turística denominada Riviera Maya (que incluye los municipios de Isla Mujeres, Cozumel, Puerto Morelos, Solidaridad y Tulum), es posible proyectar una tendencia en la cual el crecimiento de la industria turística se acompaña al incremento de la incidencia delictiva, entre otras variables.

En el caso de Cancún y la Riviera Maya, la industria turística ha impulsado el desarrollo complementario de la economía “legal” —aunque marcada por sistemáticas violaciones a los derechos humanos, culturales, laborales, ambientales, favorecidas por el laxismo y la corrupción institucional— y la economía “ilegal” estrictamente imbricada a la primera. La economía ilegal se articula en diferentes giros: el tráfico, sobre todo de cocaína, hacia Estados Unidos y su venta directa en el próspero mercado local; la trata de personas para la prostitución en los “clubes” nocturnos; y la reinversión “blanqueada” en los desarrollos inmobiliarios y la infraestructura turística de las ganancias obtenidas.

Esta situación es consustancial al modelo de desarrollo turístico masivo impulsado por la inversión público-privada en la región, y que tiene su punto de arranque en la construcción del Centro Integralmente Planeado (CIP) de Cancún, proyectado por el Fonatur a principio de la década de 1970. Para ese entonces, el estado de Quintana Roo (constituido en 1974) era el de menor densidad

poblacional en el país, y en consecuencia tenía el más bajo rendimiento por hectárea de maíz (Aguilar, 1995; Espinosa-Coria, 2013). Al igual que en el momento actual, en la época del “desarrollismo de Estado” se consiguieron los territorios considerados “deprimidos” a una vocación turística que aprovecharía su “belleza escénica” para insertarlos en el circuito económico capitalista.

El CIP de Cancún se gestó a partir de la expropiación de grandes extensiones de tierras pertenecientes a los ejidos Isla Mujeres y A. Bonfil, esto es, la privatización de la propiedad social campesina; y de la adquisición por parte de las instituciones encargadas del proyecto, a precios no comerciales e irrisorios, de pequeñas propiedades privadas (Talledos, 2016:101). Este proceso de “despojo para la acumulación”, como lo definió Rodríguez (2017), es una suerte de “marca de origen” para el desarrollo de la industria turística en la región. La turistización del litoral al sur de Cancún, denominado Riviera Maya o Corredor Cancún-Tulum, se realizó en el decenio de 1990 a partir de mecanismos análogos, que afectaron a los ejidos costeros en aras de la conformación de un *continuum* hotelero-residencial que, hoy en día, se extiende a lo largo de 130 kilómetros de costa.

Las enormes inversiones privadas, necesarias para la creación de infraestructura destinada al turismo a escala internacional en una región entera, se lograron a través de distintos mecanismos ubicados en el umbral entre lo “lícito” y lo “ilícito”, para favorecer intereses de las élites políticas y empresariales regionales, cuyos negocios también se mueven fluidamente entre los espacios legal e ilegal. Desde los fideicomisos que permitieron legalmente la privatización de tierras costeras incluso en favor de

extranjeros y la gigantesca especulación inmobiliaria hasta un gran abanico de “facilidades” (impunidad fiscal, laboral o ambiental) ofrecidas a los empresarios por parte de los gobernantes locales: la manipulación de la normatividad y la institucionalidad ha sido una constante desde la década de 1980 y hasta el último ex gobernador, Roberto Borge (2011-2016), actualmente en la cárcel por corrupción y especulación de tierras.

El contexto quintanarroense representa un desafío para interpretar la relación entre el campo de la política, el de los negocios, la dimensión institucional y el espacio de lo ilegal, en el cual se incluyen giros económicos, conductas y relaciones. En primer lugar, es notable la coincidencia temporal entre la conformación de la institucionalidad estatal y el proyecto turístico de masa como eje articulador del territorio y la sociedad: fue en el mismo año 1974 cuando Quintana Roo se constituyó como “estado libre y soberano”⁵ y se abrió a los turistas el flamante CIP de Cancún. La constitución de institucionalidad en función del turismo tiene por correlato el desarrollo de un ámbito de “legalidad” centrado en favorecer al “desarrollo” y a los negocios del sector más que a garantizar los derechos humanos, sociales y económicos. Asimismo, la normalización del intercambio entre mercancías ilícitas y mercancías políticas ha favorecido el proceso de acumulación de las violencias (Misse, 2010) que se retroalimentan entre sí.

5 Anteriormente tenía la calidad de “territorio federal”. Quintana Roo fue el último estado de la República Mexicana a ser reconocido como tal; de modo sucesivo fue objetivo de importantes políticas de colonización dirigida para incrementar la densidad poblacional y la presencia social e institucional en su franja fronteriza.

Como documentan las investigaciones realizadas en la región (Camacho, 2015; Espinosa-Coria, 2013; López, 2015; Marín, 2015b; Sollerio y García, 2020; Talledos, 2016) y la abundante hemerografía, los campos de la política y del gobierno (municipal y estatal) fueron ocupados por las mismas élites empresariales que invirtieron en el desarrollo del proyecto turístico regional, por lo cual impulsaron la producción de normas y la arquitectura institucional de acuerdo y en beneficio de sus propios intereses. En tal sentido, se puede afirmar que el proceso de *captura del Estado* es consustancial a la formación de la entidad quintanarroense.

Según Garay *et al.* (2008), el concepto de *captura del Estado* se refiere a “una especie de corrupción económica a gran escala en la que agentes privados influyen en la formulación de leyes, normas, decretos, regulaciones y políticas públicas, en la búsqueda de favorecer sus propios intereses egoístas y en detrimento del bienestar general” (Garay *et al.*, 2008:15). De acuerdo con los autores, “cuando esto sucede, se configura un escenario en el que grupos con amplio poder económico manipulan la formulación de leyes” (Garay *et al.*, 2008:16). En Quintana Roo, la institucionalidad regional fue desde un principio moldeada sobre el *continuum* lícito-ilícito de los negocios turísticos, *in primis* la especulación y acaparamiento de tierra, el desarrollo inmobiliario (hoteles, restaurantes), y la presencia constitutiva de actores vinculados con las economías ilegales. Considerada la trascendencia de las conexiones entre élites políticas, intereses empresariales y economías de la violencia, podríamos afirmar que el estado no fue *capturado*, sino que *nació cautivo*. La trayectoria de distintos gobernadores que asumieron el

cargo durante los últimos 30 años es un tajante ejemplo de este proceso de captura o manipulación institucional, que va más allá de la corrupción de funcionarios. Mencionaré el caso de Mario Villanueva Madrid y su vínculo con el narcotráfico; en los siguientes apartados haré referencia al caso de Roberto Borge Angulo, paradigmático en lo que corresponde al despojo y especulación de tierras. La trayectoria de los dos exmandatarios es particularmente relevante pues ambos fueron condenados por los delitos mencionados; sin embargo, también Joaquín Hendricks y Félix González Canto han sido señalados por su colusión con las mismas y otras actividades ilícitas; en términos generales, cada político que cubrió el cargo se involucró, en distinta medida, en todos los principales giros ilegales de la industria turística.⁶

El despojo de tierras y la especulación inmobiliaria comparten con el narcotráfico y la trata de personas el carácter funcional e incluso constitutivo de cierto tipo de industria turística, así como el recurso sustantivo a la violencia directa para su imposición sobre las sociedades afectadas. La economía de las drogas está abiertamente caracterizada como *economía de la violencia* (Cordera Campos, 1998); genera, a su vez,

6 Sánchez López, José, “González Canto y sus presuntos vínculos con el narcotráfico”. *Perspectivas* (en línea). Publicado el de 30 marzo de 2019, consultado el 10 de noviembre de 2020. URL: <https://perspectivas.mx/especial-gonzalez-canto-y-sus-presuntos-vinculos-con-el-narcotrafico/>; “Roberto Borge y Félix Arturo González, ligados al narco”. *AlMomento.mx* (en línea). Publicado el 19 de noviembre de 2018, consultado el 10 de noviembre de 2020. URL: <https://almomento.mx/roberto-borge-y-felix-arturo-gonzalez-ligados-al-narco/>; “Joaquín Hendricks impulsor del narco en Quintana Roo”. *Maya sin fronteras* (en línea). Publicado el 16 de mayo de 2014, consultado el 10 de noviembre de 2020. URL: <https://mayasinfronteras.org/2014/05/joaquin-hendricks-impulsor-del-narco-en-quintana-roo/>

“una multiplicidad de mercados ilícitos como tráfico de armas, precursores químicos, ‘empresas’ de protección violenta, desplazamiento forzado, reclutamiento forzoso” (Maldonado, 2017:392). Estas economías de la violencia “tienen ramificaciones múltiples hacia la economía ilegal, civil y no violenta, muchas de cuyas ramas subsisten o se expanden gracias a estas conexiones” (Cordera Campos, 1998: 254). Al igual que para la dimensión institucional y normativa, también en el campo económico la fluidez legal-ilegal y el carácter violento no son características perjudiciales sino constitutivas del capitalismo neoliberal, fundado en la desregulación y la liberalización. Estrada y Moreno se refieren a las nuevas formas de acumulación ilegal, en términos genéricos, como *expresiones (criminales) del capitalismo*. Éstas se generan en una “zona gris [...] que posibilita las condiciones de emergencia para las nuevas formas de acumulación, en apariencia legales, pero que, en realidad, son productos de actividades ilegales”, proceso favorecido por la financiarización de la economía (Estrada y Moreno, 2008:31).

En el decenio de 1990, cuando comenzó a crecer en México el poder político y económico de los cárteles del narcotráfico, el Cártel de Juárez se implantó en la costa caribeña y organizó una articulada red de lavado de dinero, en la cual empresarios mexicanos y extranjeros fungían como prestanombres para invertir el dinero del cártel en la construcción de grandes complejos hoteleros.⁷

7 En particular sobresale el caso de Fernando García Zalvidea, hermano del ex alcalde de Cancún 2002-2005, dueño de la agencia de viajes *on-line* BestDay, de la cadena hotelera Real Resorts y de la Operadora de Condominios del Sureste. El también representante de los Legionarios de Cristo en Quintana Roo fue detenido en 1999 en el marco del Maxiproceso, aunque sucesivamente fue exonerado de los cargos. En

El arraigo de la economía criminal en la zona es tal que el juicio contra el narcotráfico más amplio en la historia del país tuvo su centro aquí: se trata del *Maxiproceso* o *caso Cancún*, iniciado en 1997 y aún sin concluir.⁸ El juicio involucró a más de cien personas: desde el entonces gobernador y ahora convicto Mario Villanueva Madrid, alias *El Licenciado* o *El Chueco*, hasta Amado Carrillo Fuentes *El Señor de los Cielos*, quien fungía como jefe del Cártel de Juárez.

2007, dos de sus hoteles en Cancún fueron clausurados por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente; asimismo, enfrentó procesos en Playa del Carmen por violación a la legislación ambiental en sus desarrollos turísticos. El caso es por lo tanto emblemático del *continuum* legal-ilegal ya mencionado, en el cual actividades “legales” violan los marcos normativos establecidos y gozan de sustancial impunidad, así como las ganancias de actividades “ilegales” son las que permiten el desarrollo de las actividades “legales” (lavado de dinero en el sector inmobiliario y la industria turística y de servicios); éstas, sin embargo, se desenvuelven al manipular y desviar a conveniencia el marco normativo, o lo violan a sabiendas de que no habrá persecución penal por ello (impunidad). Véase: Cordero, Deborah, “Fernando García Zalvidea: de la Ingeniería al emporio turístico”, *UnionCancún* (en línea). Publicado el 5 de noviembre de 2013, consultado el 2 de octubre de 2020. URL: <https://www.unioncancun.mx/articulo/2013/11/05/turismo/fernando-garcia-zalvidea-de-la-ingenieria-al-emporio-turistico>; “Unen esfuerzos presunto prestanombres de narco y el obispo de Cancún”, *Revista Proceso* (en línea). Publicado el 16 de septiembre de 2002, consultado el 2 de octubre de 2020. URL: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2002/9/16/unen-esfuerzos-presunto-prestanombres-de-narco-el-obispo-de-cancun-69282.html>; Varillas, Adriana, “Fallece el fundador de BestDay”. *El Universal* (en línea). Publicado el 5 de noviembre de 2013, consultado el 2 de octubre de 2020. URL: <https://archivo.eluniversal.com.mx/finanzas-cartera/2013/bestday-963190.html>.

⁸ Castillo, Gustavo y Eduardo Murillo, “El *Maxiproceso* cumple 22 años acumulando pendientes”, *La Jornada* (en línea). Publicado el 20 de abril del 2020, consultado el 15 de junio de 2021. URL: <https://www.jornada.com.mx/2020/04/20/politica/006n1pol>

Durante su mandato, Villanueva impulsó decididamente el desarrollo de la industria turística (Gobierno del estado de Quintana Roo, 1993), tras diversificar por un lado el fortalecimiento de Cancún como destino para un turismo de masas, basado en enormes hoteles estandarizados y vuelos chárteres, y por otro el impulso a un turismo más selectivo en lugares “prístinos”, maquillado con el término “ecoturismo”. Durante la década de 1990 se creó y consolidó el proyecto de la llamada Riviera Maya extendida entre Cancún y Tulum y con fulcro en Playa del Carmen;⁹ de manera sucesiva, se inició el proyecto Costa Maya entre Punta Herrero y Xcalak, en la parte meridional del estado; y se propició la turistización de Holbox, al norte de Cancún (López, 2012, 2015; Sollerio y Osorio, 2020). Dicho impulso alimentó la especulación de bienes raíces en la costa, y con ello las oportunidades para la reinversión blanqueada de los productos de los mercados ilegales. Cabe señalar que la inversión era a gran escala y operada por importantes consorcios: fue en este periodo que se instalaron los parques temáticos Xcaret y Xel-ha, administrados por un grupo de empresarios muy encumbrados con políticos de la élite priista; y los hoteles Bahía Príncipe, del grupo español Piñero.

Villanueva fue detenido en 2001, acusado de narcotráfico y lavado de dinero para el Cártel de Juárez. Un tribunal mexicano lo sentenció a 22 años de cárcel. Extraditado a Estados Unidos en 2010, se declaró culpable del cargo de “conspiración para lavar dinero” y en 2013 fue sentenciado

⁹ En las tierras administradas por el Fideicomiso Caleta Xel-Ha y del Caribe, constituido en 1972 y que en 1993 se transfirió de la federación al estado de Quintana Roo. El gobierno local entregó rápidamente a desarrolladores los territorios comprendidos en esta “jurisdicción especial” (declarada como “zona de desarrollo turístico nacional”).

a 11 años de prisión. En 2020, favorecido por una política de amnistía del gobierno mexicano, fue repatriado y su pena conmutada por arrestos domiciliarios.

Según las investigaciones de la Fiscalía General de la República (México) y de la *Drug Enforcement Administration* (Estados Unidos), Villanueva habría facilitado el trasiego de más de 200 toneladas de cocaína y puesto a disposición del Cartel de Juárez puertos, aeropuertos, velívolos y fuerzas de seguridad del estado. Mediante la ruta náutica definida como la *ruta del Caribe*, lanchas provenientes de Colombia arribaban a la cercanía de la costa quintanarroense donde, aun en mar abierto, transferían el cargamento de cocaína en navíos del Cártel de Juárez; en los puertos de Cancún, Calderitas y Chetumal los paquetes se cargaban en vehículos y tomaban la ruta terrestre hacia el norte. *El Licenciado* recibía entre 400 000 y 500 000 dólares por cada cargamento que transitaba sin problemas en el territorio del estado. En conjunto, se estima que logró “blanquear” unos 19 millones de dólares que invirtió en cuentas bancarias abiertas por el banco Lehman Brothers en Estados Unidos, Suiza y Bahamas.¹⁰

Por otra parte, hoy en día la región es todavía de central importancia para los distintos giros de la economía criminal, entre ellos el tráfico de cocaína hacia Estados Unidos, ya que debido a la militarización de las fronteras centroamericanas y la proliferación de bandas no alineadas a los principales cárteles ha recobrado importancia la mencionada ruta náutica del Caribe, activa en la década de 1990 y sucesivamente sustituida por el tráfico terrestre

10 Mulvey, Erin, “Former governor of mexican state extradited for conspiring ...”, *Drug Enforcement Administration* (en línea). Publicado el 10 de mayo de 2010, consultado el 8 diciembre 2020. URL: <https://www.dea.gov/sites/default/files/divisions/nyc/2010/nyc051010p.html>.

(Aragón, 2019).¹¹ Otros prósperos negocios son la venta directa de coca en el cada vez más pujante mercado local; la enorme red de prostitución en los “club” nocturnos;¹² y la reinversión “blanqueada” de las ganancias obtenidas.

La relación entre criminalidad y turismo ha sido analizada principalmente en términos de la victimización de los visitantes y la afectación de la industria turística por los grupos delictivos (Mawby, 2014). Otros trabajos han enfatizado la peculiar condición del turista como liminal y propicia a la transgresión, lo cual explicaría la alta demanda de drogas y prostitución en los destinos de esparcimiento (Ryan and Kinder, 1996). Finalmente, se ha señalado que los destinos turísticos de masa, como Cancún y la Riviera Maya, presentan características óptimas para la operación de redes criminales transnacionales: la frecuente rotación de visitantes y trabajadores, que facilita el anonimato; el alto volumen de transacciones monetarias, que oculta aquellas fraudulentas y facilita el lavado de divisas; la poca publicidad que reciben los hechos violentos por no desanimar a los turistas; y la posición geoestratégica (Norio, 2021).

11 Morita, Martín y Rosa Santana, “Los narcos, amos del Caribe y del canal de Yucatán”, *Revista Proceso* (en línea). Publicado el 26 mayo de 2001, consultado el 10 junio de 2019. URL: <https://www.proceso.com.mx/184709/los-narcos-amos-del-caribe-y-del-canal-de-yucatan>; “Ruta de distribución de droga”, ¡Por esto! (en línea), publicado el 25 de mayo de 2019, consultado el 10 de junio de 2019. URL: <https://www.poresto.net/2019/05/25/ruta-de-distribucion-de-droga/>; “El Caribe, la ruta preferida del narco”, SIPSE.com (en línea), publicado el 5 noviembre 2013, consultado el 10 de junio de 2019. URL: <https://sipse.com/mundo/resurge-el-caribe-como-ruta-del-narco-59797.html>

12 Galicia, Alejandra “Así se mueve la droga en Quintana Roo”. *La silla rota* (en línea). Publicado el 16 de enero de 2017, consultado el 10 de junio de 2019. URL: <https://lasillarota.com/especialeslsr/asi-se-mueve-la-droga-en-quintana-roo/136036>.

En la región la afluencia turística va en aumento; tan sólo en 2019 visitaron Quintana Roo casi 23 millones de personas, entre turistas y cruceristas; y únicamente la ciudad de Cancún recibió a seis millones de visitantes (Secretaría de Turismo de Quintana Roo [Sedetur] 2019b). Y con ello se incrementa el consumo local de sustancias ilegalizadas, principalmente de cocaína. Según la Encuesta Nacional de Consumo de Drogas, Alcohol y Tabaco, Quintana Roo es el estado con el más elevado consumo de drogas ilegales, y de cocaína entre ellas, de toda la República; asimismo, el índice de alcoholismo (12%) es de los más elevados en el país (Instituto Nacional de Psiquiatría Ramón Fuentes Muñiz *et al.*, 2017).

De igual modo, también el lavado de dinero ha prosperado y crecido en la entidad, a través de proyectos de inversión, falsas pérdidas hoteleras y tiempos compartidos fantasma, actividades favorecidas por la alta movilidad de capitales en las zonas turísticas. Se estima que el turismo representa la principal oportunidad para el blanqueo de divisas en México, mientras en Quintana Roo la actividad favorecería flujos de lavado de dinero por unos mil millones de dólares al año.¹³

Según fuentes oficiales, hoy en día el control de la región es disputado por cuatro cárteles. En 2020, Cancún, la Riviera Maya y Holbox están controlados por el Cártel del Pacífico o de Sinaloa; en la costa, al sur de Tulum, entre Boca Paila y Punta Herrero (en parte correspondiente a la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an) y el municipio de

13 Meraz, Fernando, "Quintana Roo, paraíso para el lavado de dinero". *Milenio* (en línea). Publicado el 17 de noviembre de 2016, consultado el 2 de octubre de 2020. URL: <https://www.milenio.com/estados/quintana-roo-paraíso-para-el-lavado-de-dinero>

Felipe Carrillo Puerto, actúan Los Zetas; la Costa Maya (entre Punta Herrero y Xcalak) y el territorio interior escasamente poblado, hacia el límite con Campeche, es zona del Cártel de Jalisco Nueva Generación; el puerto de Chetumal y el municipio de Bacalar se hallan bajo control del Cártel del Golfo (Secretaría de Hacienda y Crédito Público [SHCP], 2020). Al igual que en otros contextos, la fragmentación criminal y la disputa por el control de mercados territoriales determina el incremento de la violencia directa en homicidios y ejecuciones, y el correlativo crecimiento de los índices delictivos y los indicadores en la percepción de inseguridad. La situación en este aspecto ha empeorado significativamente en el último trienio, durante el cual se han verificado varios homicidios masivos en bares y clubes nocturnos de Playa del Carmen y Cancún.¹⁴ El más reciente episodio de este tipo se verificó en un club de Tulum donde, el 31 de octubre de 2020, se realizaba una fiesta clandestina en desacato a las medidas antiCovid; en esa ocasión, dos “guardias de seguridad” irregulares a sueldo de un cliente abrieron fuego en contra de presuntos narcomenudistas, asesinaron a dos individuos e hirieron a tres.¹⁵

14 Haines, Avery, “The Narco Riviera: Caught in the crossfire of a drug war”. *Canada: CTV News Barrie, Video Network*. Publicado el 1 de abril de 2019, consultado el 24 de abril de 2019. URL: <https://barrie.ctvnews.ca/video?playlistId=1.4358349>. “Cancún: la guerra del narco que se libra en el paraíso...”. *BBC News Mundo* (en línea). Publicado el 17 febrero 2019, consultado el 20 de abril 2019. URL: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38672423>. Hope, Alejandro, “Playa del Carmen: nadie hizo caso”. *El Universal* (en línea). Publicado el 18 de enero de 2017, consultado el 3 de septiembre de 2020. URL: <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/alejandro-hope/nacion/2017/01/18/playa-del-carmen-nadie-hizo-caso>

15 “Seguimiento: aseguran bar escenario de balacera en Tulum”. *Noticariibe* (en línea). Publicado y consultado el 1 de noviembre de 2020. URL:

Es evidente el acumulado de ilegalidades y prácticas delictivas, y la creación de situaciones propicias para la actuación violenta de quienes controlan o disputan las economías ilegales, una realidad que se arraigó en las ciudades caribeñas, devenidas metas de un peculiar tipo de diversión. Sin caer en juicio moral alguno, es posible sin embargo formular un cuestionamiento sobre el “modelo de desarrollo” que este tipo de “turismo” conlleva: un turismo que se ha transformado del modelo “sol y playa”, y su correlato de agresivo despojo para la construcción de grandes complejos hoteleros, a un turismo nocturno de “coca y putas”, donde se despoja la dignidad y la vida de seres humanos en aras de la diversión de otros.

Violencia criminal: homicidios dolosos y percepción de inseguridad en el norte de Quintana Roo

En este apartado identificaré algunas de las manifestaciones de la dimensión más tangible de la violencia, esto es, la violencia directa (Galtung, 2003), en especial la violencia criminal.

Según las estadísticas contenidas en el informe *Índice de Paz en México 2020* (Institute for Economics and Peace [IEP], 2020), el estado de Quintana Roo ocupa el tercer lugar nacional entre los estados menos pacíficos, al retroceder dos posiciones con respecto al anterior año estudiado (2018). Dicha involución la determina principalmente el deterioro de dos indicadores: los delitos cometidos con violencia, y en particular con armas de fuego, y los

<https://noticaribe.com.mx/2020/11/01/seguimiento-aseguran-bar-e-scenario-de-balacera-en-tulum-revelan-que-agentes-de-la-fiscalia-fungian-como-escoltas-ilegales-de-empresario-en-zona-hoteler-a-donde-2-murieron-y-3-quedaron-heridos/>

crímenes de la delincuencia organizada. La tasa de delitos con violencia se elevó 39.6% en relación con el 2015, y en tal contexto se incrementaron 184% los delitos cometidos con armas de fuego, lo que constituye el mayor deterioro de todas las entidades de México. Según el informe, “en los últimos cinco años se han vuelto comunes los violentos tiroteos de la lucha entre cárteles, al grado que la violencia ha comenzado a afectar los destinos turísticos, como Cancún. La tasa de homicidios en Quintana Roo aumentó 213% de 2015 a 2019, mientras que la tasa de crímenes de la delincuencia organizada creció más del doble” (IEP, 2020:34).

La metodología utilizada por el *Índice de Paz* agrupa en la tipología de “crímenes de la delincuencia organizada” los delitos relacionados con el tráfico de drogas, las extorsiones, el secuestro y la trata de personas. En este último ámbito, Quintana Roo tuvo en 2019 la segunda tasa de secuestro y trata de personas más alta de México (aumentó 176% respecto del 2015), vinculada con el impulso a la explotación del trabajo sexual por las organizaciones que controlan clubes nocturnos y prostíbulos, atracción para el turismo sexual.

También el delito de extorsión tuvo el alarmante incremento de 116% (IEP, 2020:20,34). Las cotidianas balaceras en contra de establecimientos comerciales que se han registrado en Cancún y Playa del Carmen durante los últimos meses de 2020 son muestra de la perversa imbricación entre las economías ilegales y legales: mientras el capital ilícito favoreció en muchos casos el desarrollo de empresas y negocios, la prosperidad y bonanza de éstos los transforman en blanco de extorsiones y secuestros, en la disputa por el control del cobro de piso entre distintos grupos criminales que operan en

la misma zona. Esta situación pone en entredicho las aparentemente inequívocas ventajas del “desarrollo económico”: la prosperidad de un emprendimiento, en un contexto controlado por organizaciones criminales, puede llegar a representar un peligro para la vida de sus dueños y administradores, mucho más que la situación anterior de precariedad económica.

Entre los distintos indicadores que pueden revelar el incremento de la violencia directa ligada a la criminalidad organizada y la disputa entre cárteles entre sí y entre éstos y estructuras estatales, opuestas o aliadas a ellos, los homicidios dolosos son tal vez el dato más contundente, aunque no el único o el más significativo. Sin perder de vista la necesidad de ampliar el modelo analítico que incluya, en próximas investigaciones, más indicadores (como el secuestro, la extorsión o la trata de personas), en este trabajo me concentraré únicamente en el análisis cuantitativo de las cifras ligadas a los homicidios dolosos. Enfatizaré la evolución de la incidencia de los homicidios dolosos a nivel estatal y en algunos municipios, junto con los resultados relativos a la percepción de seguridad estatal y urbana en la región (figura 1).

La figura 1 registra el número de homicidios dolosos (intencionales) en los tres estados peninsulares y la evolución de la tasa por cada 100 000 habitantes en los últimos 20 años. Es notable que Campeche y Yucatán, entidades con un desarrollo turístico menor que Quintana Roo y distinto en su modelo territorial, hayan conservado una baja incidencia de homicidios dolosos y de los demás hechos violentos (se han mantenido por una década entre los estados más “pacíficos” del país, según el *Índice de Paz*). Por su parte, la economía pujante del

Homicidios dolosos por cada 100.000 habitantes en los tres estados peninsulares (2000-2020)

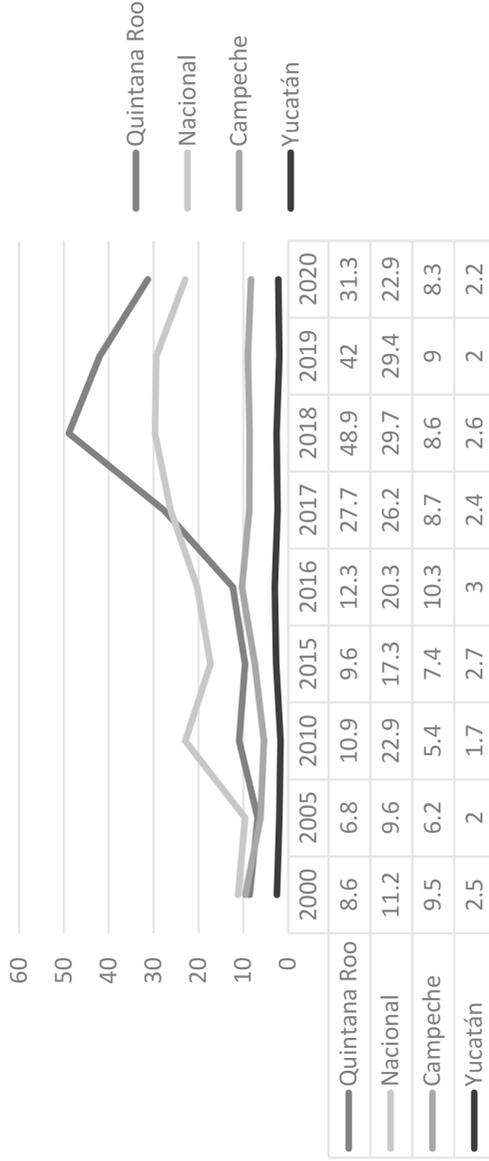


Figura 1. Elaboración propia. Fuente: Instituto Nacional de Geografía y Estadística [INEGI] (s/f, 2000, 2005, 2010, 2015, 2020; Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública [SNSP] (s/f).

Caribe mexicano trae como correlativo una elevada tasa de homicidios, que en 2018 y 2019 supera por mucho la media nacional por cada 100 000 habitantes.

El 2020 no muestra un panorama más alentador: según el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SNSP), en noviembre de este año Quintana Roo se ha convertido en el quinto estado con más delitos del país, con la prevalencia de ilícitos ligados a la delincuencia organizada.¹⁶ El seguimiento de las notas publicadas en dos periódicos y portales de información locales (*Noticaribe* y *¡Por Esto!*) en el periodo comprendido entre el 15 de octubre y el 15 de noviembre 2020, revela que todos los días, sin excepción, se han registrado uno o más asesinatos en la ciudad de Cancún, mientras que Playa del Carmen y Tulum han sido escenario de hallazgos frecuentes (cada tres o cuatro días) de restos humanos.

El indicador de la percepción ciudadana también ofrece datos muy relevantes en relación con la victimización y la percepción sobre seguridad/inseguridad. Los resultados de las ediciones anuales de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (Envipe) y de la más reciente Encuesta de Seguridad Pública Urbana (Ensu) notifican que más de la mitad o incluso la mayoría de la población se sienten inseguras en su estado, ciudad, colonia o calle; desconfía de las policías y percibe un deterioro en el contexto social y de seguridad. En 2016, 58.8% de la población encuestada en Quintana

16 “Se ubica QR entre las cinco entidades con mayor número de delitos...”. *Noticaribe* (en línea). Publicado y consultado el 4 de noviembre de 2020. URL: <https://noticaribe.com.mx/2020/11/04/se-ubica-qr-entre-las-cinco-entidades-con-mayor-numero-de-delitos-revela-secretariado-ejecutivo-del-sistema-nacional-de-seguridad-publica/>

Roo consideraba la entidad insegura (INEGI, 2016a: 35), porcentaje que llegaba al 77% para los habitantes en la ciudad de Cancún (INEGI, 2016b: 9). En la actualidad, y en apenas cuatro años, dichos porcentajes se elevaron de manera alarmante: 82.1% de la población quintanarroense considera inseguro el estado (INEGI, 2019a: 40), en tanto que 85.6% de los habitantes de Cancún manifestó sentirse inseguro en la ciudad (INEGI, 2020a: 11), lo cual corresponde al incremento exponencial de las cifras de asesinatos y hechos violentos.

Sin embargo, tal contexto no es una novedad ni prerrogativa de Cancún: hace ya más de una década (2008), 75% de los encuestados en Playa del Carmen por el Observatorio Urbano de la Riviera Maya declaró sentirse inseguro en la calle (Ihl y Frausto, 2008), esto es, en el espacio público. Esta tendencia, que implica la reducción de las actividades sociales y la modificación de los patrones de comportamientos individuales, se manifiesta en el contexto estatal actual en el cual casi el 70% de la población afirma que ya no permite que los hijos menores de edad salgan y no usa joyas (INEGI, 2019b:27).

En línea con la percepción de inseguridad, las ciudades de Cancún y Playa del Carmen muestran un aumento acelerado y constante de la violencia criminal, como lo evidencia la figura 2 relativa a los homicidios dolosos a nivel municipal. El contraste con la situación en los municipios de Felipe Carrillo Puerto (no turístico) y Othón P. Blanco (que alberga a la capital estatal, Chetumal, y es objetivo turístico, pero no “planeado” o dirigido como en el caso de Cancún y la Riviera Maya) es evidente. Las ciudades turísticas compiten en detentar la más elevada tasa de homicidios dolosos por cada 100 000 habitantes: 74.6 en Cancún en 2018 y 62.5 en Playa del Carmen en 2019, cifras que duplican la media nacional de 29.

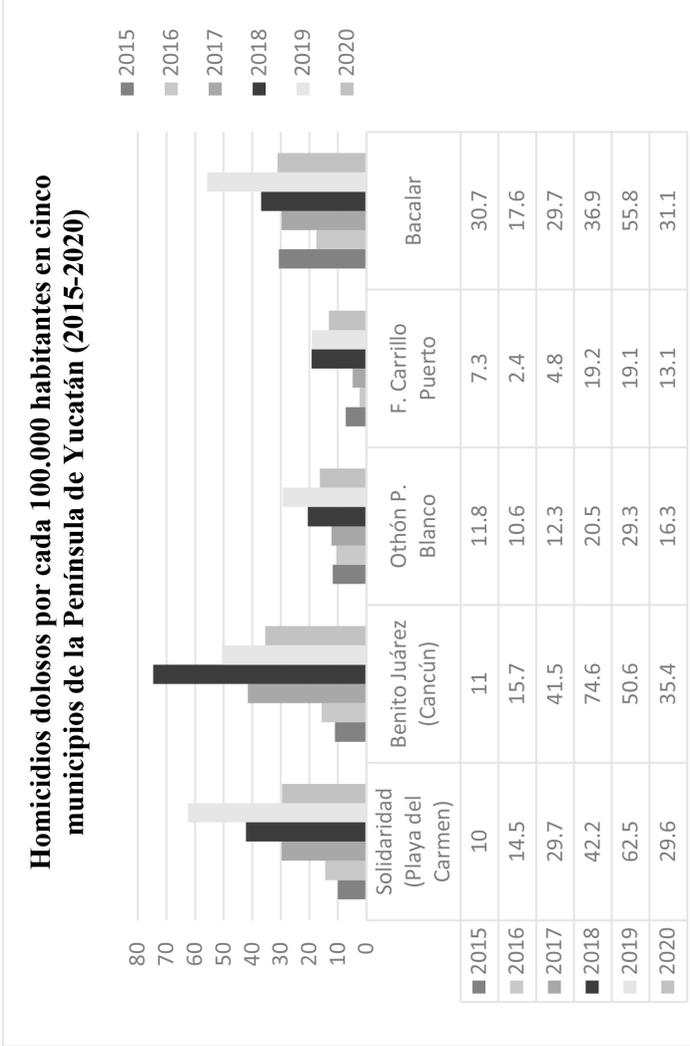


Figura 2. Elaboración propia. Fuente: Instituto Nacional de Geografía y Estadística [INEGI] (s/f, 2000, 2005, 2010, 2015, 2020; Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública [SNSP] (s/f).

Debido a la creciente inseguridad, a partir de 2018 Cancún registró una progresiva caída de la ocupación hotelera hasta de cinco puntos porcentuales por año, seguido por Playa del Carmen que en 2018 perdió 3.6% en ocupación, lo que a su vez determinó un consecuente decremento de las tarifas de 15% a 25%.¹⁷

Narcoaviones, tiburón blanco y militarización de los circuitos turísticos

Si la situación en los afamados “paraísos del ocio” del Caribe mexicano exige una atención urgente, el contexto en los “nuevos destinos” como Bacalar, Mahahual y Chetumal, promovidos en la Feria Internacional del Turismo 2020, muestra una idéntica tendencia. Del análisis de los datos resalta la elevada incidencia de homicidios dolosos en el municipio de Bacalar, que en el año 2019 registró casi 56 homicidios dolosos por cada 100 000 habitantes.¹⁸

17 Vázquez, Jesús, “Ocupación hotelera disminuye en el Caribe mexicano”. *El Economista* (en línea). Publicado y consultado el 7 de agosto de 2019. URL: <https://www.economista.com.mx/estados/Ocupacion-hotelera-disminuye-en-el-Caribe-mexicano-20190807-0152.html>. Deutsche Welle, “El narcotráfico empieza a resentir la actividad turística de México”. *América Economía* (en línea). Publicado y consultado el 18 de diciembre de 2019. URL: <https://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/el-narcotrafico-empieza-resentir-la-actividad-turistica-de-mexico>

18 “Foco rojo en Bacalar por ejecuciones”. *¡Por Esto!* (en línea). Publicado el 1 de enero de 2019, consultado el 20 diciembre de 2019. URL: <https://www.poresto.net/quintana-roo/2019/1/1/foco-rojo-en-bacalar-por-ejecuciones-47736.html>.

Creado en 2011 y escasamente poblado,¹⁹ el municipio de Bacalar es prevalentemente rural, pero aloja a la laguna llamada De los Siete Colores, muy codiciada por un incipiente desarrollo turístico que aún no es masivo pero que apunta a serlo. El municipio muestra una alta vulnerabilidad por la avalancha turística que se aproxima desde su declaración de “Pueblo Mágico” y que aumentaría de modo exponencial con la instalación de la estación del Tren Maya. Hoy en día, Bacalar reúne en escala pequeña todos los grandes problemas que acompañan al turismo como máquina de despojo: cercamiento de la ribera de la laguna y de los cenotes, privatización del acceso al agua; despojo violento de tierras ejidales y también privadas; colusión de las autoridades municipales, especulación para la tierra y la construcción, ausencia de ordenamiento territorial y ecológico, contaminación ambiental, etc.

Asimismo, la zona es extremadamente vulnerable y justifica los altos niveles de incidencia en homicidios por su ubicación “estratégica” para el trasiego de cocaína proveniente de Colombia y Venezuela, ya sea por mar o aire. Si el norte de Quintana Roo se caracteriza por ser un lugar de consumo, venta en el mercado local y tráfico hacia Estados Unidos a través de Florida, el sur del estado se configura como el “patio de operaciones” para la recepción de la “mercancía” en territorio nacional.

El “narcotriángulo”, situado en las localidades Miguel Alemán, Río Verde, El Gallito y Los Limones, entre los municipios de Bacalar y Othón P. Blanco y que se extiende hacia la frontera con Belice al sur y Campeche al oeste, se ha consolidado como destino para la recepción de velívolos procedentes de Centroamérica y Sudamérica, cargados por

¹⁹ En 2020 tenía una población de 41 754 personas (INEGI, 2021).

el codiciado polvo blanco, que aterrizan en los caminos “sacacosechas”, rutas pavimentadas y poco transitadas que unen las comunidades rurales con la vía rápida Bacalar-Mérida. En otras ocasiones, los paquetes son arrojados desde el aire a las aguas del Río Hondo, que marca la frontera entre México y Belice, y de allí recuperados con lanchas para tomar el camino hacia el norte.²⁰ El Sistema Integral de Vigilancia Aérea (SIVA) de la Fuerza Aérea Mexicana registró entre 2018 y 2019 un promedio de tres vuelos irregulares al mes realizados por avionetas y también jets (aviones con turbina).²¹ Desde enero de 2020,

20 “Quintana Roo narcoaedrónomos...”, *Al momento.mx* (en línea). Publicado y consultado el 17 de septiembre de 2019. URL: <https://al-momento.mx/quintana-roo-narcoaedronomo-movilizan-2-toneladas-de-cocaina-a-la-semana-sedena/>; Sanz, José Luis y Javier Lafuente, “El Caribe turbio”. *El País* (en línea). Publicado el 22 de junio de 2019, consultado el 15 de enero de 2020. URL: https://elpais.com/internacional/2019/06/18/actualidad/1560851881_870643.html

21 Espino, Manuel, “Ahora hay narcoaviones con turbina, señala la Sedena”. *El Universal* (en línea). Publicado y consultado el 31 de enero de 2020. URL: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/tecnologia-militar-contra-el-narco>. “Reactivan narco rutas aéreas en Quintana Roo”. *Yucatán a la mano* (en línea). Publicado el 3 de septiembre 2018, consultado el 15 de enero 2020. URL: <https://www.yucatanalamano.com/reactivan-narco-rutas-aereas-en-quintana-roo/>. “La ruta del narco en Quintana Roo”. *Abc Noticias* (en línea). Publicado el 14 de marzo 2019, consultado el 20 de enero 2020. URL: <https://abcnoticias.mx/la-ruta-del-narco-en-quintana-roo/130403>. “Aseguran avioneta con 250 kilos de droga, en Bacalar”. *La palabra del Caribe* (en línea). Publicado el 30 de junio 2019, consultado el 20 de enero 2020. URL: <https://www.lapalabradelcaribe.com/aseguran-avioneta-con-250-kilos-de-droga-en-bacalar/136932/>. “Bacalar, de paraíso a bastión del narco”. *El demócrata* (en línea). Publicado el 31 de julio 2019, consultado el 20 de enero 2020. URL: <https://eldemocrata.com/bacalar-de-paraiso-a-bastion-del-narco/>. Vázquez, Fátima, “Encuentran narcoavioneta calcinada en Bacalar, Quintana Roo”. *UnoTV* (en línea). Publicado el 16 de diciembre 2019, consultado el 20 de enero 2020. URL: <https://www.unotv.com/noticias/estados/quintana-roo/detalle/encuentran-narco-avioneta-calcina->

el SIVA detectó un considerable incremento de la frecuencia de los vuelos. Ese año inició con el enfrentamiento entre el ejército y un grupo armado que defendía una avioneta cargada con alrededor de 800 kilos de coca colombiana, en la comunidad de Nuevo Israel, municipio de Bacalar (27 de enero),²² y se cierra con el aterrizaje en el aeropuerto internacional de Chetumal, el 27 de octubre, de un avión que transportaba 1 500 kilos de cocaína. Fuentes periodísticas informaron el hallazgo en Quintana Roo de ocho velívolos en 2020, seis de ellos en la primera mitad del año. Por lo que corresponde al 2021, en febrero se encontró la primera avioneta destruida cerca de la comunidad Nuevo Tabasco, en la frontera con Campeche.²³

Bacalar dista pocos kilómetros de la costa meridional de Quintana Roo, denominada Costa Maya en el proyecto de desarrollo turístico articulado alrededor del muelle de cruceros de Mahahual, el único puerto mexicano enteramente privado. El tramo comprendido entre Punta Herrero y la frontera beliceña es otro espacio clave para la recepción y el tráfico de coca. Aquí las embarcaciones de los

da-en-bacalar-quintana-roo-166703/

22 Murillo, Eduardo y Patricia Vázquez, “Enfrentamiento entre soldados y tripulantes...”. *La Jornada* (en línea). Publicado el 28 de enero 2020, consultado el 15 de mayo de 2020. URL: <https://www.jornada.com.mx/2020/01/28/politica/007n1pol>

23 “En seis meses van seis ‘narcoaviones’ asegurados”. *Vanguardia* (en línea). Publicado el 6 de julio 2020, consultado el 25 octubre 2020. URL: <https://vanguardia.com.mx/articulo/en-seis-meses-van-seis-narcoaviones-asegurados-en-quintana-roo>. Briceño, Rafael, “Reactivan rutas aéreas...”. *Noticaribe* (en línea). Publicado y consultado el 5 de febrero de 2021. URL: <https://noticaribe.com.mx/2021/02/05/reactivan-rutas-aereas-para-el-trafico-de-drogas-en-el-sur-de-qr-encuentran-aeronave-calcinada-en-comunidad-de-la-zona-limitrofe-con-campeche-es-la-primera-del-ano/>

narcotraficantes descargan el *tiburón blanco*,²⁴ paquetes de cocaína que son recogidos y enviados en la ruta terrestre hacia el norte del estado, o embarcados clandestinamente en los cruceros internacionales que atracan en el puerto de altura de Mahahual. Cuando tienen suerte, los pescadores de Xcalak, comunidad fronteriza, en su *playear* (caminar por la playa) pescan también algún paquete perdido entre el sargazo.²⁵

Una situación tan alarmante en términos sociales y de seguridad pública desde luego no es ignorada por el gobierno federal. Frente a la necesidad de “blindar” el potencial económico de la región y “brindar” seguridad a los turistas (mas no se expresa la preocupación hacia la población local), se incrementó la militarización de la región. En octubre de 2018, el ex mandatario Peña Nieto inauguró en Isla Mujeres la Ciudad Militar, alojamiento para la 10^o Brigada de Policía Militar (actualmente Guardia Civil), integrada por 1 200 efectivos. En febrero de 2019 fueron enviados otros 1 100 militares de refuerzo,²⁶ dado que la Ciudad está planeada para hospedar a más de 3 000 soldados.

Por su parte, el megaproyecto Tren Maya implicará un incremento notable de la militarización. En el marco de la política del ejecutivo actual, que amplía *de facto* las

24 Espino, Manuel, “Marina asegura tres toneladas...”. *El Universal* (en línea). Publicado y consultado el 2 de septiembre 2020. URL: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/marina-asegura-tres-toneladas-de-cocaína-en-quintana-roo>

25 Sanz, José Luis y Javier Lafuente (2019). *Op. cit.*

26 “Cancún refuerza la seguridad con 1,100 militares”. *Expansión* (en línea). Publicado el 19 febrero 2019, consultado el 15 de mayo 2019. URL: <https://expansion.mx/nacional/2019/02/19/cancun-refuerza-la-seguridad-con-1-100-militares>

funciones de las fuerzas armadas y con ello su presencia territorial, se anunció que el ejército se encargará de la construcción de los tramos 6 y 7 del Tren (Tulum-Bacalar-Escárcega)²⁷ y del tramo Playa del Carmen-Cancún.²⁸ Sucesivamente se informó que también el nuevo aeropuerto, planeado en Tulum en el marco del megaproyecto, será construido por el ejército.²⁹ Por último, el Programa para el Ordenamiento Territorial del Sureste, firmado en Tulum el 20 de diciembre de 2020, señala que una empresa dependiente de las fuerzas armadas (de nueva creación) también coordinará la operación y administración del nuevo aeropuerto, junto con los de Palenque y Chetumal, y los tramos 1 (Palenque-Escárcega), 6 y 7 del Tren.³⁰

La “militarización” del proyecto se efectuará en los tramos más sensibles en términos de violencia y control criminal del territorio, con el doble resultado de “proteger” las obras e incrementar el control militar en regiones

27 De la Rosa, Alejandro, “Construcción por Sedena de tramos 6 y 7...”. *El Economista* (en línea). Publicado el 11 de mayo 2020, consultado el 18 noviembre 2020. URL: <https://www.economista.com.mx/empresas/Construccion-por-Sedena-de-tramos-6-y-7-del-Tren-Maya-ahorrara-25-Fonatur-20200512-0010.html>

28 Munguía, Aldo, “Ejército construirá tramo Playa...”. *El Financiero* (en línea). Publicado y consultado el 25 de febrero 2021. URL: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/ejercito-construira-tramo-playa-del-carmen-aeropuerto-de-cancun-del-tren-maya-amlo>

29 Flores, Selene, “Aeropuerto de Tulum...”. *Milenio* (en línea). Publicado y consultado el 6 de octubre 2020. URL: <https://www.milenio.com/negocios/aeropuerto-tulum-inaugurara-2023-construira-ejercito>

30 “Presidente firma convenio...”. AMLO-Sitio oficial de Andrés Manuel López Obrador. México. 20 diciembre de 2020. URL: <https://lopezobrador.org.mx/2020/12/20/presidente-firma-convenio-para-el-ordenamiento-territorial-en-el-sureste-de-mexico/>

estratégicas de la frontera sur. Los riesgos en términos de violaciones a los derechos humanos que el ejercicio de la violencia por parte del Estado conlleva están en la mesa, con trágicos antecedentes en otras entidades del país.

Urbanización, incidencia delictiva y violencia estructural en las ciudades ribereñas

Tras considerar el objetivo declarado del proyecto Tren Maya de impulsar el desarrollo de núcleos urbanos, junto con los destinos turísticos que se promoverán al establecer las estaciones, resulta oportuno resaltar la conexión entre el incremento de las violencias, el aumento demográfico y los crecimientos urbano y económico. El contexto que resulta de tales interacciones se caracteriza por una marcada violencia estructural, que se manifiesta en la *exclusión social*, reconocible en la falta de acceso a las oportunidades, y en la *explotación*, que conlleva el acceso inequitativo a los bienes materiales (Arzate, 2008). La raíz de la violencia estructural reside en la *desigualdad*, esto es, la distribución diferencial de poder, capital cultural o conocimiento, propiedad de los medios de producción, oportunidades y resultados.

En el periodo de 1980 a 1990, Cancún experimentó una tasa de crecimiento demográfico entre las más altas de América Latina (17.6% anual), al pasar de 33 000 habitantes en 1980 a 167 000 en 1990. En las décadas sucesivas, la tasa de crecimiento anual ha disminuido y se mantuvo en 4.7% en 2010, pero la ciudad ha duplicado de todas formas su población: tenía 397 000 habitantes en el año 2000, mientras que en el 2020 la población superaba las 900 000 personas (INEGI, 2020b); a las cuales habría que

añadir los seis millones de visitantes que hospedó Cancún tan sólo en 2018 (Sedetur, 2019). De la misma manera, los habitantes de Playa del Carmen crecieron de 737 en 1980 a casi 305 000 en 2020 (INEGI, 2020b); en los años de 1995 a 2000, el porcentaje de crecimiento poblacional fue de 19.87% por año, aún mayor que el de Cancún, en tanto que la zona urbanizada, inexistente hace cuarenta años, actualmente supera las 3 000 hectáreas.

La mancha urbana de Cancún también ha crecido de manera ingente: en 1980 ocupaba 663 hectáreas; en 2000 tenía 4 335 y en 2011 había más que cuadruplicado esa extensión, al punto de superar las 19 000 hectáreas. Con base en esta tendencia, las autoridades municipales proyectan que en 2025 la superficie urbanizada de Cancún ocupe casi 33 000 hectáreas (Semarnat *et al.*, 2011).

El crecimiento urbano ha favorecido la segregación espacial y social. El Plan Maestro de Cancún preveía, junto con la zona hotelera edificada por Fonatur, la zona centro destinada a los servicios y la habitación para dirigentes y profesionistas, y Puerto Juárez para albergar a los trabajadores. Las unidades habitacionales construidas allí pronto resultaron insuficientes en virtud de la afluencia de trabajadores que requería la industria de la construcción, así que éstos (en su totalidad migrantes de otras regiones de la península y otros estados) se establecieron en asentamientos irregulares, hoy en día conocidos como Regiones (Castellanos y París, 2005). A finales del siglo XX se calculaba que 80% de la población de Cancún habitaba en dichas zonas (Espinosa-Coria, 2013: 162). También la Riviera Maya se ha desarrollado de acuerdo con un modelo de segmentación espacial y al mismo tiempo social, marcado físicamente por la carretera costera Cancún-Tulum. Hacia

la playa, en un espacio privatizado, se construyeron las ciudades destinadas a los turistas, dotadas de todos los servicios (Puerto Morelos, Puerto Aventuras, Akumal, Chemuyil); del lado orientado hacia el interior surgieron los “pueblos de apoyo” o “comunidades de servicio” al turismo, distinguibles por la precariedad de las viviendas y la carencia de servicios básicos. Se trata de “ciudades gemelas”, que en ocasiones incluso replican el nombre del polo turístico: Pueblo Aventuras, Akumal Pueblo.

De acuerdo con Frausto *et al.* (2015), dicha segregación espacial es producto de un modelo turístico de enclave, favorecido por los gobiernos estatales y las empresas dedicadas a los servicios turísticos. En este modelo, que privatiza el espacio y concede a las empresas amplia libertad para el desarrollo de sus intereses comerciales (gracias también a arraigadas prácticas de corrupción), las instituciones omiten su responsabilidad en la inversión pública para el desarrollo social, lo cual redundará en una marcada polarización social, complementaria de la segmentación espacial (Oemichen, 2010).

Por lo anterior, “el ritmo de crecimiento y la tendencia a la concentración en zonas urbanas (74% de la población de Quintana Roo está asentada en las ciudades) ha dado lugar a situaciones críticas en términos de insuficiencia o deficiencia de vivienda, servicios públicos, abasto o transporte”, que inciden directamente en los niveles de bienestar (Aguilar, 1995: 16). Debido a la privatización del espacio costero, los pobladores asentados en los pueblos de apoyo no tienen acceso a la tierra para la agricultura, por lo cual dependen forzosamente del empleo en el turismo para cubrir sus necesidades básicas. De acuerdo con las mediciones elaboradas por el Consejo Nacional de

Evaluación de la Política de Desarrollo Social [Coneval] (2015), el 30.3% de los habitantes del municipio de Solidaridad y 26.3% del municipio de Benito Juárez se encuentran en situación de pobreza; entre los indicadores destacan las carencias por acceso a la seguridad social y los servicios de salud. El 32.7% de la población residente en la zona urbana de Cancún tiene un grado de marginación muy alto y alto (Consejo Nacional de Población y Secretaría de Gobernación [Conapo-Segob], 2010); en sentido espacial, dicha marginación se concentra en la zona al norte de la Carretera Costera del Golfo/Av. López Portillo y aún más en los asentamientos hacia el sur-occidente: aquí se calcula que entre 50% y 70% de la población viven en situación de pobreza (Coneval, 2015b).

Estos datos muestran que a pesar de tener un producto interno bruto per cápita entre los más altos del país (170 000 pesos por habitante), en el estado existe una elevadísima desigualdad económica, que difícilmente se resolverá aplicando de manera reiterada la misma receta centrada en el desarrollo de la industria turística, que en los casi cincuenta años de existencia de Cancún no ha generado prosperidad social generalizada, sino una creciente desigualdad. Un análisis cuidadoso debe distinguir entre la realidad laboral de la mayoría y la “derrama económica” magnificada por los documentos oficiales y que se refiere al total de los ingresos derivados del turismo registrados por empresas legalmente constituidas. Ésta es considerable: en 2018, Quintana Roo captó 43.3% del total de divisas que ingresaron al país por concepto de turismo (Sedetur, 2019b). Sin embargo, distintos estudios han señalado la “incapacidad de la industria hotelera y subsidiaria para absorber el excedente de la mano de obra” (Oemichen,

2010: 27) derivada de los nuevos flujos migratorios, promovidos por el “espejismo salarial” de Cancún (Aguilar, 1995). Éste consiste en la informalidad, estacionalidad y precariedad de los empleos ofrecidos a los trabajadores del ramo turístico, cuyos salarios promedios oscilan entre los 80 y 200 pesos diarios (Oemichen, 2019: 5).

La falta de acceso a los servicios sociales básicos que experimentan los moradores de las comunidades o barrios “de servicio” tiene como efecto una violación de los derechos humanos de los ciudadanos perpetrada por los gobiernos (Mehrotra *et al.*, 2000: 6). Este aspecto, junto con la segregación espacial, conforma una situación de profunda exclusión social, lo cual representa una dimensión importante de la violencia estructural. Por su parte, la falta de salarios dignos y la explotación laboral en la industria turística constituyen la segunda dimensión de dicho tipo de violencia. En la violencia estructural es difícil señalar a un responsable directo, pero es evidente la responsabilidad institucional en las violaciones a los derechos humanos señaladas.

El estudio de la violencia estructural es de suma complejidad pues para su comprensión es necesario abordar tanto las relaciones desiguales que funcionan, de alguna forma, como móvil de la violencia, cuanto conductas y comportamientos individuales y colectivos derivados de dicha desigualdad y que, a su vez, reproducen nuevas manifestaciones de violencia, estructural o directa. En tal sentido, según Caicedo, “el acumulado de desventajas históricas que recaen en unos sujetos (racialización, marginalización, ilegalización, etc.) genera condiciones de desigualdad persistente que propician otras formas de despojo” o de violencia (2017:61).

Según el Observatorio Urbano de la Riviera Maya (Ihl y Frausto, 2008), el alto índice de delitos del fuero común que caracteriza a Quintana Roo desde la década de 1990 está relacionado con las tasas elevadas de crecimiento poblacional (4.7%) y migración (3.7%). “Este rápido incremento de la población genera desequilibrios y riesgos sociales debido a que el gobierno queda imposibilitado para otorgar servicios a la gente que año con año se instala en las ciudades, rezago difícil de superar. Estos espacios carentes de infraestructura, donde el hacinamiento, la pobreza e inseguridad son evidentes, dan lugar a una situación de vulnerabilidad ante los demás, con mayores posibilidades de ser víctimas del crimen” (Ihl y Frausto, 2008:27) o ser cooptados en las mallas de las organizaciones criminales. Los resultados de la encuesta de Frausto *et al.* (2015) en los “pueblos de apoyo” confirma la anterior aseveración: los principales problemas sociales percibidos por la población son, por un lado, la falta de infraestructura y servicios básicos (35%) y por otro la inseguridad (31%).

Gran parte de los homicidios dolosos registrados se comete en las Regiones, por lo cual en la opinión pública es evidente la espacialización de las violencias, su identificación con un criterio de clase, y la invisibilización de la relación entre industria turística y violencia. Como sucede en otras urbes, los que no habitan en los “focos rojos” pueden no percibir la violencia pues no son directamente afectados, de allí que consideren el problema como algo “localizado” y no estructural.

Investigaciones antropológicas recientes han documentado otras manifestaciones y repercusiones de la violencia estructural vinculada con la economía turística. La población de Cancún, señalan Castellanos

y París (2005), está compuesta en 75% por inmigrantes, y en medida considerable por indígenas maya. Las investigadoras documentan cómo la construcción de la desigualdad en la urbe se desenvuelve según directrices de raza y clase, en una continua reproducción de la polaridad etnicidad/discriminación-pobreza/marginación.

En la identidad étnica también están incluidas relaciones de apropiación, despojo y resistencia; Elbez (2017), al estudiar el contexto urbano de Tulum, describe la invisibilización como *mayas* de los indígenas que viven en la ciudad y trabajan en las actividades ligadas al turismo. La negación de su identidad indígena actual, cambiante y no excluyente, reside en que “las figuras del maya que resaltan del imaginario turístico de Tulum aluden al pasado” (Elbez, 2017: 57), y así priva a los pueblos indígenas de la posibilidad de reivindicar derechos colectivos (Oemichen, 2019).

La construcción desigual de la sociedad en la región genera profundas contradicciones a nivel colectivo e individual, en las cuales se producen violencias de difícil solución. La investigación de Castellanos (2010) alrededor de los trabajadores mayas migrantes en las ciudades turísticas define su condición como un “regreso a la servidumbre” oculta en el espejismo del acceso a la modernidad y los bienes materiales. En la “jungla de concreto” representada por la ciudad de Cancún, los trabajadores indígenas experimentan una transformación de sus referentes culturales y de los valores personales: aprenden a ocultar su identidad étnica, a uniformar su “apariencia” y a disciplinar su conducta.

Los empleados del sector turístico experimentan de

forma cotidiana el contraste entre las precarias condiciones en los hogares donde despiertan y llegan a dormir, y el lujo de los establecimientos turísticos en donde transcurren la mayor parte de su vida, en jornadas laborales de doble turno, al servicio de otras personas cuya razón por estar allí es el ocio y la diversión (Velázquez y Jiménez, 2018). La conciencia de la injusticia y la percepción de no tener mejores oportunidades para la subsistencia da pie a “malestares sociales” (Fragoso, 2012), que representan la concreción de la violencia estructural en la vida individual. A raíz de esto, los individuos llegan a desahogar la frustración en conductas violentas hacia los espacios más íntimos: la violencia familiar hacia los sujetos más débiles (niños, jóvenes y mujeres) tendría su origen en la contradicción que experimentan los trabajadores; la misma causa tendría la elevada incidencia de adicciones e incluso la alta tasa de suicidios en los sectores más desfavorecidos (Oemichen, 2010).

La explotación laboral repercute de manera notoria en los lazos de parentesco y en las prácticas de cuidado, por lo cual en la Riviera Maya abundan los “niños de la llave” así denominados por las llaves de casa que cuelgan de su cuello, pues van y regresan de la escuela por sí mismos, se quedan en casa o en la calle y pasan sus días solos. La “ausencia del prójimo” rebasa el espacio familiar y caracteriza a una sociedad centrada en la explotación que produce individualismo y competencia (Fragoso, 2012). La precariedad y la incertidumbre que envuelven a los trabajadores de Cancún y sus familias determinan el *continuum* de las violencias desde la estructural a las cotidianas y subjetivas, y genera una situación de vulnerabilidad para niños y jóvenes. La violencia sexual

(en el contexto familiar o no) y la prostitución infantil y adolescente son consecuencia de la exclusión y el adelgazamiento del tejido social de referencia para los jóvenes que crecen en las regiones: los *chemas* y las *chamacas* que transitan del pandillerismo a ser “masajistas y acompañantes”, una realidad denunciada desde el 2004 por la periodista Lydia Cacho en su libro *Los demonios del edén* (Cacho, 2005 [2015]) y, en fecha más reciente, estudiada por Zavala (2017) y documentada por Viveros y Negrete (2018).

Según Negrete, representante en México del organismo Fin de la Prostitución, Pornografía y Trata de Niños y Adolescentes con Fines Sexuales (ECPAT, por sus siglas en inglés), México es el país americano con más elevada incidencia de explotación sexual en menores, actividad vinculada con el turismo sexual; en tal contexto destaca Quintana Roo, entidad donde se calcula que entre 30% y 40% de los explotados sexualmente son menores.³¹ Según la investigadora, “Cancún es visto a nivel nacional e internacional como un paraíso sexual”; asimismo, también Mahahual y Bacalar se consideran importantes destinos de turismo sexual.³²

31 “Entre 30 y 40% de quienes son explotados...”. *Meganews* (en línea). Publicado el 13 de marzo 2019, consultado el 15 de junio de 2020. URL: <https://www.meganews.mx/quintanaroo/entre-30-y-40-de-quienes-son-explotados-sexualmente-en-cancun-son-menores/>

32 “Cancún, primer lugar nacional como paraíso sexual”. *Novedades Quintana Roo* (en línea). Publicado el lunes 22 de abril 2013, consultado el 20 de junio de 2020. URL: <https://sipse.com/novedades/incrementa-el-turismo-sexual-con-menores-en-qroo-27576.html>

Despojo a la sombra de las palmeras

En el complejo entramado de violencias producidas por el turismo como proceso de mercantilización espacial y social, el despojo de territorios y culturas ocupa un papel central. Los acelerados procesos de urbanización y la expansión de infraestructura turística implicaron la especulación y sucesiva apropiación de territorios por parte de los “desarrolladores”, ya sea empresas privadas o actores institucionales como Fonatur. Según Camacho (2015), quien estudió los procesos de turistización del corredor Cancún-Tulum, la especulación de la tierra relacionada con procesos inmobiliarios ha sido un elemento central en la construcción socio-espacial desigual de la costa de Quintana Roo, con la consecuencia de grandes desplazamientos de población nativa y migrante.

Las tierras en las que se edificaron Cancún, Playa del Carmen, el parque X-Caret y los demás destinos turísticos en la región eran —y aún lo son en los resquicios no privatizados— ejidos, esto es, tierras de propiedad social y con vocación agrícola o pesquera. Su cercamiento e inclusión como insumo fundamental para el desarrollo de la infraestructura turística es caracterizado como despojo por investigadores académicos y periodistas, pues desde su origen y hasta la fecha se ha realizado de manera violenta, o cuando menos fraudulenta, y ha dejado a los dueños originarios de la tierra pocas o nulas oportunidades para decidir libremente sobre el recurso.

Marín (2015a) se refiere al “despojo integralmente planeado” con un juego de palabras que evidencia la “marca de origen” del desarrollo turístico en la región, así como la responsabilidad primigenia y directa de las instituciones

(desde la planeación de Cancún en el decenio de 1970) en los procesos de enajenación y concentración territorial. Para el autor, el Fonatur es la institución del estado que sirvió para proveer de terrenos a políticos e inversionistas nacionales y extranjeros. Asimismo, los fideicomisos³³ se afianzaron como figuras jurídicas suficientes para encubrir el despojo (bajo la forma de expropiación estatal o privatización) y obviar la prohibición para extranjeros de adquirir tierras en la franja costera.

El despojo, ejercido como violencia directa sobre ejidatarios y pequeños propietarios de predios costeros, es expresión del proceso de especulación inmobiliaria que detonó el éxito del megaproyecto turístico CIP en Cancún a partir de la década de 1990. El “tsunami turístico-inmobiliario”, que arrasó con la propiedad social en el contexto de la construcción de la Riviera Maya, se deriva principalmente del impulso al turismo residencial, esto es, casas vacacionales en fraccionamientos de lujo, que han superado en afectación territorial a la infraestructura hotelera (Flores y Deniau, 2019: 12). Según Ihl y Frausto (2008), el delito de despojo comienza a registrarse desde la creación del municipio de Solidaridad (1993), “por el despojo de terrenos ejidales y nacionales para la edificación los complejos hoteleros sobre la costa, al igual que los asentamientos irregulares en Playa del Carmen” (Ihl y Frausto, 2008: 26). Asimismo, a partir del año 1999 el despojo se acentúa; desde entonces y hasta el 2006 Solidaridad mantiene constantemente cifras muy elevadas

33 Destacan el Fideicomiso Caleta Xel-Ha y del Caribe; el Fideicomiso (1972); el Fideicomiso de promoción turística de los municipios de Benito Juárez, Cozumel, Isla Mujeres, Solidaridad y Othón P. Blanco (1996) y el Fideicomiso para la Promoción y el Desarrollo Sustentable de la Isla de Holbox (2006).

de este delito, y el municipio de Benito Juárez un impacto alto; mientras Isla Mujeres y Othón P. Blanco poseen registros variables, de altos a muy altos (Ihl y Frausto, 2008: 33-40).

Investigaciones académicas y periodísticas abordan distintos aspectos del proceso de despojo para el turismo, que se impone con “el uso faccioso de las instituciones del estado y las ‘vías legales’ de la expropiación; a veces mediante la persuasión económica y tomando ventaja de las localidades pobres; y a veces simplemente a través del ejercicio del poder, el amedrentamiento y la violencia” (Marín, 2015b: 92). En el caso de Tulum, Cacho ha documentado el uso de la violencia directa por parte de hombres armados para el desalojo de los predios costeros, así como la participación de policías municipales en el resguardo de los terrenos despojados;³⁴ por su parte, Villamil denunció el desalojo violento en Isla Mujeres.³⁵ El recurso de la invasión por parte de grupos armados se ha documentado en fechas recientes también en Bacalar, en predios destinados voluntariamente a la conservación, pero con gran potencial turístico por ubicarse a la orilla de la laguna.³⁶ También López (2015) ha documentado la

34 Cacho, Lydia, “Tulum: tierra de ambiciones”. *Newsweek México* (en línea). Publicado el 6 de septiembre 2015, consultado el 20 de junio de 2020. URL: <https://newsweekespanol.com/2015/09/tulum-tierra-de-ambiciones/>

35 Villamil, Genaro “Piratas sobre el Caribe...”, *Revista Proceso* 1837, 15 de enero 2012, pp. 6-11.

36 “Invaden, otra vez, reserva ecológica de Bacalar”. *Aristegui Noticias* (en línea). Publicado el 5 de mayo 2020, consultado el 3 de septiembre de 2020. URL: <https://aristeguinioticias.com/0505/mexico/invaden-otra-vez-reserva-ecologica-de-bacalar-pretenden-comercializar-predios/>

intimidación violenta y el fraude legal para imponer el megaproyecto La Ensenada en la isla Holbox.

El despojo relacionado con el *business* inmobiliario se ha perpetrado en muchas ocasiones con medios al parecer no violentos e incluso con apariencia de legalidad. En este aspecto se perciben con claridad las manifestaciones de la *captura del Estado*, dado que la especulación de tierra y el crecimiento inmobiliario rapaz han sido consustanciales al desarrollo del Estado, como aparato institucional, en Quintana Roo. En tal sentido podemos entender la extensión, el arraigo y la normalización de prácticas como el tráfico de influencias, favorecer intereses políticos y empresariales y manipular los marcos legales, en particular aquéllos relativos a la regulación ambiental y el ordenamiento territorial, que se modifican tantas veces cuantas sean necesarias por la creciente voracidad inmobiliaria.³⁷

Según Marín, en las dinámicas de apropiación territorial tienen un papel clave las que él define cómo *mafias agrarias*, esto es:

37 Para citar sólo dos ejemplos, figuran las modificaciones al Plan de Desarrollo Urbano de Isla Mujeres en 2008, que autoriza el cambio de uso de suelo para desarrollos hoteleros, aprobadas por la alcaldesa panista y ex delegada estatal del Registro Agrario Nacional Alicia Ricalde (cit. en Villamil, 2012) y que favorecen el megaproyecto Soto Lindo en Isla Blanca; y la más actual disputa que involucra el proyecto en Punta Nizuc de la cadena española RIU, permitido por la modificación del PDU de Cancún que amplía la densidad de cuartos hoteleros permitidos en la zona de 75 a 270 por hectárea (Varillas, Adriana, “Inician obras del hotel Riu”. *El Universal* (en línea). Publicado el 14 de enero 2020, consultado el 2 de julio de 2020. URL: <https://www.eluniversal.com.mx/estados/inician-obras-del-hotel-riu-riviera-cancun-en-terreno-vulnerable>).

una compleja red de personas e instituciones: empresarios, políticos, funcionarios de gobierno, intermediarios y agentes de ventas, que disponen de grandes capitales, asesores, abogados, notarios, operadores, prestanombres y una serie de relaciones en todos los ámbitos (desde encumbrados políticos hasta comisarios ejidales), que sirven para dar cauce a trámites oficiales agrarios, catastrales, juicios, peritajes, compromisos, etc., todo esto orientado a obtener tierras de propiedad colectiva a bajo precio y por cualquier medio legal o extralegal (Marín, 2015: 93).

En este aspecto es emblemático el caso de Roberto Borge Angulo, gobernador de Quintana Roo entre 2011 y 2016, detenido en 2017 por los delitos de peculado, desempeño irregular de la función pública y operaciones con recursos de procedencia ilícita.

Borge fue parte de una compleja red de mafias agrarias, ya activa desde los gobiernos anteriores de Hendricks y Canto que heredaron a Borge el “negocio”, en la cual el joven mandatario y funcionarios de su gobierno introdujeron elementos originales a los mecanismos de despojo. El más creativo fue aplicado entre 2012 y 2016 en hoteles y establecimientos turísticos ubicados en predios costeros de Tulum, cuyos dueños (que compraron anteriormente las tierras a los ejidatarios de José María Pino Suárez) fueron víctimas de desalojos repentinos por parte de la fuerza pública. El fraude siguió esta dinámica: algunas personas afirmaron haber trabajado por dichos establecimientos y acusaron a sus supuestos patrones de no haberle pagado muchos meses de sueldo, reclamando salarios mensuales cercanos al millón de pesos. Puesta la denuncia en la Junta Especial de Conciliación y Arbitraje (dependiente de la Secretaría del Trabajo y Previsión

Social, pieza clave del enredo), ésta inmediatamente falló en favor de los “trabajadores” y, para hacer efectivo el pago, embargó el bien inmueble, esto es, el establecimiento donde los demandantes supuestamente laboraban. En manos del Estado o del “trabajador” como compensación, el inmueble se vendía a precio irrisorio a funcionarios o políticos locales. Otro mecanismo consistió en falsificar firmas y documentos de bancos y desarrolladores turísticos para generar procesos ficticios de compraventa de departamentos de lujo en Cancún, “comprados” por un valor simbólico por los mismos funcionarios y políticos.³⁸

Estos “crímenes de cuello blanco”, icónicos del *capitalismo criminal* (Estrada y Moreno, 2008), mantienen un vínculo directo con las economías de la violencia analizadas al inicio, ya que, en primer lugar, comparten con ellas el flujo de dinero que transita de los fraudes y despojos a las arcas estatales, o bien hacia inversiones ilícitas de políticos coludidos; las utilidades de los negocios “sucios” nuevamente entran a las finanzas públicas o se invierten en proyectos inmobiliarios y turísticos, que en ambos casos sirven para blanquear el origen de los capitales. En segundo lugar, es necesario enfatizar el carácter violento del despojo aun cuando no se ejerza directamente la fuerza. En el caso del despojo y desplazamiento de poblaciones indígenas y campesinas, proceso que permeó toda la región actualmente turística, es importante entender el despojo también como la “interrupción de relaciones materiales por medio de las cuales se satisfacen necesidades básicas

38 Ibarra, Mariel y Silber Meza, “Los piratas de Borge: El saqueo de bienes institucionalizado en Quintana Roo”. *Expansión.mx* (en línea). Publicado el 6 de julio de 2016. URL: <https://expansion.mx/nacional/2016/07/06/los-piratas-de-borge-el-saqueo-de-bienes-institucionalizado-en-quintana-roo>

y se potencializan las capacidades humanas” (Comisión Nacional de Reparación y Reconciliación, 2009: 25). En concomitancia con la privación de las condiciones de supervivencia efectiva de una comunidad que ocurren a raíz del despojo de tierras y otros bienes comunes, se produce la interrupción de cierto tipo de relaciones sociales y la reconfiguración de lazos socio-territoriales que permiten a la comunidad o al pueblo ser un sujeto cultural, económico, social y político. Este proceso se halla en la raíz de la creación de desigualdades y, por ende, de una contundente violencia estructural.

Conclusión

Desde hace unos veinte años he emprendido un proceso de formación y autoaprendizaje relacionado con las posibilidades de la investigación antropológica y las responsabilidades del antropólogo con respecto a la realidad que vive y estudia. Desde el principio he tenido el privilegio de acompañar a los procesos organizativos que me propuse estudiar, más allá de la mera investigación, participando de sus luchas, proyectos y preocupaciones. Tiempo después me enfrenté con las responsabilidades académicas de un antropólogo que ejerce su profesión desde una institución pública y gubernamental, cual es el Instituto Nacional de Antropología e Historia, responsabilidades que implican la búsqueda esmerada del rigor académico y la calidad del trabajo de investigación, para que sean en todo momento dignos de representar a una institución de tan relevante trayectoria como lo es aquella en la que trabajo. Ambas dimensiones de mi labor antropológica, la que camina junto con los pueblos

organizados y la que opera desde el espacio académico e institucional, han fortalecido la convicción que desde un principio me ha orientado en el oficio, esto es, que la investigación, la producción de conocimiento y su divulgación son expresión de un compromiso político para la transformación social y la incidencia en los espacios donde son tomadas pequeñas y grandes decisiones que determinan la vida colectiva. Con este compromiso emprendí la investigación alrededor del megaproyecto Tren Maya, acorde a la temática que me fue asignada desde mi ingreso en el INAH: estudiar los megaproyectos y los procesos de resistencia de los pueblos indígenas. En el desarrollo de la investigación me percaté de la inmensa falta de información relativa a los contextos sociales atravesados por el megaproyecto, vacío que sería indispensable iniciar a llenar para poder dar cuenta de sus posibles riesgos y consecuencias. Asimismo, para respetar el compromiso con las comunidades indígenas y campesinas de la región, entendí que es necesario producir conocimiento objetivo y sólidamente documentado alrededor de las políticas públicas y la actuación institucional, pasada y futura, dimensión investigativa que sólo de modo ocasional había explorado con anterioridad.

El análisis multidimensional de las violencias, en el cual he madurado experiencia en investigaciones previas, se presentó como un ámbito de estudio urgente y necesario, puesto que las entrevistas realizadas en distintas regiones interesadas por el Tren Maya coincidieron en situar la degeneración violenta del desarrollo turístico como la primera preocupación relativa al megaproyecto. Considerada la calidad de Cancún y la Riviera Maya como polos de atracción de mano de obra migrante desde

todos los estados del sureste, en los distintos contextos etnografiados, las personas tenían experiencias directas de vida y trabajo en el norte de Quintana Roo, y compartían una común valoración negativa del contexto social vivido.

Siguiendo el modelo analítico para el estudio de las violencias elaborado por Galtung (2003), documenté la exacerbada violencia directa ligada al conflicto entre organizaciones criminales para el control del territorio y de las economías ilegales, cuyo indicador más dramático es el exponencial incremento de los homicidios dolosos. La interpretación relativa a la acumulación de las violencias propuesta por Misse (2010) me ayudó a entender en perspectiva histórica la relación entre la violencia directa y criminal, las economías ilegales y la industria turística, fenómenos que surgieron casi al mismo tiempo y coincidieron también con la forja de la institucionalidad estatal quintanarroense. Por esta peculiar situación afirmo que el estado de Quintana Roo nació cautivo de las expresiones criminales del capitalismo, formas de acumulación que expresan la continuidad entre las economías legales e ilegales (Estrada y Moreno, 2008). La imbricación de las élites políticas con la dimensión ilegal de la economía turística es evidente en sus distintas facetas: el tráfico de sustancias ilícitas, la explotación de personas en las redes de prostitución y el despojo de tierras para la especulación inmobiliaria.

La peculiaridad del entramado hiperturístico quintanarroense destaca al ser comparado con los otros estados peninsulares, Yucatán y Campeche. En estas entidades la actividad turística, si bien importante, es decididamente menor y tiene características distintas a las del “gran parque de diversiones” que es la costa

caribeña, lo cual se refleja en una incidencia delictiva inconmensurablemente más baja.

Los aportes antropológicos al estudio de las violencias, y en particular la perspectiva sobre su “acumulación histórica” propuesta por Bourgois (2015), complementaron el análisis de la violencia estructural, con lo cual pude enfatizar las directrices de raza, clase y género a lo largo de las cuales se articula dicha dimensión de la violencia. La urbanización en función del turismo se genera a partir de un presupuesto fundamental: la desigualdad entre quienes operan la economía turística, quienes disfrutan de los atractivos, y quienes trabajan para unos y otros. La desigualdad laboral, expresada en la explotación, tiene por correlato la desigualdad en la ocupación del espacio vital, evidente en el patrón segregado y polarizado de las urbes en la costa quintanarroense. En tal contexto, el impulso a una mayor urbanización en función del turismo prevista por el Tren Maya resulta llanamente absurdo, al igual que la “utopía urbana” de Rogelio Jiménez Pons, director del Fonatur, quien considera a las ciudades como “modelo de la civilización para lograr y facilitar el acceso a muchos servicios, mucho bienestar”.³⁹

Por último, la práctica arraigada del despojo de tierra que se encuentra en la base del desarrollo turístico muestra una evidente conexión con la economía ilegal y una profunda implicación de las élites político-empresariales. El despojo —de tierra, de relaciones, de modos y medios de vida, de historia y de cultura- implica violencia directa y estructural, y es la condición previa para el desplazamiento y nuevas urbanizaciones—.

39 Tourliere, Mathieu, “Defensa oficial: una falacia, que el megaproyecto sea neoliberal”, *Proceso* 2251, 22 diciembre 2019, p. 17.

En todas las dimensiones analizadas emergen constantes que deberán tomarse en cuenta ante cualquier intervención a gran escala: la captura de la institucionalidad estatal por parte de élites político-criminales; el arraigo de prácticas ligadas al turismo —como el consumo de drogas o el turismo sexual— que son en sí violentas, o bien alimentan las economías de la violencia y la conformación de contextos socioterritoriales altamente desiguales en los que se reproducen y se siguen acumulando todas las dimensiones de las violencias.

Es evidente que proyectos de inversión macroeconómica, cual es el Tren Maya, impuestos en contextos sociales desiguales y en los que no están garantizados los derechos humanos fundamentales aumentan la conflictividad y ahondan las brechas de marginación y desigualdad. Más aún, considerada la trayectoria histórica del principal destino turístico de México, resulta evidente el nexo estructural entre esta industria y las economías ilegales, por lo cual es de preverse que el impulso y la expansión de aquel modelo turístico irán de la mano con la propagación de las actividades ilícitas —y su correlato de violencia criminal— a nuevos territorios. No obstante, las declaratorias de “transformación” de las estructuras políticas por parte del gobierno federal, las élites político-empresariales locales, así como sus correspondientes transnacionales, no parecen haber sido trastocadas en su esencia, condición que genera legítimas dudas sobre la novedad de un proyecto que muestra recorrer los mismos pasos del desarrollo turístico “planeado” en Cancún, o del agresivo despojo encubierto por los “fideicomisos” y los fraudes en la Riviera Maya.

Los resultados de la presente investigación indican que sí es urgente una intervención territorial, pero

dirigida a reducir las desigualdades y a permitir que las comunidades urbanas y rurales puedan experimentar alternativas económicas acordes a sus propia perspectivas y expectativas para la vida futura, lo cual marcaría una necesaria inversión de marcha en el agresivo y violento “desarrollo” que se pretende imponer a través de la industria turística y su correlato de violencia criminal, economías ilegales y despojo.

Bibliografía

- Aguilar Barajas, Ismael (1995). “Población y economía en el estado de Quintana Roo: algunas consideraciones de la experiencia reciente”. *Estudios Demográficos y urbanos*, 10 (1): 5-33.
- Aragón Falomir, Jaime (2019). “La economía ilegal y el crimen organizado en la Cuenca del Caribe: ¿México en la encrucijada?” *Études Caribéennes* 43-44 (En línea). Publicado el 24 de noviembre 2019, consultado el 5 diciembre 2020. URL: <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/16805>.
- Arzate Salgado, Jorge (2008). “Política social y cambio social en América Latina. Una evaluación teórico-normativa”, pp.107-126. En Nelson Arteaga Botello *et al.* *Violencia, ciudadanía y desarrollo: perspectivas desde Iberoamérica*. México: Universidad Autónoma del Estado de México/ Porrúa.
- Bourgois, Philippe (2015). “Postface. Insecurity, the war on drugs, and the crimes of the State: symbolic violence in the Americas”. En Javier Auyero *et al.*, coordinadores. *Violence at the urban margins*. Oxford: University Press, E-book.

- Cacho, Lydia (2005 [2015]). *Los demonios del Edén. El poder que protege a la pornografía infantil*. México: DeBolsillo.
- Caicedo, Alhena (2017). “Vida campesina y modelo de desarrollo: configuraciones de despojo/privilegio en el norte del Cauca”. *Revista Colombiana de Antropología* 53 (1): 58- 75.
- Camacho Lomelí, Rosalía (2015). “Desplazamientos en el corredor Cancún-Tulum”, *Working Paper Contested Cities Serie (III). Realidades de procesos de desplazamiento en América Latina (WPCC-15008)* (En línea). Consultado el 21 de febrero de 2021. URL: <http://contested-cities.net/working-papers/2015/desplazamientos-en-el-corredor-turistico-cancun-tulum/>
- Castellanos, M. Bianet (2010). *A return to servitude: Maya migration and the tourist trade in Cancún*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Castellanos Guerrero, Alicia y María Dolores París Pombo (2005). “Emigración, identidad y exclusión socioétnica y regional en la ciudad de Cancún”, pp. 289-308. En Carlos Zambrano, coordinador. *Etnopolíticas y racismo: conflictividad y desafíos interculturales en América Latina*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Comisión Nacional de Reparación y Reconciliación (2009). *El Despojo de Tierras y Territorios. Aproximación conceptual*. Bogotá: Comisión Nacional de Reparación y Reconciliación/Universidad Nacional de Colombia. Publicado en julio de 2009, consultado el 10 de mayo 2019. URL: <https://centrodememoriahistorica.gov.co/el-despojo-de-tierras-y-territorios-aproximacion-conceptual/>
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo

- Social [Coneval] (2015a). Índice anual sobre la situación de pobreza y rezago social 2015, *Municipios de Benito Juárez y Solidaridad*. Consultado el 10 de enero 2021. URL: https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/consulta_pobreza_municipal.aspx
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social [Coneval] (2015b). “Pobreza Urbana en México 2015, Rangos según porcentaje de pobreza y pobreza extrema por AGEB, Quintana Roo”. [Mapas en archivo PDF]. Consultado el 10 de enero 2021. URL: <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Pobreza-urbana-2015-mapas.aspx>
- Consejo Nacional de Población [Conapo], Secretaría de Gobernación [Segob] (2010). “Zona Metropolitana de Cancún: Grado de marginación urbana por AGEB” [Mapa en archivo PDF]. Consultado el 10 de enero 2021. URL: www.conapo.gob.mx
- Cordera Campos, Rolando (1998). “Violencia y economía”, pp.251-262. En Adolfo Sánchez Vázquez, editor, *El mundo de la violencia*. México: UNAM/FCE.
- Elbez, Méliisa (2017). “La identidad maya: ¿ficción patrimonial? Reflexión a partir del caso de Tulum”. [Archivo PDF]. *Boletín Colegio de Etnólogos y Antropólogos Sociales 2017*, pp. 55-63. Consultado el 7 de marzo de 2021. URL: <https://archive.org/details/BoletinCEAS2017>
- Espinosa-Coria, Horacio (2013). “El origen del proyecto turístico Cancún, México. Una valoración de sus objetivos iniciales a 42 años de su nacimiento”. *Liminar IX* (1): 154-167.
- Estrada Álvarez, Jairo y Sergio Moreno Rubio (2008).

“Configuraciones (criminales) del capitalismo actual. Tendencias de análisis y elementos de interpretación”, pp. 13-62. En Jairo Estrada, coordinador. *Capitalismo criminal. Ensayos críticos*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Ferrándiz Martín, Francisco y Carles Feixa Pampols (2004).

“Una mirada antropológica sobre las violencias”. *Alteridades* 14 (27):n159-174.

Flores, Adrián y Yannick Deniau. (2019). “El megaproyecto para la península de Yucatán”. México: GeoComunes/ Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible. [Archivo PDF]. Consultado el 30 septiembre de 2019. URL: <http://geocomunes.org/Visualizadores/PeninsulaYucatan/>

Fondo Nacional Para el Fomento al Turismo [Fonatur]; Secretaría de Gobernación [Segob]; Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas [INPI]. “Información para las comunidades indígenas sobre el proyecto Tren Maya”. [Archivo PDF]. Publicado el 29 de noviembre de 2019, consultado el 30 de diciembre de 2019. URL: <https://www.gob.mx/fonatur/documentos/informacion-para-las-comunidades-indigenas-sobre-el-proyecto-tren-maya>

Fragoso Lugo, Perla (2012). *A puro golpe. Malestares sociales y violencias en la sociedad contemporánea: la experiencia subjetiva de las violencias en la juventud cancenense*. México: CIESAS. Tesis de Doctorado en Antropología Social.

Frausto Martínez, Oscar, Aidé Vázquez Sosa y Julia Fraga (2015). “Entre enclaves turísticos: Pueblos de apoyo o asentamientos de trabajadores”, pp. 183-205. En Julia Fraga, Leila Khafash y Juan Córdoba, coordinadores.

- Turismo y ocio. Reflexiones sobre el caribe mexicano.*
Tenerife: PASOS.
- Galtung, Johan (2003). *Violencia Cultural*. Bizkaia: Gernika Gogoratuz.
- Garay Salamanca, Luis Jorge, Eduardo Salcedo-Albarán, Isaac León-Beltrán y Bernardo Guerrero (2008). *La captura y reconfiguración cooptada del Estado en Colombia*. Bogotá: Fundación Método, Fundación Avina y Transparencia por Colombia.
- Gasparello, Giovanna (inédito). “Apuntes sobre turismo y mercantilización de la cultura y los territorios mayas”. México: CONACyT
- Gobierno del estado de Quintana Roo (1993). *Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999*.
- Ihl, Thomas y Oscar Frausto, compiladores (2008). *Atlas de incidencia delictiva de las principales ciudades de Quintana Roo (Playa del Carmen / Cozumel / Cancún)*. Cozumel: CONACyT/ Gobierno del Estado de Quintana Roo/ Observatorio Urbano Riviera Maya/Universidad de Quintana Roo.
- Institute for Economics and Peace [IEP] (2020). Índice de Paz México 2020: Identificar y medir los factores que impulsan la paz. [Archivo PDF]. Sídney: IEP. Consultado el 30 enero 2021. URL: <https://www.indicedepazmexico.org/s/ESP-MPI-2020-web2.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (s/f). *Mortalidad. Conjunto de datos: Defunciones por homicidios Información de 1990 a 2019*. Consultado el 30 de febrero de 2021. URL: <https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/mortalidad/defuncioneshom.asp?s=est>.

- (2000). *XII Censo General de Población y Vivienda*. Consultado el 20 mayo 2019. URL: https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2000/#Datos_abiertos
- (2005). *II Conteo de población y vivienda*. Consultado el 20 mayo 2019. URL: https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2005/#Datos_abiertos
- (2010). *Censo de población y vivienda*. Consultado el 20 mayo 2019. URL: https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/#Datos_abiertos
- (2015). *Encuesta intercensal*. Consultado el 20 mayo 2019. URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/>
- (2016a) *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (Envipe), Presentación ejecutiva nacional*. Consultado el 20 noviembre 2020. URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2016/#Documentacion>
- (2016b) *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (Ensu), Presentación de resultados, septiembre 2016*. Consultado el 20 noviembre 2020. URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/ensu/#Documentacion>
- (2019a) *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (Envipe), Presentación ejecutiva nacional*. Consultado el 20 noviembre 2020. URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2019/>
- (2019b) *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (Envipe), Principales resultados: Quintana Roo*. Consultado el 20 noviembre 2020. URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2019/>
- (2020a) *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (Ensu), Presentación de resultados, marzo 2020*.

- Consultado el 15 junio 2020. URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/ensu/#Documentacion>
- (2020b) *Censo Nacional de Población y Vivienda 2020*. Consultado el 2 de febrero de 2021. URL: https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Datos_abiertos
- Instituto Nacional de Psiquiatría Ramón Fuentes Muñiz (INPRFM), Instituto Nacional de Salud Pública [INSP], Comisión Nacional Contra las Adicciones, Secretaría de Salud (2017). *Encuesta Nacional de Consumo de Drogas, Alcohol y Tabaco 2016-2017*. Consultado el 25 de septiembre de 2020. URL: <https://encuestas.insp.mx/ena/>
- López Santillán, Ángeles (2012) “Desarrollo turístico e inequidad: el caso de Mahahual en la Costa Maya, Quintana Roo”, pp.109-137. En Gustavo Marín, Ana García de Fuentes y Magalí Daltabuit Godás, coordinadores. *Turismo, Globalización y sociedades Locales en la Península de Yucatán*. Tenerife: PASOS.
- López Santillán, Ángeles (2015). “Quemar las naves. El despojo articulado de la isla de Holbox, México”, pp. 39-58. En Gustavo Marín Guardado, coordinador. *Sin tierras no hay paraíso. Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México*. Tenerife: PASOS.
- López Santillán, Ángeles y Gustavo Marín Guardado (2010). “Turismo, capitalismo y producción de lo exótico: Una perspectiva crítica para el estudio de la mercantilización del espacio y la cultura”. *Relaciones* 123 (XXXI): 219-258.
- Maldonado Aranda, Salvador (2017). “Las violencias en la región sur de México”, pp. 383-394. En Froylán Enciso, *Violencia y paz. Diagnósticos y propuestas para México*. México: El Colegio de México/CNDH/Senado de la República.

- Marín Guardado, Gustavo (2015a). “Sin tierras no hay paraíso. Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México: una introducción”, pp. 5-38. En: Gustavo Marín Guardado, coordinador. *Sin tierras no hay paraíso Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México*. Tenerife: PASOS.
- Marín Guardado, Gustavo (2015b) “Turismo, ejidatarios y ‘mafias agrarias’ en Tulum, Quintana Roo: El caso del ejido José María Pino Suárez”, pp. 91-112. En: Gustavo Marín Guardado, coordinador. *Sin tierras no hay paraíso Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México*. Tenerife: PASOS.
- Mawby, Rob (2014). “Crime and disorder, Security and the tourism industry”, pp.383-404. En: Gill, Martin (editor) *The handbook of security*. London: Palgrave Macmillan.
- Mehrotra, Santosh, Jan Vandemoortele y Enrique Delamonica (2000). “¿Servicios básicos para todos? El gasto público y la dimensión social de la pobreza”. Florencia: Publicaciones Innocenti, Centro de Investigaciones Innocenti de UNICEF.
- Misse, Michel (2010). “La acumulación social de la violencia en Río de Janeiro y en Brasil: algunas reflexiones”. *Coherencia* 7(13): 19-40.
- Negrete Aguayo, Norma y Juan Viveros García (2018). “Informe la explotación sexual comercial de niñas, niños y adolescentes en los viajes y el turismo. Cancún, México. Una mirada inicial”. México: Espacios de Desarrollo Integral, A.C. y ECPAT México
- Norio, Elisa (2021). “Why are tourist resorts attractive for transnational crime? The case of the Mayan Riviera”. *Tourism Critiques*, Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. <https://doi.org/10.1108/TRC-10-2020-0019>

- Oemichen Bazán, Cristina (2010). “Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort”, *Alteridades* 20 (40): 23-34.
- Oemichen Bazán, Cristina (2019). “Los Mayas de Quintana Roo y la economía de la identidad”. *Revista Cultura y Representaciones Sociales* 13(26): 197-223.
- Ryan, Chris y Rachel Kinder (1996). “Sex, tourism and sex tourism: fulfilling similar needs?”. *Tourism Management* 17 (7): 507-518.
- Rodríguez Wallenius, Carlos (2017). “Despojo para la acumulación. Un análisis de los procesos de acumulación y sus modelos de despojo”. *Bajo el Volcán* 17(26): 41-63.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Unidad de Inteligencia Financiera [SHCP-UIF] (2020). *Resultados preliminares de la Evaluación Nacional de Riesgos 2019-2020*. [Archivo PDF]. Consultado el 13 enero 2021. URL: <https://issuu.com/gmc360/docs/enr-resultados-preliminares-uif-2019-1569584343>
- Secretaría de Turismo [Sectur] (2020, julio 3). *Programa Sectorial de Turismo 2020-2024*. México: Diario Oficial de la Federación.
- Secretaría de Turismo de Quintana Roo [Sedetur] (2019a). *Indicadores Turísticos Enero 2019*. [Archivo PDF]. Consultado el 20 octubre de 2019. URL: <https://qroo.gob.mx/sedetur/indicadores-turisticos>
- Secretaría de Turismo de Quintana Roo [Sedetur] (2019b). *Indicadores Turísticos Preliminares Enero - Diciembre 2019*. [Archivo PDF]. Consultado el 20 octubre de 2019. URL: <https://qroo.gob.mx/sedetur/indicadores-turisticos>
- Secretaría de Medio Ambiente [Semarnat], Gobierno

del estado de Quintana Roo, Ayuntamiento de Benito Juárez (2011). *Taller de la etapa de pronóstico para la modificación del ordenamiento ecológico del Mpio. De Benito Juárez, Q. Roo.* [Archivo PDF].

Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública [SNSP], *Datos Abiertos de Incidencia Delictiva estatal y municipal, 2015-2020.* Consultado el 30 febrero 2020. URL: www.gob.mx/sesnsp/acciones-y-programas/datos-abiertos-de-incidencia-delictiva.

Sollerio Albarrán, Andrea y Maribel García Osorio (2020). “La producción del espacio social en Playa del Carmen, Quintana Roo, México. Espacialidad, socialidad e historicidad”. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo* 14(2):95-122.

Talledos Sánchez, Édgar (2016). “Megaproyectos turísticos en México. El caso de los Centros Integralmente Planeados”, pp. 91-129. En: Verónica Ibarra y Edgar Talledos, coordinadores, *Megaproyectos en México. Una lectura crítica.* México: UNAM-Itaca.

Velázquez García, Mario y Alfonso Jiménez Martínez (2018). “Una visión exploratoria del futuro comunitario de Cancún: consecuencias sociales del modelo de crecimiento turístico en el municipio de Benito Juárez, Quintana Roo”. *El periplo sustentable* 35:38-63.

Zavala Caudillo, Aurora (2018). “Itinerarios de explotación sexual en jóvenes urbanas de colonias populares de Cancún”. *Trabajo Social* 20 (1): 23-46.

Patrimonio arqueológico, identidad y comunidad: reflexiones en torno al “Proyecto Tren Maya”

Luis Alberto Martos

El 11 de octubre de 1895, la ciudad de Mérida contempló la partida del general Lorenzo García al mando del 22° Batallón y de tres Guardias Nacionales. El destino era Chan Santa Cruz —hoy Felipe Carrillo Puerto—, entonces capital y corazón del territorio independiente de los llamados *cruzoob* en Quintana Roo. El objetivo, era someter a los “mayas rebeldes” y sofocar una guerra que se había prolongado a lo largo de 48 años. El presidente Porfirio Díaz había encomendado a su amigo personal, al General Ignacio Bravo, la organización de una campaña efectiva para acabar de una vez por todas con los rebeldes y poder así impulsar la estancada economía del oriente peninsular, misma que se había quedado al margen del desarrollo Porfiriano. Fue así como se proyectó la apertura de un largo camino de 161 kilómetros de longitud, que se extendió desde Peto, hasta Chan Santa Cruz y que estaría protegido por ocho baluartes y cuatro puestos militares (Martos, 2010).

Aparentemente, la ruta aprovechó la traza de un antiguo *sacbé* o camino maya, que también había sido utilizado durante la época colonial, pero entonces, el general Bravo ordenó el desmonte de más de 100 metros de anchura a lo largo de la línea, para despejar por completo de

selva y evitar así los ataques sorpresa —estilo guerra de guerrillas—, que venían practicando los *cruzoob* en contra del ejército yucateco, con muy buenos resultados.

Pero el camino era mucho más que una ruta militar, pues se constituía como el primer paso de un más amplio y ambicioso proyecto. En efecto, una vez sometidos los mayas rebeldes, se desplegaría un vasto programa económico para el desarrollo de la región: las tierras orientales serían dadas en concesión tanto a particulares como a empresas yucatecas y extranjeras, para la explotación agrícola y forestal. También estaba planeada la construcción de líneas ferroviarias para conectar ese “mundo salvaje” con la “modernidad” y para dar salida a los productos resultantes de las nuevas industrias. De hecho, el ya mencionado camino se convertiría, a la postre, en el eje principal de la ruta del tren; los fuertes y puestos se transformarían en las locaciones para las estaciones y en focos de desarrollo para nuevos asentamientos.

En una colección de planos de la época que se conservan en la Mapoteca Manuel Orozco y Berra, se puede ver la magnitud del proyecto, pues se observan las rutas ferroviarias y la lotificación de las tierras, la que incluía, prácticamente, la totalidad de lo que antiguamente se denominaba como la Costa Oriental, hoy más conocida como “Riviera Maya”, en la parte norte y “Costa Maya” en la parte sur. Todo estaba prácticamente repartido y concesionado.

Durante la apertura del camino ocurrieron tres batallas principales, en las cuales los mayas fueron derrotados, de tal manera que el 3 de mayo de 1901, ya sin resistencia, el general Bravo entró a Chan Santa Cruz tomando posesión

del antiguo santuario de la famosa cruz parlante e inició los preparativos para echar a andar la maquinaria del enorme proyecto económico. Sin embargo, el estallido de la lucha armada de la Revolución y la consiguiente caída de Díaz detuvieron el proceso; el nuevo presidente Francisco I. Madero destituyó al general Bravo de su cargo y ordenó la inmediata suspensión de hostilidades en contra de los mayas.

La apertura del camino y futura línea ferroviaria del proyecto de Díaz impactó en el entorno natural y cultural de la zona, pues la selva, como ya mencionamos, fue completamente talada (prácticamente devastada) a lo largo de la traza, lo que es muy evidente en las fotografías de la campaña de Bravo. De igual manera, las estructuras arqueológicas (montículos ch'ich', albarradas, plataformas, adoratorios, etc.) que con seguridad existían a lo largo de la ruta habrían sido destruidas. Sabemos que, al menos una zona arqueológica monumental, la de Yok'op', cerca del pueblo de Sabán, sufrió afectaciones, pues varias de sus estructuras fueron despojadas de sillares de piedra para ser reutilizados en los fuertes, mientras que algunas plataformas se alteraron para adaptarlas a las necesidades de los baluartes. De hecho, algunas plataformas fueron acondicionadas con muros, rampas y albarradas con fines defensivos, al grado de que hace algunos años, confundieron a un equipo de arqueólogos norteamericanos, quienes pensaron que se trataba de fortificaciones realizadas durante la época prehispánica (Shaw y Johanestone, 2007).

La apertura de la ruta y la toma de Chan Santa Cruz impactó, principalmente, en lo social y en lo religioso: el antiguo santuario de la cruz parlante, la Bahlam Nah, fue saqueada y se destinó para muchos fines, desde

prostíbulo, hasta establo. Se modificaron o destruyeron construcciones mayas y se edificaron nuevas. Los mayas, en consecuencia, abandonaron el lugar emigrando hacia otras zonas más seguras. Aún después del cese de las obras y del abandono del proyecto, los *cruzoob* volvieron a Chan Santa Cruz tan sólo para destruir las obras que el *dzul* (el hombre blanco), había levantado en el pueblo, pero no volvieron a ocuparlo porque creían que había sido profanado.

Lo que quiero señalar aquí es que, lo que entonces era una región que se había conservado como una zona selvática aislada, con importantes vestigios arqueológicos, y que había devenido en el territorio de un grupo maya que reclamaba su derecho por mantenerse libre, se vio fuertemente alterada por lo que fue tan sólo el inicio de un gran proyecto, que al final, no llegó a consumarse.

Todo esto viene a propósito porque el 4 de junio de 2020, en plena crisis por la pandemia del Covid-19 y 125 años después de la apertura del camino a Chan Santa Cruz, un nuevo tren ha fijado la ruta para abrirse paso por las mismas selvas mayas, pero esta vez forma parte de un proyecto mucho más extenso y ambicioso que el de Porfirio Díaz, porque afecta prácticamente a todo el sureste mexicano. Tanto por las características técnicas, como por su trasfondo económico, tendrá un mayor impacto sobre gran parte de las zonas naturales y culturales del sureste. Nos referimos al proyecto sexenal del “Tren Maya”, tema sobre el que externaré algunas reflexiones, tomando en cuenta algunos aspectos sobre patrimonio arqueológico, comunidad e identidad, y algunas experiencias propias.

El Proyecto Tren Maya comparado con aquél de Porfirio Díaz resulta una obra infinitamente mayor en todos los

aspectos ya que abarca muchas más regiones y, por lo tanto, afectará a las comunidades locales, no sólo por la alteración del medio natural, sino también por el daño en lo cultural, en lo social y en el devenir de la vida cotidiana, pues el desarrollo de nuevos asentamientos planeados a partir de las estaciones, detonará la explotación de recursos naturales locales y regionales, con un fuerte impacto en el medio ambiente. También se propiciará la llegada masiva, tanto de inmigrantes de otras regiones del país, como del turismo, con todo lo que ello acarrea.

A lo largo de la historia, las comunidades mayas se han destacado por el fuerte sentido de identidad y de resistencia desarrollado a través de las centurias, no obstante, las vicisitudes que han debido encarar desde el periodo colonial (Bartolomé, 1988). La Guerra de Castas, quizá el movimiento más exitoso de una comunidad indígena en nuestro país, es un buen ejemplo de ello.

Al hablar de identidad, nos referimos al sentimiento de igualdad o de semejanza, lo que se es como grupo y que está en estrecha relación con lo que es diferente, es decir, con la otredad, lo que no se comparte con los otros (Roosens, 1994: 83). En cuanto a la identidad étnica, además de ese sentimiento de pertenencia a una comunidad, interviene la conciencia sobre un origen común y la continuidad histórica con los ancestros. Por supuesto que una lengua común y la territorialidad son también factores importantes. Esta última es para las comunidades “un referente fundamental dentro del cual inscribir la identidad colectiva, en la medida en que la ideología social se construye también en relación con un medio ambiente determinado” (Bartolomé, 2006: 86).

La identidad étnica es, entonces, resultado de complejos

procesos históricos que no sólo dotan al grupo de un pasado común, de formas específicas de relación y de códigos de comunicación, sino que también sirven como fundamento para la persistencia de la comunidad (Bonfil, 1992: 43).

La construcción de la identidad implica un largo proceso, a lo largo del cual surgen significados que cobran sentido en el contexto de la comunidad y que evolucionan en circunstancias específicas, de tal manera que, con el tiempo, las identidades o se mantienen o pueden incluso ir variando (Devalle, 2002).

En ese proceso de construcción de identidades, la arqueología ha jugado un papel muy importante bajo la premisa de que los vestigios arqueológicos son pruebas irrefutables del pasado y que, por lo tanto, encierran mensajes y metáforas de aquellos que los produjeron. Es por ello que algunos autores hablan de una arqueología narrativa (Silberman, 1995) en el sentido de que los arqueólogos son como una especie de “contadores de historias”, pues a partir de la dimensión material de los artefactos y de los sitios arqueológicos, buscan el encuentro con las sociedades del pasado y la narración de la historia que está detrás de ellas (Shanks y Tilley, 1992).

Desde esta perspectiva, el pasado podría ser narrado desde muy diferentes maneras, dependiendo del autor, por lo que la visión de la historia también refleja algo de la idiosincrasia y las creencias del investigador. Es por esto que los arqueólogos procuran un riguroso y detallado registro de materiales, un análisis objetivo de los contextos y una base teórica sólida y coherente, de tal manera que los resultados estén fundamentados y se acerquen a una

explicación próxima a la actividad humana y al hecho social allí reflejados.

La cuestión del patrimonio cultural y de la construcción de la identidad puede ser un proceso complejo, porque el pasado puede ser entendido de diferentes formas, de acuerdo a los diferentes grupos sociales (Smith, 2006). En este proceso, el papel de los arqueólogos e historiadores ha sido fundamental, pues como ya se dijo, con base en las investigaciones, se llega a una interpretación y a la construcción de un discurso sobre el pasado (Shanks y Tilley, 1992), detrás de la cual se asoma también un discurso político (Barker, 2010), el que no en pocas ocasiones es reflejo de la “ideología dominante” (Tunbridge y Ashworth, 1996).

Es ya bien sabido cómo, para el proceso de construcción de identidades, se ha recurrido a la arqueología, situación que en ocasiones ha llevado a la manipulación del pasado para convertirlo en un instrumento de poder en el presente. Quizá uno de los primeros casos y también de los más conocidos al respecto, sea el manejo de la arqueología con una sólida carga ideológica que realizó el Tercer Reich, entre 1895 y 1931, basado en el modelo de arqueología alemana propuesta por Gustaf Kossinna, quien desarrolló el paradigma ético que llamó “Settlement Archaeology” (Bettina y Hassmann, 1995; Arnold y Hassmann, 1995). Este filólogo y prehistoriador, propuso una técnica genealógica para rastrear la presencia de grupos históricos conocidos, desde la prehistoria hasta nuestros días. Lo más notable de su propuesta fue el tono nacionalista, pues pretendió delinear la descendencia de una supuesta super-raza nórdica-ária-germánica, hacia los grupos indoeuropeos o indo-germanos. (Arnold y Hassmann, 1995).

Además de nacionalista, el trabajo de Kossinna fue eminentemente racista, pues declaró abiertamente una superioridad cultural y racial de los germanos sobre otros grupos, justificando así, a la ocupación en la actualidad de los territorios que en la antigüedad supuestamente fueron ocupados por ellos (Jones, 1997).

También en la China de Mao Tse-Tung, la arqueología jugó un papel importante, tanto para la búsqueda de una identidad propia, como para la consolidación de una nación moderna, basada en una política totalmente antioccidental (Tong, 1995; Clark, 1957).

En otras palabras, el manejo de la historia y la arqueología pueden ser manipulados con el objeto de legitimar algo, como la posición de un régimen dominante, y aunque esta idea puede ser refutable y/o presentar múltiples interpretaciones y aristas (Abercrombie y Turner, 2015), a esta manipulación se le conoce como “discurso autorizado del patrimonio” o Authorized Heritage Discourse, AHD [por sus siglas en inglés] (Smith, 2006).

En México, desde los albores de la Revolución de Independencia se exaltaron las culturas del pasado como un importante soporte de la identidad, y así fue tan ideológicamente importante el hallazgo de la Piedra del sol y de la escultura de la “Coatlicue” en la Plaza Mayor de México a finales del siglo XVIII, como lo es el reciente hallazgo de los numerosos restos de animales del Pleistoceno en Santa Lucía, a propósito de la construcción del nuevo aeropuerto. Pero más allá de cualquier ideología, es evidente que la arqueología ejerce una fuerte atracción al público en general, como es también motivo de orgullo nacional, por ser testimonio de “nuestro grandioso pasado” en muchas ocasiones idealizado.

Los monumentos arqueológicos han estado vinculados a la historia de nuestra nación y, por eso, su protección también ha estado relacionada con la creación y desarrollo del Estado (Delgado 2012: 14). En 1939 el nacimiento del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) como Institución involucrada con la investigación, conservación y difusión del patrimonio, ayudó a fortalecer esa tendencia. En este contexto, la arqueología tuvo también un sentido político, pero en principio, tanto el Estado como las comunidades y la sociedad mexicana estuvieron unidos en una misma ideología nacionalista (Smith, 2006: 15). De hecho, fue durante el gobierno del presidente Lázaro Cárdenas cuando se echó a andar un genuino programa de construcción de nación, respaldado por un vasto programa económico, pero que también tomaba en cuenta el desarrollo social. El patrimonio cultural fue entonces exaltado y valorado como fundamento primordial, como el cimiento sobre el que debía apoyarse la nación (Rodríguez y Olivo, 2008a).

Los advenimientos de las tendencias neoliberales transformaron esa visión y provocaron el repliegue de las políticas culturales hacia un modelo más económico, en donde los monumentos arqueológicos son considerados como un recurso más que se puede explotar y que es capaz de impulsar el desarrollo económico y social. De esta manera, la relación patrimonio-identidad-nacionalismo pasa a un segundo término y el patrimonio deviene en recurso mercantil que se puede ofertar, sobre todo, al turismo (Rodríguez y Olivo, 2008).

Una revisión de las diferentes formas de manejo del patrimonio en diversas partes del mundo, podría mostrar cómo el significado de un sitio arqueológico difiere de

acuerdo a la percepción, tanto de las autoridades y personas que lo manejan como de los individuos y comunidades que habitan en lugares próximos al mismo. Y es que la declaratoria de un sitio de interés patrimonial tiene muchas implicaciones que conciernen a la historia local, porque se afectan aspectos de tenencia de la tierra, propiedad privada e incluso culturales. Los estudios arqueológicos también han proporcionado los instrumentos legales para el reclamo de territorios, sobre todo, por grupos étnicos, como ha sucedido con algunos pueblos originarios de Norteamérica (Kohl y Fawcett, 1995).

En las últimas décadas, ha sido cada vez más frecuente que las comunidades se involucren con su patrimonio arqueológico, histórico y natural; muchas veces con un interés económico, pero la mayoría de las veces con un genuino intento por conocer, aprender, valorar y apropiarse de ese pasado como base para la construcción de una identidad. Lo más importante de este proceso, creo yo, ha sido el desarrollo de una verdadera conciencia sobre la importancia de ese pasado, en donde, si bien la arqueología y la historia son fundamentales para la recuperación y, por extensión, para la identificación y puesta en valor de ese patrimonio cultural, la participación de la comunidad es imprescindible para su salvaguarda y disfrute social.

Ya Lumbreras había señalado, años atrás, la importancia de la arqueología para recuperar el sentido del desarrollo histórico de los pueblos y el reencuentro de las comunidades contemporáneas con éste; en otras palabras, el que las historias nacionales se puedan hacer visibles para la gente común (Lumbreras [1974], 2005).

En la actualidad, la valoración, protección e, incluso, aprovechamiento económico del patrimonio, involucra

tanto a las comunidades como al Gobierno. Ya mencionamos que en nuestro país, el Instituto Nacional de Antropología e Historia es la institución responsable de la investigación, conservación y difusión del patrimonio paleontológico, arqueológico e histórico, en ocasiones, en coordinación o apoyado por otras instituciones, ONG e, incluso, iniciativas privadas. Pero cuando una comunidad ha tomado total consciencia del significado y de la importancia de su patrimonio, se convierte en un actor coadyuvante fundamental para la salvaguarda. Es decir, cuando los sitios arqueológicos, históricos y naturales son reconocidos como herencia y testimonio del desarrollo y devenir de las comunidades a través del tiempo, se resignifican para transformarse en espacios pléticos de metáforas y de mensajes que exaltan valores y que sirven como un elemento más para la construcción de identidades y, por lo tanto, se procura su protección.

Un caso interesante sucedió hace algunos años en la comunidad de Tihosuco, en el centro de Quintana Roo, enclavada en el corazón de lo que fue la zona de la Guerra de Castas. El pueblo fue abandonado a causa del conflicto y no volvió a repoblarse sino hasta 1929, por colonos provenientes de otras regiones de Yucatán. A pesar de ello, la comunidad se ha identificado totalmente con la historia de la Guerra de Castas, y se la ha apropiado, manifestando en todo momento enorme orgullo por ella. Aquí se recuerda a los líderes, sobre todo, a Cecilio Chi y a Jacinto Pat, cada uno con su propio monumento en Tepich y Tihosuco respectivamente. Por supuesto que el culto a las cruces vestidas aún sigue vigente y, en general, hay una fuerte consciencia y memoria de lo que fue y significó la guerra.

En 1993 el gobierno estatal restauró una magnífica casa colonial en el centro del pueblo para albergar al “Museo de la Guerra de Castas”, en donde se exhiben numerosos objetos que la propia comunidad donó. Más tarde, los vecinos propietarios de casas coloniales, se organizaron para formular acuerdos sobre el manejo de tales monumentos, de tal modo que no se modificaran, ni se pintaran de colores inadecuados, sino que se conservaran.¹ Con todo esto se logró que a principios del siglo XXI el pueblo fuese incluido en la “Ruta Colonial” de Yucatán y más recientemente, en 2019, Tihosuco fue declarado zona de monumentos históricos, incluyendo un total de 31 edificaciones.

Las mujeres de la comunidad no se han quedado atrás, pues desde la década de los noventa del siglo pasado, se organizaron y abrieron una cooperativa para la manufactura y venta de tejidos tradicionales.

Pero eso no es todo, quizá de lo más destacable sea el caso de Lalcah, pueblo fantasma del periodo colonial, localizado en las selvas ejidales de la misma comunidad. Se trata en realidad de la antigua población de Tilá, Tela o Teya, que también fue abandonada a causa de la guerra. Visité el lugar en los noventa, cuando había que caminar cerca de cinco o seis kilómetros a través de una estrecha brecha para llegar al sitio donde se levanta una enorme capilla del siglo XVI con bóveda de rollizos, la que protege uno de los mejor preservados retablos murales de Yucatán. Alrededor de la plaza hay también cimientos de casas, calles, albarradas, cenotes, pozos, en fin, todo un asentamiento. Se conservan incluso las precarias barricadas defensivas que reflejan momentos dramáticos,

¹ Maestro Carlos Chan. Comunicación personal, 18 julio 2014. Tihosuco, Quintana Roo.

cuando fueron apresuradamente levantadas bajo el temor de un posible ataque de los mayas rebeldes (Martos, 2006).

En los últimos años, la comunidad se organizó para abrir un camino de acceso para poder visitar el sitio, pensando en el desarrollo de un tipo de turismo ecológico y comunitario. Fue entonces cuando llegó un representante de Promotora Xcaret, ofreciendo una buena suma de dinero para cada ejidatario, más una elevada renta anual, a cambio de que se les permitiera la operación del lugar prometiendo, además, la creación de empleos. Después de dos reuniones, la comunidad decidió no aceptar la oferta, aduciendo que más que rentar el sitio, la Promotora quería adueñarse de él. La oferta de trabajos no era sino “convertirnos en sirvientes de nuestro propio sitio” según narra el maestro Carlos Chan, agregando que “además cobran tan caro, que ni siquiera nuestros hijos podrían ya visitarlo”. Tampoco les agradaba la idea de pensar en que la Promotora modificara el sitio construyendo tiendas, restaurantes y todas las instalaciones semejantes a las de Xcaret, porque “no queremos que lo cambien, a nosotros así nos gusta Lalcah, así tal y como está”.²

Este es un espléndido ejemplo de orgullo y dignidad en el que es muy evidente la identidad de la comunidad hacia su historia y hacia su patrimonio cultural. Es claro el desarrollo de una conciencia que ha madurado con el tiempo, con un alto grado de apreciación de los monumentos y un genuino interés por conservarlos, disfrutarlos, promoverlos y darlos a conocer, pero racionalmente. Esto resulta notable si se considera que la comunidad, como ya dijimos, es relativamente nueva en la

² Carlos Chan, comunicación personal 18 julio 2014. Tihosuco, Quintana Roo.

región, son inmigrantes o descendientes de inmigrantes, por lo que no existe un vínculo directo entre la población de la época de la guerra, con la población actual.

Pero, ¿qué va a suceder cuando llegue el Tren Maya con una posible estación en Felipe Carrillo Puerto, la antigua Chan Santa Cruz, con el santuario en donde habló la cruz hacia 1860 y una comunidad consciente de ello?

De hecho, en Felipe Carrillo Puerto, uno de los destinos de la ruta del Tren Maya, ya opera un museo comunitario “La Casa del General May”, último líder *cruzoob*, pero prácticamente por toda la región existen numerosos vestigios de la época colonial y de la Guerra de Castas: iglesias del siglo XVI, ranchos abandonados, haciendas, fuertes, caminos y santuarios. Hay incluso rutas de peregrinación vivas de los santuarios de las cruces, las que también se verán afectadas por la traza del tren.

El problema surge cuando otro tipo de intereses, como el meramente económico, se sobreponen e imponen sobre el valor cultural del patrimonio y éste, creo yo, es el caso del “Tren Maya”, en donde lo cultural y lo natural, son promovidos como el gran atractivo, como el “producto” a ofrecer, pero donde en realidad no existe aún un plan para su conservación y manejo.

Por una parte, se proclama que el tren facilitará el acceso a numerosos sitios arqueológicos, lo que beneficiará e impactará positivamente en la economía y en el desarrollo turístico regional. Por otra parte, los numerosos sitios arqueológicos emplazados a lo largo y ancho de la traza pareciera que no importan tanto. Es como si fueran un obstáculo para empezar los trabajos y, por lo tanto, urge que el INAH lleve a cabo el salvamento arqueológico

correspondiente, con premura, a la brevedad, para cumplir con el requisito y pasar a lo que sigue.

No se trata aquí de hacer un inventario de todos los sitios que serán afectados por la traza del Tren Maya. Para tener una idea de la magnitud de ello, baste tan solo recordar que las rutas atraviesan por una buena parte de las Tierras Bajas Noroccidentales, región de Palenque, Petén Campechano, área Río Bec, sur de Quintana Roo, Costa Oriental, centro de Quintana Roo, planicies del norte de Yucatán y región nororiental de la península.

Desde hace dos años, tan pronto y se publicó la noticia del megaproyecto, numerosos investigadores externaron su preocupación por lo que la obra significaba para el patrimonio arqueológico, como es el caso del arqueólogo Luis Alberto López Wario, quien advirtió en un oficio dirigido a la Dirección del INAH, sobre la urgencia de preparar un proyecto interdisciplinario de salvamento arqueológico (López, 2020), pero no fue sino hasta hace poco más de un año, que la Coordinación Nacional de Arqueología encomendó la planeación del proyecto a investigadores (por cierto muy serios y de gran trayectoria), y fue a principios del 2020, que se abrió la invitación para que los arqueólogos que quisieran integrarse al proyecto lo hicieran.

Pero el problema aquí no es si se realiza o no un salvamento arqueológico; la cuestión es el por qué llevar a cabo una obra que puede resultar tan destructiva para el patrimonio arqueológico y, más aún, en una época tan complicada como es ésta por el Covid-19, en donde los recursos bien podrían utilizarse para la lucha contra el virus y la grave crisis económica que se vive en el país.

Los primeros trabajos del proyecto se enfocaron en la recopilación de información sobre los sitios que se verán afectados por la traza del tren; para ello, se ha echado mano tanto de información bibliográfica como de informes técnicos y de la revisión de la base de datos de la Dirección de Registro Arqueológico. De igual manera se ha utilizado tecnología digital de vanguardia, como es el sistema Lidar (Light Detection and Ranging o Laser Imaging Detection and Ranging) y la fotogrametría. El número de sitios así de 3000, y la monumentalidad de algunos es notable, incluyendo complejas acrópolis de extensos sitios mayas, que prácticamente están en medio de la traza. Una segunda etapa ya está en marcha y es la del registro en campo y exploración de los sitios.

No dudamos de la capacidad y la amplia experiencia de los investigadores del INAH, quienes con toda seriedad e interés realizarán el trabajo de salvamento arqueológico y cumplirán con su parte; lo que cuestionamos es la incongruencia de enfrentar una problemática que nos sobrepasa, si consideramos el escaso tiempo que hay para realizar los trabajos y la alta concentración de vestigios arqueológicos. ¿Por qué? o ¿para qué explorar apresuradamente (aunque se realice con las mejores técnicas y el mayor cuidado), un tan vasto universo como es el patrimonio que se verá afectado por las obras de un proyecto sexenal? En el fondo me parece como un intento por explotar industrialmente los contextos arqueológicos que, por años, habían sido preservados por la propia selva, obtener de ellos toda la información posible, de una vez, como se hizo con la explotación de recursos energéticos durante el sexenio pasado, sin dejar reservas para el futuro. Resulta irónico que se prometa una conexión con el mundo

Maya, conservando el patrimonio natural y cultural, mientras que la obra se perfila como extremadamente destructiva.

El discurso del proyecto Tren Maya promete a las comunidades un acercamiento con el mundo y el gran pasado maya, con lo que el gobierno recurre al fuerte efecto que los sitios arqueológicos suelen provocar en la imaginación popular, con la consiguiente simpatía y aprobación *a priori*. Pero basta revisar los argumentos y las noticias que se han publicado oficialmente para comprobar que el mensaje al que más énfasis se le ha dado, es al del supuesto “beneficio económico” que acarreará el turismo, por lo que más que un verdadero encuentro cultural de la comunidad con el pasado, se trata de construir la visión de un “mundo maya” que se ofrece y se vende como algo “natural” y “exótico”, “mosaico de maravillas naturales y culturales por explorar”, según reza la página oficial del proyecto, en donde “abundan cenotes y playas de aguas cristalinas, selvas y un cielo estrellado” Secretaría de Turismo, Fonatur (2020).³ Es decir, más que un interés genuino por lo cultural, se apuesta por una cuestión meramente económica, de donde es claro que el proyecto tiene un corte totalmente neoliberal. Y es que, a fin de cuentas, el patrimonio cultural es una construcción social y por ello hay diferentes visiones y percepciones, las que pueden cambiar a través del tiempo (Endere y Chaparro, 2013), como precisamente está sucediendo con la perspectiva que el Proyecto Tren Maya plantea.

En la misma página oficial del proyecto (Endere y Chaparro, 2013) se afirma que

³ Secretaría de Turismo, Fonatur (2020). “Proyecto Tren Maya” Riqueza cultural. México. Publicado en el 2020, consultado el 30 de agosto de 2020. URL: <https://www.trenmaya.gob.mx/cultural/>

El patrimonio cultural es uno de los pilares de este proyecto el cual incide en múltiples aspectos sociales haciendo al área de cultura del proyecto Tren Maya un eje transversal que trabaja de manera coordinada con las diversas áreas del tren, con impacto en los cuatro ejes rectores: ordenamiento territorial, preservación del medio ambiente, desarrollo económico inclusivo, y bienestar social.⁴

Sin embargo, la sección dedicada al componente cultural, constituye el texto más corto de todo el documento, con tan sólo dos párrafos (contra 12 párrafos para el componente económico, por ejemplo), además de que no se hace ni una sola mención específica al patrimonio paleontológico, arqueológico, histórico o intangible, como fiestas, procesiones, etc., y se enumeran las lenguas que se hablan en las diversas regiones. En realidad, todo lo que la página pretende es exaltar lo maravillosa que es la región: “El sureste mexicano es un mosaico de maravillas naturales y culturales por explorar. La identidad de la región es producto de una ubicación privilegiada donde abundan cenotes, playas, selvas y una biodiversidad de riqueza innumerable. El cielo estrellado y las aguas cristalinas que por siglos han inspirado a la observación y el descubrimiento son los mismos que hoy despiertan la curiosidad e invitan a la aventura a los millones de viajeros del mundo entero que anualmente visitan este territorio” (Endere y Chaparro, 2013).

Cuando se refiere al “mundo Maya”, más específicamente a “lo maya”, se evoca un concepto que ha cambiado a lo largo del tiempo. Como ya bien ha señalado Bartolomé (1988, 1997), porque como toda identidad étnica, la maya

4 Idem: <https://www.trenmaya.gob.mx/riqueza/cultural/>

se ha ido construyendo en cada momento histórico, tanto por la experiencia vivida por los propios grupos mayas como por su relación con los no-mayas. De cualquier forma, detrás del concepto “maya” subyace una tradición cultural desarrollada a través de las centurias, cuyas manifestaciones se vienen expresando desde el pasado remoto, allá en el Preclásico, 550 años antes de nuestra era, hasta la actualidad. El problema es que lo “maya” a lo que se refiere el proyecto Tren Maya, parece reducirse a una mera mercancía, a un producto comercial que se puede ofrecer al turista como algo atractivo porque involucra aventura y exotismo.

Otro inconveniente es que el proyecto arqueológico que se está llevando a cabo no fue motivado por una problemática de investigación científica, sino por una urgencia, dada la amenaza de afectación que la obra significa para los vestigios arqueológicos. Es cierto que en un proyecto de salvamento arqueológico se tiene la oportunidad de generar mucha información que de otra manera sería imposible obtener, pero seguro vendrán otras etapas para el acondicionamiento y preparación de sitios arqueológicos con miras a la apertura turística, de donde se colige que tampoco existen objetivos científicos de investigación, sino que son meramente prácticos.

La exploración y restauración motivada tan sólo para tener monumentos listos para “mostrar”, siempre ha resultado una muy mala praxis, y ya en el pasado ha sido el principal causante, tanto de reconstrucciones e intervenciones inadecuadas, como de daños al patrimonio provocados *en pro* de una “arqueología turística”, lo que ha llevado a la pérdida del verdadero valor cultural de los sitios (Comer y Willems, 2011).

En la actualidad existe una fuerte crítica sobre este tipo de trabajos a nivel mundial (Molina, 1982), hay incluso una tendencia hacia nuevas formas de restauración y de presentación de los sitios arqueológicos. En algunos casos, se ha realizado una especie de intervención de de-construcción, es decir, se han removido elementos de intervenciones erróneas tratando de recuperar el aspecto original y no falseado del monumento. En otras palabras, se pretende corregir, con nuevas técnicas y criterios de intervención, lo que ahora se consideran intervenciones inadecuadas, eliminando elementos resultantes de interpretaciones, más que de evidencias. Un buen ejemplo en México es el auge de la intervención con el uso exclusivo de cal, para lo cual se retiran las argamasas de cemento, terciados o morteros aplicadas previamente, en décadas pasadas. Pero esto podría no tener cabida en una intervención motivada exclusivamente por el turismo, en donde lo que importa es contar con estructuras monumentales que se ajusten y satisfagan las expectativas del visitante.

Si bien el papel de la arqueología como disciplina de utilidad pública es ampliamente reconocido y se promueve institucionalmente (Jiménez, 2012: 6), cuando se utiliza tan sólo como medio para justificar una obra, como es el caso del Tren Maya, pierde legitimidad. Más allá de los salvamentos y restauraciones que se realicen, o de la información que se puede generar con ellos, inevitablemente, el patrimonio va a ser dañado y no sólo por las obras de construcción, sino por lo que se viene después, por el “desarrollo”, pues una apuesta por el turismo va mucho más allá de la buena voluntad o incluso de su enunciación por los que lo promueven.

Bajo mi muy personal forma de ver la situación, el proyecto Tren Maya reconoce y proclama públicamente un hondo interés por el pasado y por el patrimonio arqueológico e histórico, pero, por otro lado, parece reflejar un desinterés por el mismo, pues no se ha tomado en cuenta la interrelación y los vínculos reales que las comunidades guardan con su patrimonio, lo que debería considerarse antes de emprender la obra. Hay veces en que las comunidades prefieren dejar sus “ruinas” tal y como están, como fue el caso de Nueva Palestina, en Chiapas, en donde hace unos años se trató de echar andar un proyecto arqueológico y la comunidad decidió que “no les interesaba” y no permitieron ningún tipo de intervención.⁵

Creo que para el proyecto “Tren Maya” debería de desarrollarse una arqueología de tipo comunitaria (Jiménez, 2012: 7), en donde exista una verdadera vinculación social, ofreciendo a las comunidades información sobre el tipo de vestigios arqueológicos e históricos que existen a lo largo del trazo, las características reales de las obras y cómo pueden éstas afectar. Más que una imposición, debería de procurarse algún tipo de participación efectiva de las comunidades de las diferentes regiones, con la finalidad de buscar el mejor proyecto, el más adecuado y el menos dañino, a partir del cual se pudieran generar beneficios reales, garantizando la salvaguarda del patrimonio.

Se trata de abordar lo arqueológico con la responsabilidad que implica el trabajar en contextos sociales vivos, recíprocamente, ofreciendo información y posibilidades efectivas, con transparencia, sin crear falsas expectativas y buscando la colaboración y ayuda de la

5 Alejandro Uriarte, comunicación personal, 13 de febrero de 2014.

propia comunidad de las diferentes localidades (Jiménez, 2012: 270).

Un problema que en ocasiones provoca el trabajo arqueológico, es el que puede generar falsas expectativas en una comunidad. A finales de 2007 y principios de 2008, hubo en el INAH una iniciativa de crear e impulsar una serie de “Proyectos Especiales”, como ya había sucedido durante el gobierno del presidente Carlos Salinas de Gortari. Uno de los sitios seleccionados fue Plan de Ayutla, localizado en la región del Alto Usumacinta, en Chiapas.

Unos años atrás, los propios ejidatarios de la comunidad tzeltal próxima al sitio, se organizaron y realizaron trabajos para el chapeo y limpieza de vegetación y aún para la excavación y remoción de escombros. La idea era acondicionar el sitio para atraer turistas y generar algún ingreso para la comunidad. Luego de los trabajos, el comisario ejidal se dirigió al Centro INAH Chiapas, fotos en mano, para mostrar el sitio y buscar el apoyo de la institución. Fue así como a finales de 2002, fui invitado para visitar el sitio y generar un proyecto de investigación y conservación, para la exploración y restauración de la zona arqueológica, con posibilidades de ser abierta al público en un futuro no lejano.

El apoyo de la comunidad fue primordial para el desarrollo de los primeros trabajos en el sitio, pues abrieron la esperanza de una reactivación de la precaria economía y, por ende, del crecimiento y desarrollo comunitario y personal. Los trabajos de arqueología también crearían fuentes de empleo, aunque fuera temporalmente, pero la futura apertura del sitio era garantía bastante para el próximo arribo de un flujo importante de visitantes y,

por ende, para el desarrollo de actividades económicas paralelas al turismo, las que a su vez, generarían recursos que podrían reinvertirse en mejoras y servicios para el pueblo y en la optimización de las actividades agrícolas y ganaderas.

De esta manera, trabajamos tres temporadas durante 2003, 2004 y 2005, pero al principio, los recursos proporcionados por el Centro INAH Chiapas fueron muy reducidos, por lo que los trabajos no se extendieron por más de dos meses cada año y el flujo se detuvo por completo en el 2006. Por eso, la posibilidad de un “Proyecto Especial” resultaba muy prometedor para continuar con el proyecto y alcanzar los objetivos iniciales.

Lo primero que urgía atender era la cuestión de la tierra, pues había varios propietarios. Animado por algunas autoridades, con la promesa de que pronto se conseguirían los recursos para comprar los terrenos, cometí el error de iniciar la negociación. Y digo error porque como investigador uno debería de mantenerse al margen de esos asuntos, dejándolos a las instancias correspondientes. Los meses pasaron y pasó la gente, pues las autoridades del INAH fueron cambiando y el prometido presupuesto para la compra nunca llegó. Yo por mi parte busqué financiamiento de empresas privadas y fundaciones, pero no logré nada y la comunidad comenzó a impacientarse. No estaba cumpliendo con el compromiso de la compra de los terrenos y la credibilidad se perdía, al grado de que acabé por comprar con mi propio aguinaldo la primera Hectárea y con el apoyo de Grupo Inbursa se pudieron comprar, más adelante, dos Hectáreas más, lo cual calmó un poco los ánimos de la comunidad.

Cuando Plan de Ayutla fue nominado para convertirse en “Proyecto Especial”, creí que no habría mayores problemas, pero el tiempo demostró lo contrario, el presupuesto jamás fue el que se requería y se mantuvo sin aumento por cinco años, es decir, cada vez se hizo menos y los terrenos nunca se compraron, ni siquiera se hizo el trámite para la adjudicación oficial de lo que ya se había comprado. La gente terminó por cansarse y en 2013, después de algunos incidentes, quisieron empezar a percibir el ingreso que habían imaginado que entraría a la comunidad, pero lo que pretendían era que el propio Proyecto les pagara una especie de “renta por trabajar las ruinas”, querían que del presupuesto total se les pagara el diez por ciento cada año. Por supuesto no había forma de justificar esto, así que tuve que negarme a ello, lo que ocasionó que nos impidieran seguir trabajando en el sitio y el trabajo se ha quedado a medias.

Lo anterior demuestra que cuando se trabaja en un sitio arqueológico, la comunidad crea expectativas al respecto, como ahora se están generando con el gran proyecto del Tren Maya, y si éstas no se cumplen, acarrearán graves problemas.

Se ha declarado públicamente que el proyecto va a generar múltiples empleos y que el turismo va a traer grandes beneficios a las comunidades, pero si no se cuenta con verdaderos planes de desarrollo adecuados para cada una de las zonas, y si no se cumple con las expectativas, es decir, si las comunidades no obtienen los beneficios que esperan recibir, la decepción va a ser muy grande, se va a perder la credibilidad y esto acarreará graves consecuencias, como sucedió en Plan de Ayutla.

Otro problema con el Tren Maya es el de las nuevas

poblaciones que surgirán con este proyecto. Por lo general, en nuestro país, al menos en las últimas décadas, los nuevos asentamientos han carecido de planes de desarrollo y de crecimiento. Un ejemplo es la ahora llamada “Riviera Maya”, antes “Costa Oriental”, región de muy alto potencial arqueológico, pues los antiguos asentamientos mayas tienen un peculiar patrón de asentamiento basado en una compleja red de albarradas que delimitan predios en los que se levantan conjuntos habitacionales, ceremoniales, zonas de cultivo, cuevas, cenotes, dolinas, etc. Este patrón prácticamente se extiende como un continuo, desde Cabo Catoche, hasta por lo menos, la zona de las bahías de la Ascensión y del Espíritu Santo. En pocas palabras, en donde se realice una obra, allí habrán múltiples vestigios arqueológicos.

Mientras la región experimentó un crecimiento gradual, en general, se pudo tener control sobre la protección del patrimonio: cada hotel, marina, complejo habitacional o desarrollo turístico que se planeaba, requería de un estudio previo de factibilidad y, en la mayoría de los casos, se llevó a cabo un proyecto de salvamento arqueológico. Xcaret, Playacar, Calica, por citar sólo algunos ejemplos, fueron desarrollos turísticos, los primeros e industrial el último, en donde se llevaron a cabo trabajos arqueológicos con importantes aportes para la historia antigua de la región; numerosos sitios y conjuntos arquitectónicos fueron también debidamente explorados, restaurados y protegidos.

Sin embargo, con el boom que se experimentó, sobre todo a partir de la segunda mitad de la década de los noventa, las obras se multiplicaron con gran rapidez y en muchos casos no hubo trabajos de salvamento de ningún tipo. Hoteles,

marinas e incluso nuevos asentamientos simplemente fueron desarrollados, sin notificación previa al INAH.

En Playa del Carmen, por ejemplo, la Colonia Colosio fue resultado de una invasión masiva; la gente sencillamente fue organizada para caer sobre un vasto terreno; el gobierno estatal apoyó al nuevo asentamiento. Este hecho, además de marcar el primer gran crecimiento drástico de la población, implicó la destrucción de todos los vestigios arqueológicos que allí existían, porque yo llegué a visitar plataformas, adoratorios, basamentos, albarradas, cuevas y otras estructuras que allí existían y que desaparecieron en meses, sin el más simple registro. Pero este es solamente uno de muchos casos que se podrían enumerar. Lo que quiero señalar aquí es que éste es uno de tantos ejemplos en donde no existió planeación, ni del asentamiento, ni mucho menos de la salvaguarda y protección del patrimonio arqueológico, y esto mismo puede ocurrir con las nuevas poblaciones que nazcan a partir del Tren Maya.

A modo de conclusión de esta reflexión, considero que el “Tren Maya” es un proyecto de corte totalmente neoliberal que impacta directamente sobre el patrimonio arqueológico e histórico del sureste mexicano. Es el Estado quien ha tomado todas las decisiones al respecto, unilateralmente. Las comunidades, como en otras ocasiones (Jiménez, 2012: 8), parecen haber sido relegadas simplemente a un papel pasivo, contemplativo, como acatadoras de las decisiones que ya han sido previamente tomadas, forjando sueños y expectativas sobre los “productos” y “beneficios” que puedan derivar del proyecto.

Al final el resultado será el mismo de otros megaproyectos similares: la anulación del sentido de patrimonio que supuestamente los sitios arqueológicos

deberían representar, sobre todo, para las comunidades. Muchos sitios en el mejor de los panoramas, serán alterados y afectados por las obras; algunos desaparecerán y otros, los que sean elegidos bajo diversos criterios, quizá serán restaurados y abiertos al público.

Pero lo peor vendrá posteriormente, porque los daños no se reducen a los provocados por las obras; el mayor impacto detonará después, cuando los sitios afectados queden abandonados y olvidados, expuestos al deterioro y al saqueo, porque será imposible conservarlos a todos y, mucho menos, darles mantenimiento. De forma semejante, el desarrollo de las nuevas poblaciones que surjan a partir de las estaciones afectarán con el inevitable crecimiento, invadiendo los sitios arqueológicos de los alrededores con sus respectivos entornos naturales.

Habría que considerar también las repercusiones que acarrea la apertura de un sitio arqueológico al público, es decir, su impacto directo en la comunidad. Creo que, paralelamente al proyecto de arqueología, debería de integrarse un equipo interdisciplinario de antropólogos, etnólogos, sociólogos, arquitectos del paisaje, etc., para el desarrollo de un más amplio programa de orientación, capacitación y asesoría comunitaria. La comunidad debe de estar preparada para recibir al turismo y todo lo que acarrea consigo, lo bueno y lo malo. La gente debe ser capaz de organizarse y de trabajar comunitariamente buscando el bienestar colectivo en actividades económicas vinculadas y derivadas del turismo y, para ello, hay que instruirla y dirigirla.

De igual manera el desarrollo de las nuevas poblaciones debe ser planeado; es cierto que el crecimiento no puede

evitarse, pero sí puede cuidarse que se realice con orden, de un modo planeado.

Si bien el objetivo principal de un proyecto económico debe de ser la búsqueda de mejores condiciones de vida para las comunidades, también hay que garantizar que los pueblos conserven su identidad, que sean capaces de reconocer los recursos naturales y culturales con los que cuentan, así como sus propias capacidades para conservarlos y explotarlos racionalmente.

Pero la arqueología no es vista por este proyecto como una herramienta para la protección del patrimonio, ni ideológicamente como la base y fundamento para la construcción de la identidad, local, regional y nacional.

A mi modo de ver la situación, el Proyecto Tren Maya debería de procurar una verdadera vinculación social, en donde la arqueología fungiera como uno de los medios para establecer ese nexo con la comunidad. En los tiempos actuales, la sociedad requiere que se le otorgue un papel más dinámico, de tal forma que trascienda del papel de mera espectadora, para convertirse en una aliada y en actor social (Jiménez, 2012).

La arqueología, más que un requisito legal para el desarrollo de las obras del Tren Maya, debería de ser ese catalizador que garantizara el acceso y el encuentro de las comunidades con su pasado.

El problema es que, hasta el momento, no se han publicado planes o programas sociales de desarrollo específicos para cada región y cada población que será impactada. Por la información con que se cuenta, pareciera que el megaproyecto en cuestión tuviera un mayor interés

por considerar ese “Mundo Maya”, como una “marca” susceptible de ser comercializada, actitud que lo único que logra es debilitar el espacio público de la cultura.

El gobierno debería de ser el principal promotor de la transformación de las políticas culturales, de tal modo, que se garantice la defensa de los derechos culturales individuales y colectivos y el transitar hacia el ejercicio de la ciudadanía cultural, así como el mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de las comunidades (Moser *et al.*, 2020).

En la Convención de la UNESCO sobre la protección y promoción de la diversidad cultural del 2005, se señaló como objetivo “...reconstruir el espacio público de la cultura el cual ha sido debilitado por el mercantilismo y la privatización de los consumos culturales propios de la globalización” (UNESCO, 2005). Se propuso entonces el desarrollo de proyectos de sustentabilidad, dando más oportunidad a las comunidades que a las empresas desarrolladoras. El proyecto Tren Maya falla en estos principios y está bien lejos de desarrollar una verdadera arqueología de tipo comunitario, en donde se promueve la colaboración, la capacitación-empleo, la recuperación de la historia oral local, la comunicación continua y permanente, la gestión de recursos educativos y el desarrollo de proyectos económicos comunitarios (Moser *et al.*, 2020).

Y volviendo al principio de esta reflexión, regresando al proyecto de Porfirio Díaz para la construcción del tren y el desarrollo de la zona oriental de Yucatán, me parece que es una malograda primera versión de este mismo proyecto del Tren Maya, con la salvedad de que aquel no contemplaba

la explotación turística del patrimonio cultural y que éste último abarca mucho más territorio, es más invasivo y, por lo tanto, el daño al patrimonio arqueológico, histórico, natural y social, será mucho más grande.

Bibliografía

- Abercrombie, Nicholas y Bryan S. Turner (2015). *The dominant ideology thesis*. Nueva York: Routledge Library Editions.
- Arnold, Bettina y Henning Hassmann (1995). "Archaeology in Nazi Germany: the legacy of the Faustian bargain", pp. 70-81. En Philip L. Kohl y Clare Fawcett, editores. *Nationalism, Politics, and the Practice of Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Barker, Alex (2010). "Exhibiting Archaeology: Archaeology and Museums". *Annual Review of Anthropology*. (En línea). 39 (1). Publicado el 21 de junio de 2010, consultado el 13 de agosto de 2020. URL: <https://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev.anthro.012809.105115>
- Bartolomé, Miguel Alberto (1988). *La dinámica social de los mayas de Yucatán: pasado y presente de la situación colonial. Serie de Antropología Física No. 80*. México: Instituto Nacional Indigenista.
- Bartolomé, Miguel Alberto (1997). *Gente de costumbre y gente de razón: las identidades étnicas en México*. México: Siglo XXI Editores-INI.
- Bartolomé, Miguel Alberto (2006). "Los laberintos de la identidad: procesos identitarios en las poblaciones indígenas". *Avá. Revista de Antropología*, (En línea) 9. Publicado en agosto de 2006, consultado el 2

de junio de 2020. URL: <https://www.redalyc.org/pdf/1690/169014140003.pdf>

Bettina, Arnold y Henning Hassmann (1995). "Archaeology in Nazi Germany: the legacy of the Faustian bargain" pp. 70-81. En: Philip L. Kohl y Clare Fawcett, editores. *Nationalism, Politics, and the Practice of Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press.

Bonfil Batalla, Guillermo (1992). *Identidad y pluralismo cultural en América Latina*. Buenos Aires: Fondo Editorial de Cehass-Editorial de la Universidad de Puerto Rico.

Clark, Grahame (1957). *Archaeology and Society. Reconstructing the Prehistoric Past*. Londres: Methuen y Co. LTD.

Comer, Douglas C. y Willem J. H. (2011). "Tourism and archaeological heritage, driver to development or destruction?". *ICOMOS*. (En línea). Publicado el 27 de noviembre de 2011, consultado el 12 de abril del 2020. URL: <http://openarchive.icomos.org/id/eprint/1208/>

Delgado Rubio, Jaime (2012). "Movilidad comunitaria y patrimonio arqueológico en México". México: Instituto de Investigaciones Antropológicas, UNAM. Tesis para el grado de Doctor en Antropología.

Endere Ma. Luz y María Gabriela Chaparro (2013). "El rol del patrimonio arqueológico en la valoración social del pasado. Visiones divergentes entre comunidades de quebrada y valles de jujuy", pp. 109-141. En: Verónica I. Williams y Ma. Beatriz Cremonte, compiladoras. *Al borde del imperio. Paisajes sociales, materialidad y memoria en áreas periféricas del Noroeste Argentino*. Buenos Aires: Sociedad Argentina de Antropología.

Jiménez Izarraraz, María Antonieta (2012). *La vinculación*

social en Arqueología. Una propuesta para el proyecto arqueológico Palacio de Ocamo. México: Instituto de Investigaciones Antropológicas. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. Tesis de Doctorado en Antropología.

Jiménez Izarraraz, María Antonieta (2015). *La vinculación social en arqueología. Planeación del impacto social de un proyecto arqueológico.* Zamora: El Colegio de Michoacán.

Jones, Siân (1997). *The Archaeology of Ethnicity. Constructing identities in the past and present.* Londres: Routledge.

Kohl, Philip L., y Clare Fawcett (1995). "Archaeology in the Service of the State: Theoretical Consideration" pp. 3-18. En Philip L. Kohl y Clare Fawcett, editores. *Nationalism, Politics, and the Practice of Archaeology.* Cambridge: Cambridge University Press.

Lumbreras, Luis Guillermo (1974). *La arqueología como ciencia social.* Lima: Edición PEISA.

Lumbreras, Luis Guillermo (2005). *Arqueología y sociedad.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

Martos López, Luis Alberto (2006). "Lalcah: un pueblo olvidado en la selva de Quintana Roo" pp. 2-21. *Boletín de Monumentos Históricos*, tercera época, No. 7. México: INAH.

Martos López, Luis Alberto (2010). "Arqueología de la Guerra de Castas en Quintana Roo: el baluarte de Yo'okop y el camino a Chan Santa Cruz". *Boletín de Monumentos Históricos.* (En línea). Publicado en enero de 2010, consultado el 18 de marzo de 2020. URL: [file:///C:/Users/Claudia/Downloads/2139-Texto%20del%20art%C3%ADculo-3647-1-10-20141014%20\(1\).PDF](file:///C:/Users/Claudia/Downloads/2139-Texto%20del%20art%C3%ADculo-3647-1-10-20141014%20(1).PDF)

Molina Montes, Augusto (1982). *Archaeological Buildings:*

Restoration or Misrepresentation. Falsification and Misreconstruction of Pre-Columbian Art. Trustees for Harvard University. Washington D.C.: Harvard University.

Moser, Stephanie, James Darren Glazier, Phillips E., Lamya Nasser el Nemr, Mohammed Salleh Mousa, Rascha Nasr Alesh, Susan Richardson, Andrew Conner y Michael Seymour (2002). "Transforming archaeology through practice: Strategies for collaborative archaeology and the Community Archaeology Project at Queseir, Egypt". *World Archaeology*. (En línea). 34 (2). Publicado el 16 de noviembre de 2010, consultado el 27 de junio de 2019. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/0043824022000007071>

Rodríguez, Lidia I. y Omar Olivo (2008a). *La arqueología mexicana en la revolución social: la arqueología indigenista durante el cardenismo*. México: Escuela Nacional de Antropología e Historia. Tesis para el grado de Licenciatura en Arqueología.

— (2008b). "Arqueología social y arqueología antropológica. Aproximación a la praxis de la arqueología latinoamericana". *Estrat Critic. Revista d' Arqueología*. (En línea). 2. Publicado en el 2008, consultado el 20 de octubre del 2020. URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2857400>

Roosens, Eugene (1994). "The primordial nature of origins in migrant ethnicity", pp.81-104. En: Vermeulen, Hans y Cora Govers. *The Anthropology of ethnicity. Beyond Ethnic groups and Boundaries*. Amsterdam: Het Spinhuis Publishers.

Silberman, Neil Ascher (1995). "Promised lands and chosen people: the politics and poetics of archaeological narrative", pp. 249-262. En Philip L. Kohl y Clare Fawcett,

- editores. pp. *Nationalism, Politics, and the Practice of Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Smith, Laurajane (2006). *Uses of Heritage*. Londres: Routledge.
- Shanks, Michael y Christopher Tilley (1992). *Re-Constructing Archaeology. Theory and Practice*. Londres: Routledge.
- Shaw, Justine y David Johanestone (2007). *Informe final del Proyecto Arqueológico Yo'Okop-Cochuah Regional Archaeological Survey, Temporada 2000-2002*. Eureka, California: College of the Redwoods.
- Silberman, Neil Asher (1995). "Promised lands and chosen people: the politics and poetics of archaeological narrative" pp. 249-262. En: Philip L. Kohl y Clare Fawcett, editores. *Nationalism, Politics, and the Practice of Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Smith, Laurajane (2006). *The uses of Heritage*. Londres: Routledge.
- Tong, Enzheng (1995). "Thirty years of chinese archaeology (1949-1979)", pp. 177-197. En: Philip L. Kohl y Clare Fawcett, editores. *Nationalism, Politics, and the Practice of Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tunbridge, J. E. y J. Ashworth (1996). "The Heritage of Atrocity", pp. 94-130. En: J. E. Tunbridge y G. J. Ashworth editores. *Dissonant Archaeology: The Management of the Past as a Resource in Conflict*. Londres: Wiley.
- UNESCO (20 de octubre de 2005). *Convención UNESCO sobre la protección y la promoción de la diversidad de las expresiones culturales*. UNESCO: París. URL:http://portal.unesco.org/es/ev.php_URL_ID=31038&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html

Relación ancestral y cuidado de la salud del territorio frente al llamado Tren Maya y otros entramados de despojo

Eliana Acosta Márquez

Hace dos años algunos trabajadores académicos de la Dirección de Etnología y Antropología Social del INAH, junto con colegas de otras instituciones bajo la iniciativa y articulación de Giovanna Gasparello, emprendimos un trabajo de investigación sobre los impactos sociales y territoriales del Tren Maya. Con el objetivo de ofrecer una mirada colectiva, múltiple y complementaria, mi participación en un principio se centró en delimitar dos riesgos frente a uno de los principios pregonados por autoridades de diferentes niveles e instancias del gobierno sobre este proyecto desde el inicio de su ejecución hasta la fecha: la presumible “preservación del patrimonio natural y cultural”. Dos preguntas orientaron esa primera aproximación: a) ¿las estaciones y la construcción de nuevos centros urbanos se adecuarán a las necesidades y características de las poblaciones locales?, b) ¿al promover el “talento local y regional” (usando sus propios términos) se respetará y fortalecerá el patrimonio cultural, histórico, arqueológico y lingüístico de las comunidades locales? Tales interrogantes se derivaban a su vez de una doble preocupación: la posible desintegración de las comunidades y su relación ancestral con el territorio entre otras cosas por la patrimonialización y folclorización relacionadas con la mercantilización y cosificación de la cultura de los pueblos originarios.

La premisa inicial que sustentó este trabajo se derivaba de una primera evidencia que advirtieron pronto tanto defensores del territorio como investigadores: el tren maya es más que un corredor ferroviario y el reordenamiento territorial, los centros urbanos y los polos de desarrollo incluidos en este proyecto prioritario del gobierno federal exigen especial atención, vigilancia y evaluación. Entre las múltiples declaraciones y la escasa información oficial, las posiciones críticas destacaron como posibles afectaciones la deforestación de la selva, la venta de tierras, el cambio de uso de suelo y la especulación inmobiliaria; y, desde el ángulo antropológico, se puso el acento en la penetración de una lógica mercantil que cosifica el territorio y la cultura, al privatizar la tierra y la vida, lo que trastoca las propias formas de relación y valoración de los pueblos originarios.¹

De manera paralela a esta colaboración, en el Sindicato Nacional de Profesores de Investigación Científica y Docencia del INAH se dio cauce a una reflexión colectiva sobre el Tren Maya y otros megaproyectos y se planteó en documentos, desplegados, comisiones, foros y congresos una posición crítica ante estos emprendimientos y se formularon principios para la investigación y defensa de los territorios y la diversidad biocultural desde nuestra institución y práctica laboral.² En ese contexto

1 Esa primera aproximación se encuentra en el informe *Impactos Sociales y Territoriales del Tren Maya. Miradas Multidisciplinarias* con una versión sintética en formato de folleto con el título *¿Sabías que el tren maya...?*

2 En este marco, el sindicato emitió una posición que contrasta con las disposiciones de las autoridades y la postura de otros colegas del instituto, que en el caso del Tren Maya se expresa con particular polarización. Si, por una parte, se prevé la colaboración con las instancias gubernamentales y desde el INAH se busca mitigar daños, potenciar ventajas

y en el marco de la Ley Orgánica del Instituto abordé en otro lugar “La diversidad biocultural en riesgo y las competencias del INAH en juego por el Tren Maya” con el fin de interrogarse sobre las facultades y tareas del instituto comprometidas por este proyecto y apuntalar junto con ello un planteamiento que me interesa centrar y desarrollar aquí sobre los efectos del reordenamiento territorial en las comunidades mayas y la relación ancestral con su territorio (Acosta, 2020).

Con base en los datos recopilados en trabajo de campo en el Poniente de Bacalar, Quintana Roo, y en Calakumul, Campeche, y los avances de una investigación en curso acerca de nociones sobre el cuerpo, persona y territorio entre los mayas peninsulares, el objetivo de este capítulo es entrever el conflicto, las tensiones y contradicciones entre la aplicación de una política de desarrollo, crecimiento económico y bienestar social por parte del Estado y las formas de vida, concepciones y relaciones de los pueblos mayas sobre el territorio. De manera específica, es de interés dar parte de las posibles consecuencias del reordenamiento territorial en el modo que tienen de los mayas de relacionarse con la tierra, la selva y las

y encauzar el proyecto a buen término, por otra parte, trabajadores académicos advierten los riesgos inminentes para la diversidad biocultural y reivindican la posibilidad de generar conocimiento para la defensa de las comunidades y sus territorios frente a las irregularidades del Estado y los intereses privados envueltos en su ejecución. Esta posición crítica se ha fundamentado en la *Ley Orgánica del INAH* (2015) con base en dos de sus artículos: por un lado, “efectuar investigaciones de índole teórica o aplicadas a la solución de los problemas de la población del país y a la conservación y uso social del patrimonio respectivo” y, por otro, “Investigar, identificar, recuperar y proteger las tradiciones, las historias orales y los usos, como herencia viva de la capacidad creadora y de la sensibilidad de todos los pueblos y grupos sociales del país”.

semillas, y con las formas de trabajar y hacer comunidad. De este modo se perfilarán las posibles afectaciones a la agricultura campesina y al sistema de milpa y sus diversas implicaciones culturales de acuerdo con cuatro ejes: a) la concepción maya del territorio, b) la noción de cuerpo y persona, c) el complejo milpa-solar-monte, y d) el cuidado de la salud del territorio en el marco del proyecto turístico y el plan agroalimentario implicados en el Tren Maya.

Más que un corredor ferroviario: el reordenamiento territorial y sus implicaciones

Desde la perspectiva gubernamental, el Tren Maya se concretará en un desarrollo socioeconómico de la región y las comunidades locales basado en un nuevo ordenamiento territorial y paradigma de turismo sostenible e incluyente.³ Presumiblemente, el aprovechamiento del potencial turístico y la integración regional propiciará flujos económicos cuantiosos, creación de empleos, distribución de la riqueza y crecimiento de infraestructura de servicios para los habitantes de la región.

Al respecto se destacan varios ejes constitutivos del proyecto, en cuanto al corredor ferroviario y la economía; además de subrayar que su construcción se hará en 95% por vías existentes y constituir un medio de transporte menos contaminante, sobresale el uso mixto al proporcionar servicio de peaje y turismo y también de carga. Con el Tren Maya, la interconexión entre las comunidades y el impulso al turismo y las actividades económicas “se pagará

³ Parte de la perspectiva gubernamental y la versión oficial del proyecto se encuentra en la página de internet del Tren Maya. URL: <https://www.trenmaya.gob.mx/>

una deuda histórica” y se abatirá la pobreza que distingue a la región sur-sureste (se afirma en el proyecto oficial), especialmente con el “efecto multiplicador” basado en la inversión pública, la generación de empleos, así como la promoción al turismo y la construcción. Como fundamento de este supuesto se encuentra el ordenamiento territorial, el cual girará en torno de las estaciones del tren que se edificarán a lo largo de los 1 500 kilómetros de las vías férreas que se proyectan en Yucatán, Quintana Roo, Campeche, Tabasco y Chiapas; éstas, que se han calculado entre 15 y 19 en el transcurso de la actual administración, conformarán centros urbanos y núcleos de actividad turística, comercial y económica para propiciar la aparición de polos de desarrollo y áreas de influencia que, junto con una disposición urbana apropiada y la dotación de servicios públicos, se integrará económicamente a la región aprovechando de manera sustentable los recursos naturales y bioculturales e impulsando la diversificación productiva y las capacidades locales de las comunidades.

Según el propio enfoque oficial, en relación con el eje ambiental, se afirma que se controlará el efecto de mitigación de las obras de infraestructura y se favorecerá la conservación y rehabilitación de los ecosistemas. Entre las medidas que se tomarán figura la restauración de la conectividad biológica, el uso menos intensivo del suelo, la reducción de la tala ilegal, el fomento de la producción agrícola y ganadera sustentable, y el manejo y disposición de residuos sólidos. Destaca la educación ambiental orientada a las comunidades locales con el fin de aprovechar de manera sustentable sus recursos, alcanzar la diversificación productiva y mejoramiento de las capacidades locales. Junto con el ordenamiento territorial,

el desarrollo económico y la preservación del medio ambiente, se considera el impulso al patrimonio cultural a partir de la salvaguarda, conservación y mejoramiento de las zonas arqueológicas abiertas al público y la promoción turística del legado histórico, identidad y tradiciones de los pueblos originarios de la región.

En contraste, diversas organizaciones, estudiosos y medios de comunicación independientes han señalado, desde que se dio a conocer el proyecto y hasta la fecha, los múltiples efectos, riesgos e implicaciones de éste, de los cuales las autoridades han dado información exigua o han omitido en sus documentos oficiales y actos de autoridad, incluida la Consulta a los pueblos indígenas y la Manifestación de Impacto Ambiental. Varios aspectos habría que subrayar, en primer término el vínculo del Tren Maya con megaproyectos previos y la relación que guarda con otros proyectos prioritarios del gobierno federal. Sobre el primer punto, el Tribunal Permanente de los Pueblos denunció desde 2013 el acaparamiento de tierras, apropiación de bienes comunes y deforestación de la selva por la introducción de monocultivos y la mecanización de los sistemas agrícolas; esta afectación se agudizó con el cultivo de soya transgénica y el uso de agrotóxicos, así como con la multiplicación de granjas porcícolas y la entrada de parques solares y energía eólica (GRAIN, 2020; Flores *et al.* 2019). Como antecedente destaca el Acuerdo para la Sustentabilidad de la Península de Yucatán (ASPY), proyecto cancelado por la lucha legal emprendida por comunidades mayas; tal acuerdo, bajo la apariencia del impulso de una economía verde, pretendía extender el monocultivo de soya, palma africana o maíz híbrido, además del desarrollo inmobiliario, turístico, de la maquila y la agroindustria.

Así como el ASPY, el Tren Maya integra múltiples emprendimientos turísticos, agrícolas, industriales, energéticos e inmobiliarios que, desde un enfoque geopolítico, más que la Península de Yucatán abarca la región sur-sureste, el Caribe y el Pacífico. Por tal razón se ha planteado que debe hablarse de los megaproyectos del sureste, y sumar a este proyecto el Corredor Interoceánico como actualización del Proyecto Mesoamérica o el Plan Puebla Panamá en el marco de la expansión del capital transnacional y la integración del hemisferio norte favorecida por la ratificación del T-MEC (Ceceña, Veiga, 2019; Sandoval, Orozco, 2020; Sandoval, 2020).

La concreción de la integración regional en el marco del mercado global está representada por el traslado de mercancías a través del tren de carga, lo que reduce costos y conecta centros industriales y puertos, pero especialmente por el impulso de los polos de desarrollo y el plan agroalimentario incluidos en el *Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la Región Sureste de México -Corredor Regional Tren Maya*. Desde una perspectiva crítica, las estaciones y los polos de desarrollo como parte del reordenamiento territorial suponen el predominio del mercado y la extensión de las relaciones capitalistas. A diferencia del corredor ferroviario, los polos de desarrollo los financiará el sector privado y se integrarán con centros urbanos volcados al desarrollo turístico. Además de la urbanización, acelerarán la especulación inmobiliaria y la proletarización de una región con un alto porcentaje de régimen de propiedad social de la tierra y predominio de población campesina y comunidades indígenas (Núñez, 2020).

En efecto, el plan agroalimentario es parte sustancial del ordenamiento territorial y del área de influencia del

corredor ferroviario con sus estaciones y polos de desarrollo, ya que se proyecta impulsar la producción de insumos para abastecer los centros de consumo turístico y desplegar el mercado regional. Al respecto, el mismo Rogelio Jiménez Pons, director de Fonatur y encargado del proyecto, declaró en un foro organizado por la Cámara de Diputados denominado “Iniciativas de Articulación Productiva del Sector Agroalimentario en torno al Tren Maya”, que el diseño y la ejecución del proyecto habría que visualizarlos a corto y largo plazos:⁴ por una parte está la conexión del transporte ferroviario, la creación de empleos y el impulso al turismo y sector terciario y, por otra parte, el desarrollo del sector primario y la producción agroalimentaria. Sobre esta visión a largo plazo en ese mismo foro, Olga Vázquez, titular del programa agroalimentario del Tren Maya, abundó: con el proyecto se persigue el fin de potenciar la vocación agroalimentaria de la región, crear infraestructura para favorecer la producción y la comercialización de materias primas, agregarles valor y facilitar la conectividad al exterior, de forma específica a Norteamérica. En consecuencia, entre enclaves turísticos, ciudades, centros de abastos e hidrocarburos y ductos de fibra óptica, los funcionarios de Fonatur proyectan parques industriales cárnicos, forestales y frutales, cuencas lecheras, granjas avícolas y porcinas, producción de sorgo y caña de azúcar, palma de aceite y soya.

Dada la magnitud y múltiples dimensiones que abarca este proyecto prioritario del gobierno federal se han

4 Foro: “Iniciativas de Articulación Productiva del Sector Agroalimentario en torno al Tren Maya” llevado a cabo el 9 de julio de 2020. URL: <https://ne-np.facebook.com/camaradediputados/videos/foro-iniciativas-de-articulaci%C3%B3n-productiva-del-sector-agroalimentario-en-torno-/278673713410329/>.

subrayado los posibles efectos al ambiente y, más aún, a la diversidad biocultural que distingue a la región. Referente a este punto crítico, destacan dos documentos. El primero es el análisis de riesgos elaborado por el grupo constituido por Conacyt *Territorios mayas en el paso del tren: situación actual y riesgos previsibles* (2019), en el cual, desde múltiples ejes y enfoques disciplinarios, se evidencian diversos riesgos y dimensiones relacionados con la construcción del corredor ferroviario.

Partiendo del principio del reordenamiento territorial y la reconfiguración regional que conlleva este proyecto en el marco de la geopolítica global y el mercado mundial, se expone que además de alterar los macizos de selva más grandes y en mejor estado de conservación de México y Mesoamérica, áreas con manglar y otros humedales, afectará a las Áreas Naturales Protegidas y ocasionará consecuencias negativas en las áreas más importantes de recarga del manto freático de la Península de Yucatán y anillo de cenotes. En cuanto a la historia, identidad y cultura, se prevé la destrucción de posibles vestigios culturales, daño físico y uso turístico excesivo junto con la mercantilización de la cultura, así como la folclorización y el vaciamiento de significados y saberes tradicionales, prácticas rituales, arte, memoria histórica y sitios sagrados. Se advierte la amenaza para la propiedad social y las tierras ejidales por la introducción de Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRAS), los cuales favorecen el reconocimiento de dominio pleno o individualización de la propiedad. Si bien se conserva la propiedad de la tierra, se pierde la capacidad de decisión y uso sobre ella y, dado que se entrega como soporte material y financiero en el mercado especulativo, no hay garantía de contar con un rendimiento

garantizado. Otras amenazas se vinculan con la migración y los desplazamientos; se proyectan empleos precarios y temporales para la población originaria y para migrantes nacionales y extranjeros, pero también un aumento de todo tipo de circulación, incluido el tráfico de personas y drogas. De especial atención es el abandono de la tierra y el proceso de urbanización, la pérdida de la identidad maya y el cultivo de la milpa, lo cual se suma a conflictos vinculados con el despojo de tierras, deforestación, contaminación de mantos acuíferos, monocultivos, presencia de megaproyectos generadores de energía y meggranjas porcinas, entre otros más.

El otro documento lo integran las observaciones de estudiosos de distintas disciplinas sobre la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) Tren Maya Fase 1 Palenque Izamal que realizó la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.⁵ Varios aspectos habría que destacar del estudio generado por este grupo de investigadores, en primer término el hecho de que el Sistema Ambiental Regional demarcado por la MIA está mal definido por haberlo constreñido a fronteras estrechas y fragmentarlo; en general, se considera que las obras y el desarrollo previsto en este proyecto, además de que intensifica “la dinámica predatoria”, no prevé con claridad las medidas de solución al daño ambiental. Por ejemplo, se subraya que los pasos de fauna, los cuales se han presentado como emblema de la protección al ambiente por Fonatur, carecen de sustento en cuanto al número, tipo y ubicación y lo que se abarca al respecto no tiene apoyo técnico y científico.

5 Las Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional (MIA-R). Tren Maya Fase 1 Palenque-Izamal se encuentra disponible en URL: http://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2020-07/Observaciones%20MIA-R%20para%20SEMARNAT%20_0.pdf.

Otro caso significativo es la falta de un estudio exhaustivo sobre el aumento de la población y la demanda de los recursos hídricos, sobre todo considerando tanto el tipo de suelo kárstico de la región como el anillo de cenotes y el acuífero subterráneo en relación con el déficit del líquido vital, la creciente contaminación y el agotamiento de los cuerpos de agua significativamente deteriorados por las actividades turísticas y el agronegocio.

Asimismo, señalan la omisión en la MIA de los polos de desarrollo y sus efectos ambientales y demográficos, de modo específico la deforestación de selvas y bosques, afectación de los ecosistemas y asentamientos humanos, no tan sólo por la construcción del corredor ferroviario sino también por el proceso de urbanización y el modelo de desarrollo proyectado. Este aspecto nos conduce al problema que interesa focalizar aquí: las consecuencias del reordenamiento territorial (incluidos los polos de desarrollo y el plan agroalimentario) en las comunidades mayas y la relación ancestral con su territorio.

Hay dos ejes centrales para apuntalar la discusión: la significativa presencia de comunidades conformadas por pueblos originarios y la prevalencia de la propiedad social sobre la tierra. Se calcula que el área de influencia del Tren Maya abarca cerca de 1 500 comunidades indígenas y en los estados por donde cruzará y se edificarán las estaciones y los polos de desarrollo más de 50% de las poblaciones mantienen la propiedad ejidal o comunal (Sandoval, 2020).⁶ Estas comunidades, tanto las constituidas por

⁶ Sobre la determinación del número de comunidades afectadas, Daniel Sandoval (2020: 6-7) explica con base en información estadística y cartográfica: “Considerando un área de influencia de 10 kilómetros lineales

asentamientos históricos anteriores al proceso de la Conquista y las de reciente fundación derivadas de movimientos migratorios, mantienen una relación ancestral con la tierra y prevalecen formas de organización comunitaria.

Mientras que el plan agroalimentario del Tren Maya busca potenciar los capitales agroindustriales y articularlos con los desarrollos turísticos e inmobiliarios de la región, las comunidades han defendido su tierra y manera de vivir; incluso entre conflictos y contradicciones internos han cuidado las semillas nativas ante los transgénicos, procurando el “corazón y don del maíz, “hacen milpa” frente a los monocultivos y defienden este legado ante el “maíz- producto”, siguen la agricultura itinerante ante el sistema mecanizado y cuidan de las abejas y la selva con su práctica también ancestral de la apicultura frente a los agrotóxicos que envenenan la tierra y desintegran la vida.⁷

(la misma extensión que aquella que ha definido el gobierno para el Proyecto del Tren Transistmico), en el trayecto general del Tren Maya se ubicarían dentro de esa área de influencia mil 510 comunidades indígenas de los pueblos maya, tseltal, ch’ol, jakalteko, awuakateko y akateko (Mapa 2) y 533 ejidos (Mapa 2). El Mapa 4 es una propuesta elaborada por el Ceccam para la representación de los territorios indígenas, con base en las “áreas de control rural” establecidas por el Inegi. A través de esta información es posible ver la importancia de la presencia indígena en los territorios donde se planea construir los nuevos trazos para el Tren Maya, sobre todo en el Tramo Caribe”.

7 Autonomía alimentaria que se opone a los intereses del agronegocio; al respecto, Silvia Ribeiro ha planteado la existencia de dos modelos de agroalimentación contrapuestos: “sistemas campesinos y locales de alimentación sana, que afirman la diversidad cultural, dan trabajo a muchos y cuidan la naturaleza o sistemas industriales para seguir engordando las ganancias de las transnacionales, a costa de la salud de la gente y el ambiente”. Ribeiro, Silvia (2020). “¿Quién gana cuando comemos

Los pueblos tienen la tierra, el agua y las semillas, y su gestión comunitaria es parte de un legado histórico y cultural que prepondera un valor de uso territorial no subsumido al capital (Sandoval, 2020); si bien los pueblos originarios están integrados a la dinámica capitalista a través del trabajo o el consumo, sus territorios aún se encuentran al margen al mantener un uso de los bienes desde una lógica comunitaria y producir sus propios alimentos.

Bajo esta perspectiva, cabe cuestionar si el proyecto Tren Maya en su integridad, concebido como corredor ferroviario, ordenamiento territorial, polos de desarrollo y plan agroalimentario no pondrá en riesgo la *estrategia de uso múltiple* (Toledo *et al.*, 2008) y la relación que los pueblos mayas han mantenido con su territorio que ha hecho posible tanto la conservación de su entorno como de su cultura y ha configurado a la península como una de los lugares de mayor riqueza y diversidad biocultural.

El territorio y sus guardianes

Los pueblos indígenas de México y otras latitudes del mundo tienen la concepción de que el territorio, además de ser morada de múltiples entidades extrahumanas, comprende fuerzas y constituyentes fundamentales para la vida. Con el término de señores, dueños o guardianes en sus diferentes lenguas han nombrado y personificado a potencias con agencia y distintos atributos identificados con ríos, manantiales, lagunas, cuevas, oquedades, cerros, cruces de caminos, rocas, especies de animales, flores,

veneno?" Consultado el 15 de agosto de 2020. URL: <https://www.jornada.com.mx/2020/08/15/opinion/023a1eco>.

árboles y plantas, entre otros elementos de su territorio y hábitat. Estas entidades territoriales, siguiendo a Alicia Barabas (2006:52), comprenden lugares de memoria, enclaves de eventos míticos y narraciones cosmológicas, y espacio propicio para las prácticas rituales y el tejido comunitario.

Al igual que otros pueblos originarios, la noción ancestral del cosmos de los mayas se expresa en las formas en que las comunidades han construido y significado los distintos espacios a través de su vida cotidiana y ritual. Múltiples seres habitan el universo maya (Orihuela, 2015:108), entre los cuales se encuentran los señores del viento y el huracán, *aluxes*, *bacabes* y *yumitsilo'ob*, entidades relacionadas con elementos atmosféricos o con la milpa y el monte; son potencias encargadas de la dinámica y sostenimiento de la tierra, proveedoras de los mantenimientos y la salud, pero también causantes de enfermedades e infortunios. En relación con el territorio destacan los *yumitsilo'ob*, de los cuales refiere la antropóloga Ella Fany Quintal junto con otros investigadores: “todo lugar es sagrado, todo lugar tiene su dueño, el monte y todo lugar donde esté vivo, tiene su dueño” (Fany, *et al*, 2003:284). Estos dueños o señores son guardianes que cuidan y protegen estos sitios y con los cuales se establecen complejas relaciones e intercambios rituales.

Para los mayas peninsulares, en efecto, su territorio y especialmente ciertos lugares como el monte, los cenotes, las cuevas, la milpa, los montículos o los caminos antiguos o rumbo de remolinos, son *kili'ich* y tienen su *yuum*. El término *kili'ich* se traduce como “santo”, “divino” o “sagrado” mientras que *yuum* como “dueño”, “padre”, “señor” o “guardián”. Los *yumitsilo'ob* (categoría pluralizada

de *yuum*) junto con los *Iik'ob* o aires, los *aluxo'ob* o *aluxes*, entre otras entidades de la cosmología maya, trazan una perspectiva del territorio y el hábitat conformado por entidades y comunidades extrahumanas con las cuales los mayas interactúan para conseguir alimento, salud o buena fortuna. Los *yumitsilo'ob* en particular se conciben como guardianes, dadores y reguladores del atributo y potencia que se les asigna, por ejemplo de la lluvia a *Yuum Chac*, del monte a *Yuum K'aax* o del maíz a *Yuum Naal*. La disposición y uso de sus atributos no sólo median una relación de respeto, sino también requieren una solicitud de carácter ritual.

Este vínculo es fuente de una profusa narrativa y compleja vida ritual y ha sido en especial fundamento del cuidado del territorio. Frente a la cosificación de la naturaleza y la explotación de sus recursos, los pueblos mayas, y los pueblos originarios en general, han configurado concepciones y relaciones que han regulado el uso del entorno y establecido límites de su apropiación. Como trasfondo se encuentra una distinción en la concepción de lo que se ha llamado naturaleza, de modo tal que, en lugar de concebirla como objeto, se le confiere el carácter de sujeto expresado no sólo en procesos de personificación a través de mitos, narrativas y rituales, sino también en formas de producción y consumo (Mesa, 2008: 335).

En términos históricos, en el proceso de conformación del Estado-Nación y advenimiento de una unidad económica, administrativa, jurídica y educativa, se han soslayado estos saberes y prácticas de los pueblos, afectando la propiedad social y gestión comunitaria del territorio y negando otras formas de nombrar, concebir y relacionarse con el

hábitat. En nombre del progreso o desarrollo, crecimiento económico o bienestar social se han impuesto lógicas externas a la planificación o gestión de los territorios, lo que ha favorecido a su paso la desintegración de comunidades históricas y culturas locales (Villoro, 1999: 27-28; Surrallés y García, 2004: 10). En las últimas décadas, conforme a los derechos de los pueblos indígenas consagrados en tratados internacionales y en la propia Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, el Estado debe adoptar medidas especiales de protección que garanticen su continuidad histórica y cultural, lo cual implica el reconocimiento del derecho a la propiedad comunitaria y recursos naturales, integridad medioambiental, tenencia de la tierra, sistemas productivos y relación espiritual con el territorio, además de la garantía a la consulta y consentimiento ante la implementación de proyectos de desarrollo y obras de infraestructura (Comisión Interamericana de Derechos Humanos, 2009).

En el contexto del Tren Maya y de la actual administración se debe subrayar el uso político de “lo indígena” y sus “tradiciones” como medio de legitimación y aprobación de los actuales proyectos de desarrollo, aspecto que destaca si partimos precisamente del impacto de éstos en las propias formas de concepción y relación de los pueblos con su territorio. En efecto, el actual gobierno federal se ha autoproclamado “defensor de la diversidad cultural y del ambiente natural, sensible a las modalidades y singularidades económicas regionales y locales” y ha proyectado un desarrollo para el bienestar y modernidad desde abajo y preponderado la herencia cultural y social mesoamericana. A la vez que reivindica una democracia participativa y el uso de mecanismos de consulta popular y ciudadana, plantea un crecimiento económico sin

provocar afectaciones a la diversidad cultural y el entorno (Presidencia de la República, 2019). Estos principios postulados en el Plan Nacional de Desarrollo (2019-2024) y proclamados en diversas declaraciones públicas por el titular del ejecutivo quedan expuestos y se ponen a prueba sobre todo en los proyectos regionales de desarrollo.

En el caso del Tren Maya destaca el acento concedido en el discurso a los pueblos originarios y el manejo de la identidad indígena para legitimar este proyecto estratégico. Si bien ya desde la toma de protesta como presidente, Andrés Manuel López Obrador convocó a representantes de comunidades indígenas y acudió a uno de los simbolismos más representativos entre algunos pueblos, como lo es el bastón de mando, para arrancar el inicio del corredor ferroviario, fue más allá al promover “un ritual de los pueblos originarios a la madre tierra para anuencia del tren maya”. Con ese nombre, el 16 de diciembre de 2018 en el viejo aeropuerto de Palenque, Chiapas, el recién electo presidente, gobernadores de los cinco estados participantes en el corredor ferroviario, el director de Fonatur y otros funcionarios públicos, con representantes de 12 pueblos originarios llevaron a cabo una presunta ceremonia indígena en la cual se rezó y ofrendó en lengua maya a la “madre tierra” y se le solicitó el permiso para dar inicio al proyecto. Bajo la apariencia de un ritual indígena, trivializando la concepción y relación que los pueblos indígenas mantienen con la tierra, se dio lugar a un acto propagandístico que se apropió de las prácticas de los pueblos originarios, las vació de su contenido original y las transfiguró en “*performance* para uso político del Estado” (Gil, 2020).

La apropiación de ciertos componentes culturales derivados de pueblos originarios, sacándolos de contexto,

banalizándolos bajo esquemas estereotipados, ha sido una práctica común del Estado y el capital. No obstante, cabe destacar este recurso político en gobiernos que reivindican la pluralidad cultural pero que en la implementación de políticas públicas y programas de desarrollo favorecen la apropiación de sus bienes culturales y territorios. En el caso de la actual administración esta apropiación es más sofisticada aún ya que, a cambio de programas de asistencia social, apoyos económicos directos, se facilita la entrada de proyectos como el Tren Maya que implican una transformación de las relaciones de las comunidades indígenas y campesinas con su hábitat y territorio.

Cuerpo y persona en contigüidad con el territorio

Los que se denominan recursos y son susceptibles de apropiación y explotación desde una ontología naturalista que cosifica al territorio (Descola, 2001), desde la perspectiva de los pueblos originarios, “son primero seres integrantes de un espacio de relación que a su vez les identifica en el mito y les sitúa en la historia, en el medio ambiente, en la economía y en la sociedad” (Surallés, García, 2004:11). La misma noción de guardianes, dueños o señores implica la personificación y agencia del territorio y junto con ello se encuentra un principio de contigüidad entre las comunidades y su hábitat. En efecto, para los pueblos originarios la dimensión social no se reduce a los humanos, los vínculos sociales se extienden más allá e incluyen a otros seres vivos y otros en apariencia inanimados, así como entidades extrahumanas que se les atribuye volición y se les confiere la categoría de personas. Se establece así una continuidad entre los humanos y

su entorno, ajena a la “discontinuidad objetivadora” de Occidente (*ibid*).⁸

Es por eso que, siguiendo las evidencias etnográficas y tomando en serio la perspectiva de los pueblos, además de cuestionar el dualismo occidental entre los humanos y su entorno, dentro de la antropología, en lugar de concebir el territorio como naturaleza, se ha pensado como cuerpo en el marco de una noción extendida de sociabilidad y persona (Echeverri, 2004: 264). Por una parte, el territorio habrá que concebirlo como los cuerpos de los señores, dueños o guardianes del agua, del monte, los animales o las semillas. En el marco de la concepción del territorio como cuerpo, los que se han denominado bienes comunes son legados comunitarios, dones otorgados, bienes compartidos que son parte del cuerpo de entidades vivas y ancestrales. Por otra parte, una de las principales expresiones de este entramado social es establecer relaciones de parentesco, de modo específico vínculos de alianza y filiación con los múltiples seres que habitan el territorio y en particular con aquellos relacionados con la agricultura, la cacería y los mantenimientos con una evidente carga ritual.

Entre los mayas peninsulares, este vínculo con el territorio se significa en una categoría, *chi'i'balil*, la cual se traduce como “la familia que nos une”. Esta palabra

8 Afirman los autores al respecto: “El territorio según la percepción indígena no es un medio ambiente susceptible de dotar de lo necesario para la supervivencia, sino un espacio de relación social con cada uno de los elementos del ecosistema. Relaciones, redes, canales, caminos... el territorio no es un área finita por los límites inherentes a su existencia, sino un tejido en proceso de constitución y reconstitución constante. Un espacio subjetivo más que objetivo y por lo tanto un territorio más vivido que pensado” (Surrallés y García, 2004: 21).

designa a una suerte de familia extendida que, en palabras del poeta y defensor Pedro Uc (2020),

no puede entenderse sin un espacio, no puede entenderse sin los elementos que conforman la vida, no puede entenderse sin los animales, sin los árboles, sin los bejucos, sin los pájaros, no se puede entender sin los modos de producción, principalmente la milpa, no se puede entender este *chi'i'balil* sin esos elementos [...] en ver la vida conectada con todo, esta conexión con todo implica respetar, implica conservar, implica mantener ese todo.

El *chi'i'balil* expresa una identidad con el territorio, un espacio de relación y entramado social que incluye una forma de vida arraigada a su hábitat. Eliceo Ek, también defensor y campesino, explica: “somos hombres de maíz; hacemos milpa, nos alimentamos y somos de maíz”. Y sobre esto ahonda: “Para nuestra gente, para nuestro pueblo formamos un todo con la naturaleza [...] nosotros somos parte de esa tierra, así como brota la semilla de maíz, nosotros nacemos en este territorio...Esto nos hace ser parte de una cadena que representa ese todo” (Tahdziú, 17 de agosto de 2020).⁹

Esta “cadena” a la que se refiere Eliceo, en la cual los componentes del “todo” se encuentran ligados, “hermanados”, nos conduce a una concepción de

9 Este y los demás testimonios de Eliceo Ek son parte de una serie de conversaciones a través de diversas plataformas de internet que hemos mantenido desde el mes de junio de 2020 en el contexto de la pandemia. A raíz de estos encuentros actualmente estamos trabajando de manera conjunta sobre las concepciones y relaciones en torno del cuerpo, la persona y el territorio entre los mayas peninsulares.

la persona entre los mayas en la cual se establecen múltiples relaciones y redes en el espacio y el tiempo. “El ser humano es parte integrante de su entorno” (Hirose, 2008: 3) y se encuentra interconectado y se interrelaciona a través del trabajo, el ritual y la circulación de fuerzas vitales (Orihuela, 2015: 68-70).¹⁰ Se establecen así formas de intercambio y circulación de fuerzas que se concretan en provisión de los mantenimientos, comida, prosperidad, buena fortuna o salud, las cuales están mediadas por un complejo sistema ritual (Hirose, 2008: 10; Orihuela, 2015: 244).

En palabras del mismo Eliseo, estos vínculos son parte de un conocimiento antiguo, denominado en maya *uuchben k'aajolal*, y explica:

Es la base del universo que conocieron nuestros antepasados, todo es divino, cada una de las cosas, creemos tienen vida, sienten, oyen... cada acción que realizamos positiva o negativa en tanto la selva como la tierra los animales los árboles sienten nuestras acciones. Existe una comunión un equilibrio entre cada elemento el agua con la tierra, la tierra con la selva, el cielo con la tierra, el hombre con la naturaleza. Cualquier cosa que llevemos a cabo debemos hacer con respeto, pidiendo permiso [...] Somos uno con la naturaleza (Tahdziú, 15 de junio de 2020).

Al preguntarse por la continuidad de la cultura maya

10 Entre estas fuerzas vitales destaca el *ool*, que se traduce como ánimo, voluntad, energía, ánimo o salud y, comprende, siguiendo a Gabriel Bourdin (2007: 12) “un núcleo a partir del cual se irradia un cierto crecimiento o movimiento vital de orientación centrífuga y ascendente... un punto central a partir del cual se irradia la vida y se organizan el espacio y el tiempo”.

por cerca de 3000 años, Víctor Toledo, Narciso Bassols y otros investigadores (2008: 346) subrayan dos rasgos fundamentales que dan cuenta de los mecanismos esenciales de resiliencia socioambiental de esta población originaria:

- i) su conceptualización sagrada de la salud, de balance o equilibrio precario, aplicado de manera transescalar desde el propio cuerpo humano, la casa, el huerto y la parcela, hasta la comunidad y el mundo entero o universo; ii) su estrategia de uso múltiple de la naturaleza que privilegia, a escala de la unidad doméstica, el aprovechamiento de toda una variedad de recursos naturales, tanto para fines de subsistencia como para su intercambio económico local y regional.

Los actuales mayas son depositarios de un conjunto de saberes y prácticas configurados históricamente que han hecho posible no sólo la continuidad de su cultura, sino también la cadena de la vida. Es un estrecho vínculo entre la biodiversidad de la región con el cuidado del territorio y las propias formas de valoración de las comunidades que se constatan en las concepciones y las relaciones que establecen en torno de la milpa, las semillas, el monte y los cuerpos de agua, y se despliega en su patrón de asentamiento y formas de vivienda, integrando la casa (con técnicas de construcción antiguas) con el solar, y el manejo de la tierra a través de la agricultura itinerante, la apicultura y el cuidado de la selva.

La mayor expresión de la lucha y resistencia de los pueblos originarios se encuentra justamente en el mantenimiento de la propiedad social de la tierra junto con la reproducción de estos saberes y prácticas, concepciones y relaciones con una matriz cultural milenaria. Es una manera de vida que se distingue por el

vínculo que mantienen las comunidades con el territorio, la conexión con los antepasados que legaron la tierra y las costumbres, así como por la preservación de instituciones y tradiciones que conforman una identidad singular. Es un legado histórico que constituye en particular una relación ancestral con el territorio que sustenta a la vez la supervivencia material y la integridad cultural.

Este enfoque no sólo se deriva de la antropología, la historia o la ecología, sino también del reconocimiento de los derechos de los pueblos indígenas sobre su territorio. Al respecto destaca *Derechos de los pueblos indígenas y tribales sobre sus tierras ancestrales y recursos naturales* (2009), instrumento legal emitido por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, en el cual además de establecer las medidas de protección y derechos, se demarca conceptualmente la relación ancestral con el territorio. Al respecto se precisa:

Los pueblos indígenas y tribales tienen formas de vida únicas, y su cosmovisión se basa en su estrecha relación con la tierra. Las tierras tradicionalmente utilizadas y ocupadas por ellos son un factor primordial de su vitalidad física, cultural y espiritual. Esta relación única con el territorio tradicional puede expresarse de distintas maneras, dependiendo del pueblo indígena particular del que se trate y de sus circunstancias específicas; puede incluir el uso o presencia tradicionales, la preservación de sitios sagrados o ceremoniales, asentamientos o cultivos esporádicos, recolección estacional o nómada, cacería y pesca, el uso consuetudinario de recursos naturales u otros elementos característicos de la cultura indígena o tribal.

Como lo ha señalado la Comisión Interamericana de

Derechos Humanos, “para las comunidades indígenas la relación con la tierra no es meramente una cuestión de posesión y producción sino un elemento material y espiritual del que deben gozar plenamente, inclusive para preservar su legado cultural y transmitirlo a las generaciones futuras” (CIDH, 2010: 1).

El complejo milpa-solar-monte

Esta relación singular con la tierra reconocida como un derecho de los pueblos para garantizar la supervivencia material y la integridad cultural se expresa a través de múltiples formas: usos y conocimientos del hábitat, prácticas agrícolas, relaciones de parentesco, narrativas, rituales, cosmologías y, sobre todo, en las maneras de nombrar, distinguir y relacionarse con el territorio. Al respecto, entre los mayas de la Península de Yucatán, es central el complejo milpa-solar-monte concebido a su vez como una configuración temporal y espacial donde se producen y consiguen los mantenimientos y entre los cuales se encuentran las viviendas domésticas y el núcleo de población con patrones de asentamiento y técnicas constructivas milenarias.¹¹ En este complejo además se

11 Los patrones de asentamiento y la construcción de vivienda son de los temas más complejos de la cultura y cosmología maya. Tanto en los asentamientos históricos como en los núcleos de población de origen migrante (p. ej., los mayas de origen yucateco asentados en Bacalar, Quintana Roo) además de integrar la vivienda con el solar, llevan a cabo rituales y emplean técnicas constructivas milenarias, en particular el uso de materiales que se obtienen en el monte, como los maderos, el guano o bejucos. En Tahdziú, Yucatán, la construcción requiere una solicitud ritual a los *bacames* y los *yumitsilob*, así como la limpieza de los malos aires con el uso de la bebida ritual, *saka*, entre otros elementos. La vivienda se construye de este a oeste, siguiendo el movimiento apa-

entretejen los múltiples vínculos sociales dentro de la comunidad y entre los vivos y los ancestros, los humanos y seres extrahumanos.

El trabajo y la obtención de alimentos es resultado de un intercambio en el cual participan los *aluxes* y los *báalamo'ob*, los *yumtsilo'ob* (señores), *chaako'ob* (los señores de la lluvia) y los *ik'o'ob* (los vientos) que habitan en el monte, en las milpas y también en los montículos arqueológicos, nombrados como *múulo'ob* (Orihuela, 2015:243).¹² Con estas potencias, semejantes a la concepción de diversos pueblos originarios, se comparte “un espacio de relación social con cada uno de los elementos del ecosistema” donde se tejen relaciones, redes, canales, caminos en un proceso de constitución y reconstitución constante (Surrallés y García 2004: 22).

Bajo esa perspectiva destaca la valoración sobre el maíz y en especial de la práctica de hacer milpa. Por una parte se halla el conocimiento sobre el maíz, nombrado *Ixi'im* en

rente del sol y en la disposición de los horcones y bajareques que sostienen la casa se reproducen esquemas de relaciones de parentesco: los horcones principales son los abuelos, los secundarios son los padres y los bajareques son los hijos. El guano, explica Eliseo Ek, “es el guardián de la familia, porque el guano protege de los malos aires, de los malos espíritus, se cree que no permite el paso de los *aluxes*, los duendes traviosos que nos andan molestando. También el techo se hace de forma semicircular porque es la representación de la bóveda celeste (Tahdziú, 18 de junio de 2020).

12 Sobre los mayas de Nunkini, Campeche, explica Carmen Orihuela: “El intercambio en el trabajo agrícola consiste en entregar una serie de alimentos elaborados a base de maíz a los ‘trabajadores’ o seres que ayudan al agricultor en cultivo de la milpa. Asimismo, para obtener una buena cosecha se requiere de la ayuda y la colaboración de todos los seres del cosmos como los *yumtsilo'ob* (señores) y *chaako'ob* (los señores de la lluvia) y los *ik'o'ob* (vientos) que habitan debajo de la superficie terrestre” (Orihuela, p. 235).

maya (“seno de mujer” en su traducción), sobre todo acerca del ciclo, tipos, colores, tiempo y maduración del maíz, el cual a la vez que constituye la base de la alimentación genera identidad y comunidad. Sobre la tierra, explica Alfredo Tun, campesino y apicultor de Bacalar:

nuestros abuelos nos enseñaron que la tierra hay que cuidarla, hay que respetarla, porque de ahí viene nuestros alimentos ¿no? y nosotros respetamos la tierra como nuestra madre, porque una madre es la que, cuando nace, el hijo es el que le da el pecho, el que le alimenta, todo. Entonces mejor para nosotros vivir en nuestras tierras, nuestra madre, le cultivamos, nos da de comer, le ponemos semilla y nos regresa en abundancia ¿no? Y en el final de los tiempos del paso aquí en la tierra ¿Dónde vamos a dejar el cuerpo? La tierra nos cobija otra vez (Blanca Flor, Bacalar, 25 de abril de 2019).

Al trabajar la tierra se producen los propios alimentos y junto con ello se genera identidad y arraigo con el territorio. No extraña entonces que las semillas y en específico el maíz históricamente haya sido de las primeras deidades entre los pueblos originarios de México, cuyo cuerpo, la mazorca de maíz, a la vez que alimento ha sido producto cultural en un proceso constitutivo y constituyente (González, 2009). Entre los mayas se conoce como *Yuum Naal*, señor del maíz y su crecimiento es análogo al de una persona; en su ciclo de vida y maduración se reconoce al maíz niño, joven y adulto en el marco de un ciclo ritual en el cual destaca el *Sakhab*, al momento de la siembra, el *Ch'aachak* para que llueva bien, el *Niib olal* o agradecimiento a los *yumitsiles* por la primicia de los elotes y *Nukuch huaj* con la cosecha.

Estas prácticas rituales en palabras de Eliseo Ek:

son ceremonias generadoras de vida porque nos permiten estar en sintonía con la familia, con la comunidad, permite el despertar de la conciencia, la adquisición de la sabiduría que nos va legando, es educación con vida para la vida. Para la vida ¿por qué? Pues porque vamos aprendiendo de las experiencias de los adultos, vamos aprendiendo del comportamiento de los demás, de los que ya caminaron ese sendero que nosotros vamos empezando a andar cuando estamos jóvenes. Por eso decimos que es como una educación con vida para la vida porque también de ahí nos enseña la manera de convivir de la manera correcta para evitar entrar en conflicto, en problemas con el medio ambiente que nos rodea, con la gente, con nuestros semejantes. Es donde aprendemos a convivir con sabiduría, donde aprendemos a convivir con animales y entendemos que tanto ellos como la selva, los animales, nosotros los humanos somos hermanos y en realidad si debemos aprender a llevarnos entre todos. La ceremonia es dadora de vida porque pues de ahí surgen formas de medicina, cómo curar el cuerpo, cómo curar el alma, cómo curar el espíritu, cómo tratar estados anímicos del hombre en lo físico, lo emocional, lo espiritual. Mantener esa relación de equilibrio con la tierra y el universo, hombre-tierra, hombre-universo (Tahdziú, 16 de julio de 2020).

Estas ceremonias generadoras de vida se encuentran estrechamente vinculadas con el complejo milpa-solar-monte, el cual además de simiente alimenticio y cultural es fuente de biodiversidad. El policultivo que constituye la milpa, el maíz junto con otras semillas, como el frijol, calabaza, chile, pepita, camote, lenteja o yuca, además de proporcionar una nutrición variada, da lugar a un agroecosistema que favorece la diversidad biológica, el cual

a su vez se prolonga a lo solares de las viviendas doméstica (González, 2019) En efecto, el solar es concebido, entre los mayas, como una extensión de la milpa que provee parte del sustento donde, junto con la crianza de animales se siembran árboles frutales, plantas comestibles y medicinales.

Esta fuente de biodiversidad relacionada con el complejo milpa-solar-monte es parte de lo que Víctor Toledo, Narciso Bassols (2008) y otros investigadores han llamado *estrategia de uso múltiple*. Al respecto han planteado que esta estrategia milenaria implica la biodiversidad útil de la milpa y otras prácticas agrícolas conjuntadas con los huertos familiares, la apicultura y meliponicultura, la extracción y recolección de recursos forestales, la caza y la pesca. Esta estrategia, declaran los autores, ha hecho posible que justamente las áreas conservadas de la selva y los enclaves bioculturales se correspondan con el territorio de las comunidades mayas. Se contrasta así el centro con la periferia, esto es, el espacio que concentra la población originaria del polo modernizador donde se encuentra el desarrollo turístico, comercial e inmobiliario.

Sobre esta distinción entre el centro y la periferia, diversos investigadores y con diferentes enfoques han alertado sobre el riesgo de *turistificar* o *cancunizar* la Península (en este mismo libro hay un estudio exhaustivo al respecto [Gasparello, 2021]) y han advertido de la devastación ambiental, la especulación inmobiliaria, la venta y acaparamiento de tierras, el desplazamiento y la migración de la población, así como de la proletarización de los campesinos, la violencia, la precarización del empleo y la calidad de vida.

En el marco del Tren Maya en específico se ha justificado la intervención y la puesta en práctica de un reordenamiento territorial dadas las condiciones de pobreza y marginación de la región y las comunidades originarias. A la vez que se busca legitimar el modelo de desarrollo emanado del gobierno federal -y de un proyecto diseñado desde un escritorio con intereses cada vez más evidentes, como el agroalimentario- se niegan las propias alternativas originadas desde los pueblos y, sobre todo, su modo de vida y relación histórica con su hábitat del cual refieren y fundamentan los ecólogos a partir de la noción de *estrategia de uso múltiple*.

Preponderar un etnodesarrollo, con buenas o veladas intenciones, de cualquier modo, en efecto, puede desembocar en un etnocidio (tal cual se enunció por “error” en la Manifestación de Impacto Ambiental) por el hecho de negar la diferencia en nombre del bienestar y la implantación de mejores condiciones de vida, o bien de la prevalencia del interés público y nacional en detrimento del derecho comunitario. Una crítica situación para los pueblos originarios es también la pretensión, expresada en la versión pública del proyecto o en palabras del mismo titular del ejecutivo, de la coexistencia armónica entre el modo de vida campesino e indígena con el agronegocio y sus monocultivos entre enclaves turísticos y la industria inmobiliaria.¹³

13 Significativa es la declaración que hiciera Andrés Manuel López Obrador en gira por Campeche en abril de 2019 donde, citando la *Biblia*, se refiere a la presencia de los menonitas: “Lo mismo les digo, aquí están menonitas desde hace 20 años, hay que respetarlos y que ellos también respeten a las comunidades originarias, todos juntos porque nos necesitamos. No rechazar a nadie. En la Biblia se habla de que no debemos de maltratar al extranjero, nunca maltratar a nadie, ser res-

Tanto la coexistencia como la perspectiva intercultural son dos de los ejes que desde Fonatur¹⁴ se han promovido e incluso hay trabajos antropológicos que muestran antecedentes y sustentan esta posibilidad (Fernández, Zamora, 2021). No extraña que desde el gobierno federal se busque conciliar intereses y que en diversas comunidades de la Península, a través del trabajo de los enlaces territoriales de Fonatur junto con otras instancias gubernamentales, impulsen talleres de capacitación en las comunidades para integrarlos al ordenamiento territorial previsto en el Tren Maya. El problema aparece cuando no se contempla como principio fundamental de la viabilidad de un proyecto así la determinación y autonomía de los pueblos y se reproducen políticas a la vieja usanza del indigenismo, ignorando la diversidad cultural y el derecho de los pueblos a decidir su propio destino aplicando un modelo homogeneizador con prisa y sin diagnósticos integrales. Aparte de no tomar las medidas necesarias para revertir las causas y transformar las condiciones que han generado por décadas

petuosos. Todos tenemos que actuar pensando en el amor al prójimo, que es lo más importante, esa es la felicidad, estar bien con uno mismo, estar bien con nuestra conciencia y estar bien con el prójimo”. Consultado el 20 de abril de 2019. URL: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2019/4/13/lopez-obrador-pide-unidad-respalda-labor-pese-que-jas-abucheos-del-gobernador-de-campeche-223311.html>

14 Al respecto se encuentra el folleto elaborado por Fonatur titulado *El tren que nos une*, en el cual se plantea que en las diferentes etapas del proyecto se aplicará una perspectiva intercultural con base en la consideración de los siguientes criterios: a) La diversidad cultural y lingüística, b) los valores culturales de los pueblos y comunidades indígenas, c) el carácter colectivo del desarrollo y reproducción de la vida social, d) la estrecha relación que mantienen con la tierra, el agua y demás elementos de la naturaleza y e) respeto pleno de sus derechos. Este folleto se encuentra en la página oficial del Tren Maya. URL: <https://www.trenmaya.gob.mx/>

las relaciones de desigualdad y formas de producción y apropiación que han sido devastadoras del medio ambiente y desarticuladoras de comunidades y culturas originarias.

Al contrario, este proyecto tal cual se está encaminando tiende a acelerar y agudizar las contradicciones y conflictos ya superpuestos en la península. Lo que se proyecta es la configuración de un nuevo ordenamiento territorial en el que los pueblos se vuelquen al turismo y provean con su fuerza de trabajo las nuevas ciudades, entregando su tierra como socios o cambiando su relación ancestral con la tierra y sus formas de organización comunitaria para favorecer la agroindustria. Si se concreta, se fincarán empresas responsables del capital, intereses y mantenimiento de las nuevas ciudades que, como dicta su razón de ser, procurarán la mayor ganancia. Estas empresas buscan negocios rentables a través de un turismo que, por muy “sustentable y ecológico”, se basa en el mismo principio: apropiación del territorio para la especulación inmobiliaria, la construcción de hoteles y espacios recreativos; explotación de los mantos acuíferos, introducción de monocultivos y generación de energía para sustentar los nuevos polos de desarrollo y el agronegocio.

Entre los objetivos principales del proyecto está la promoción cultural vinculada precisamente con la industria turística. Se pretende generar un desarrollo socioeconómico y turismo sostenible e incluyente, de tal manera que conciba así la cultura como un medio para la obtención de recursos económicos que se traduzcan en prosperidad para la región y las comunidades. En específico, sobre la cultura se ha declarado la posibilidad de “resguardar las culturas indígenas locales” y “promover el talento local y regional”.

Una cosa es que el turismo sea un medio de subsistencia entre otros como parte de *la estrategia de uso múltiple* de los pueblos y otra que la apuesta de un desarrollo regional y un ordenamiento territorial giren en torno de él. En el tránsito de una cultura que es vivida como parte del conocimiento, creación y sensibilidad de un pueblo al ser consumida como un producto más entre tantos no sólo se corre el riesgo de patrimonializar y folclorizar, sino también de mercantilizar y cosificar, vaciándola de su contenido y dinámica propios y reducir su valor a la capacidad de venta y generar ganancia. Muestra significativa de esta tendencia es el mismo término de Tren Maya como parte de una supuesta identidad regional, no sólo simplificando “lo maya” frente a la diversidad de los pueblos, sus culturas y sus identidades que se encuentran en los cinco estados del país por donde pasará este corredor, sino también por constituir su propia denominación una marca para la venta, un simple remedo para “experiencias auténticas de viaje”.¹⁵

Sobre esta visión mercantil de la cultura, y más aún de la diversidad biocultural de la región, se declara en la página oficial del proyecto:

El sureste mexicano es un mosaico de maravillas naturales y culturales por explorar. La identidad de la región es producto de una ubicación privilegiada donde abundan cenotes, playas, selvas y una biodiversidad de riqueza innumerable. El cielo estrellado y las aguas

15Alejandro de la Rosa (2019). “Cambio de ruta en Tren Maya fue el más grande dentro del proyecto”, *El Economista*, 19 de junio de 2019. Consultado el 24 de junio de 2019. URL: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Cambio-de-ruta-en-Tren-Maya-fue-el-mas-grande-dentro-del-proyecto-20190619-0010.html>.

cristalinas que por siglos han inspirado a la observación y el descubrimiento son los mismos que hoy despiertan la curiosidad e invitan a la aventura a los millones de viajeros del mundo entero que anualmente visitan este territorio.

Bajo la regulación del Estado se pretende poner en “valor” la cultura y la tierra a través del proyecto turístico y del plan agroalimentario implicados en el reordenamiento territorial del Tren Maya. Miles de hectáreas que son propiedad social en las cuales las comunidades mantienen una gestión comunitaria, produciendo milpa y conservando el monte, se pretende que entren en ese nuevo ordenamiento y en el circuito del valor del mercado. Al respecto, el primer mandatario ha declarado sobre el campo:

[éste] debe considerarse mucho más que tierras para la producción agropecuaria y forestal, abarca un conjunto diverso e interrelacionado de patrimonios territoriales de importancia estratégica actual y potencial para el país [...] Se trata de tierras, aguas, costas, biodiversidad, recursos genéticos, minerales, conocimientos tradicionales, bellezas naturales, activos históricos y culturales, son recursos en extremo valiosos”.¹⁶

Legados comunitarios o bienes comunes o públicos que al valorizarlos y concebirlos como patrimonios y recursos pueden traer mayores ingresos económicos, pero no necesariamente coadyuvan a un bienestar social, cultural y ambiental, pero que sí devastan al ambiente y deterioran

16 Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (2020). “Prioridad, la recuperación del campo: Presidente de México”. Consultado el 2 de diciembre de 2020. URL: <https://www.gob.mx/agricultura/prensa/prioridad-la-recuperacion-del-campo-presidente-de-mexico-215726>

la salud al tiempo que desarticulan culturas y desintegran comunidades.

La alteración de los ciclos y la contaminación: el agua, las abejas y las semillas

En diversos medios y ocasiones Rogelio Jiménez Pons, además de hablar de los objetivos a corto y largo plazos, ha destacado los “frutos” esperados del proyecto: además de los destinos turísticos y del tren de carga se encuentran las granjas avícolas y porcinas, producción de sorgo y caña de azúcar, palma de aceite y soya, las cuencas lecheras o los parques agroindustriales.¹⁷ Al respecto, cada vez es más evidente que el proyecto turístico y el plan agroalimentario busca potenciar los capitales agroindustriales y articularlos con los desarrollos turísticos e inmobiliarios de la región, extendiendo la producción de monocultivos y fomentando el agronegocio y el desarrollo de megaproyectos energéticos.

Sobre estos “frutos”, ahora pretendidamente articulados por el Tren Maya, los pueblos no sólo han tenido conocimiento, sino también han enfrentado e implementado acciones colectivas en defensa del territorio. Las comunidades han defendido su tierra y manera de vivir frente a los entramados de despojo, sea ahora en la historia reciente y hace 500 años. Desde entonces, afirmaríase Heber Uc (2019): “las comunidades han sufrido por las imposiciones de proyectos que destruyen la vida en el territorio y su

17 Jesús Rangel (2020). “A ejidatarios e indígenas, los primeros frutos del Tren Maya”. Consultado el 2 de abril de 2020. URL:<https://www.milenio.com/politica/primeros-frutos-del-tren-maya-para-ejidatarios-e-indigenas>

organización”, y actualmente han enfrentado al Estado que “mantiene un ataque directo contra los derechos colectivos de las comunidades indígenas, negándoles el derecho a la libre determinación para decidir el tipo de desarrollo que quieren”.

Ante la fragmentación del territorio, la alteración de los ecosistemas y el rompimiento de la cadena con su hábitat, las comunidades han generado estrategias de defensa en múltiples direcciones. Además de preservar la identidad, el *chi'i'balil*, “la familia que nos une”, destaca el cuidado del territorio en su integralidad junto con la defensa de la milpa, las semillas nativas, la práctica de la apicultura y la vida campesina. Al respecto es central la noción de cuerpo y la concepción de salud relacionadas con el territorio; por una parte está la perspectiva del territorio como cuerpo, la cual presupone la existencia de entidades extrahumanas vinculadas con el hábitat y la implicación orgánica entre los humanos y los diversos seres con los que coexiste.

Frente a los megaproyectos, Pedro Uc (2020) especifica sobre la concepción de la península como cuerpo ante el requerimiento de demostrar el interés legítimo y jurídico en la lucha legal que han emprendido en defensa de su territorio:

la península es territorio maya, es nuestro cuerpo como pueblo, la península es el cuerpo maya, es de la península de Yucatán y todos nosotros nos dolemos por eso, los que hemos crecido allí y hemos crecido como comunidad maya, como pueblo maya, pues no podemos sentirnos ajenos a eso y pues bueno por eso decimos no podemos en *Múuch Xíinbal* ni vender, ni rentar la tierra. Hay una relación también histórica con este

lugar, nuestra relación histórica con este lugar o con esta península, tiene que ver con lo que nos cuentan nuestros abuelos, nuestros abuelos nos han dicho: Hijos esta tierra que en la que hoy vivimos pues nos ha costado dolor y tristeza y hay que cuidarla y recuerden que, si no hay tierra para cultivar, si no hay tierra para sembrar, pues no va a haber comida.

La lucha por “el cuerpo de la Península”, como también explica Heber Uc (2019:20), pasa por el cuidado de la vida, lo cual implica tanto los elementos sagrados como los recursos naturales que integran el territorio y hacen posible la vida plena de las comunidades. Sobre ello afirma: “La identidad colectiva en las comunidades tiene su arraigo en la lucha por cuidar la integridad del territorio, para la existencia del pueblo maya”.

En la actualidad, la integralidad del territorio de los pueblos mayas se ha visto afectada por diversos factores, turismo masivo, megaproyectos energéticos, granjas porcinas y avícolas, monocultivos y agronegocio. Los daños también son múltiples, pero quisiera destacar aquí y hacer una aproximación a la alteración de los ciclos y la contaminación en relación con el agua, las abejas y las semillas.

Al respecto, Eliseo Ek hace memoria y reflexiona sobre los desajustes que han vivido en las últimas décadas en la comunidad de Tahdziú, especialmente en relación con la sequía y retraso de las lluvias, en particular entre 2017 y 2018:

Hace 25 años nosotros sembrábamos de manera incondicional, así podríamos decirlo porque el 28 o 29 de abril caía una buena lluvia que llamamos *manja*'

che es una especie de lluvia temprana, podríamos llamarle. Entonces una vez que cae esta lluvia la tierra ya se enfría porque en abril estuvieron las quemas, si no llueve el 3 de mayo llueve el día 5 o el día 7 lo que hacíamos es algo que se llamaba *tikin muk*, siembra en seco, porque está seca la tierra, pero nosotros sembramos porque sabíamos que iba a llover por esa fecha. Con el paso del tiempo se fue alargando la lluvia temprana ya no caía, se fue alargando hasta que las lluvias fueron cayendo hasta mediados de mayo coincidiendo con la fiesta del patrono del pueblo, 16 y 27 va empezando la lluvia, luego se fue atrasando un poco más, hasta ahora que hasta fines de julio está empezando la temporada de lluvias. Hemos visto cómo va cambiando la situación y precisamente mientras más fuerte es el sol, el tiempo de sequía, más tarda la lluvia en caer. No es algo que nos puedan contar o decir, nosotros lo hemos visto, hemos constatado la variación en la temporada de lluvias 25 años atrás y a la fecha. Hoy por ejemplo la temporada de lluvias empezó en julio, cuando llueve antes es por una tormenta, un huracán, pero ya no es la temporada normal que iba de mayo a octubre-noviembre (Tahdziú, 4 de agosto de 2020).

Característico de esta crisis es lo acontecido durante los últimos años en la península que, después de una prolongada sequía, sobrevino un exceso de lluvias precisamente en el contexto de avances de la ejecución del Tren Maya. Resultado del meteoro Cristóbal, el mes de junio de 2020, tanto en Yucatán como Quintana Roo y Campeche, múltiples comunidades quedaron anegadas, perdidas sus cosechas y animales.¹⁸ Meses antes de gira

18 Previo al meteoro Cristóbal y la inundación de varias partes de la península, durante la estancia de trabajo de campo en el mes de julio de 2019 en Calakumul, fue posible constatar los estragos de una sequía

por Campeche, Andrés Manuel López Obrador hizo una declaración en septiembre de 2019 por demás significativa en el marco de esta crisis climática y alteración de los ciclos de los ecosistemas: “Llueve, truene o relampaguee se va a construir el Tren Maya, lo quieran o no lo quieran. Me refiero a los conservadores que están queriendo poner obstáculos, pero ya saben ustedes cómo soy de especialista en carrera de obstáculos”.¹⁹

El agua, como lo han hecho notar múltiples especialistas, es uno de los temas más delicados en relación con la construcción del corredor ferroviario y el reordenamiento territorial. Por una parte se encuentra el contexto del estrés hídrico, el cambio climático y aumento de la población y, por otra parte, la afectación al acuífero subterráneo y, en específico, al sistema de cenotes, lo cual fue motivo de una solicitud de medidas cautelares a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) contra el

prolongada, secas las aguadas y otros sistemas de “cosecha del agua”, entre los cuales destaca el cuerpo de agua conocido como Zoh-Laguna en la localidad de Xpujil. Además de la muerte de la fauna, la población se quedó sin la disponibilidad del líquido vital para los requerimientos básicos. Coincidente con esta estancia en campo me tocó registrar la solicitud de la población indígena (choles, tzeltales y mayas) al presidente municipal para llevar a cabo un ritual conforme a la tradición dirigida por un *j-men* maya precisamente en esta laguna. Al respecto refiere Samuel Ec, habitante maya de Álvaro Obregón, sobre la iniciativa de hacer este ritual de lluvia por parte del comisario: “Como una advertencia cada año lo tienen que hacer la tradición, pero se tiene que hacer porque ya se empezó a hacer así, no lo debemos de olvidar, porque si no se nos corta lo lluvia. Ahí estamos el problema en el que estamos ahorita y ahorita ni el campo podemos sembrar no se puede trabajar, ya se ha montado otras veces el trabajadero, se puso las pilas el comisario” (Álvaro Obregón, Calakmul, 18 de julio de 2019).

19 *Sin Embargo*, “Llueve, truene o relampaguee se va a construir el Tren Maya”, asegura AMLO desde Campeche. Consultado el 1 de octubre de 2019. URL: <https://www.sinembargo.mx/21-09-2019/3649660>

Tren Maya impulsada por la Asamblea de Defensores del Territorio Maya, Múuch' Xíinbal junto con el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible.

La muerte de las abejas es otra expresión de la alteración de los ciclos y la contaminación de los ecosistemas, lo cual es particularmente significativo en la Península de Yucatán por ser la apicultura una de las principales actividades económicas y práctica ancestral de los pueblos originarios de la región. La producción de miel además de ser parte de la *estrategia de uso múltiple* de las comunidades, las abejas, su simbolismo y práctica de la apicultura ha sido central en la cosmología y vida ritual de los pueblos mayas. Liliana González (2012) ofrece una perspectiva sustantiva al respecto, quien empieza por delimitar el campo semántico de la palabra *kaab*, abeja en maya, la cual envuelve múltiples significados: colmena, miel, tierra, mundo o fuerza. Las abejas son seres identificados con los ancestros y su personificación es comparable, explica González, con deidades vinculadas con la milpa, y a la miel se le atribuyen múltiples cualidades estrechamente relacionadas con la medicina y el sistema curativo maya.

Así como las abejas, la colmena y la miel han sido históricamente concebidas en su conjunto como un organismo equiparable al pueblo con su montaña y las oquedades con el líquido vital, las comunidades mayas hacen hoy en día una correlación del estado actual de su pueblo, territorio y hábitat en relación con estos insectos polinizadores y la práctica de la apicultura en el contexto de la introducción del sistema mecanizado de la agricultura y el uso de agrotóxicos por los menonitas. Sobre esto explica Alfredo Tun desde Poniente de Bacalar:

nosotros con la apicultura estamos contribuyendo también para la conservación del medio ambiente y también lo conservamos porque realmente sin flora nosotros no somos nada, se acaba la apicultura y si se acaba la apicultura se acaba el mundo, ¿qué insecto va a polinizar la vegetación? Por esa razón, pues nosotros tratamos de cuidar, de interesar a nuestros compañeros, que no caigan en la venta de tierra. Antes de que llegue el tren, yo creo que la amenaza más grande hasta ahorita son los menonitas, porque el gobierno les ha dado libertad de destruir, tumbar, tumbar y tumbar. Y también nos estamos imaginando que toda esta mortandad de abejas no viene de la nada, sino que viene de algún factor, de tal vez tanto uso de pesticidas y empieza a hacer estudios en la floración, el veneno estaba impregnado en la floración, la abeja va, toma de la floración, llega a la colmena y contamina todo y entonces yo me imagino que es un poco como lo que nos está pasando en estos últimos tiempos, tanta contaminación, tanto uso de pesticidas con nuestros vecinos, entonces puede ser que eso también nos esté llevando a esta mortandad de abejas, pero ese es el resultado de los monocultivos, aunque a los gobiernos no les guste, escuchar hablar de ello, pero ahí está (Blanca Flor, Bacalar, 25 de abril de 2019).

Derivado del mismo proceso, la introducción de monocultivos y la extensión del agronegocio en la península es la contaminación de las semillas nativas por el uso de transgénicos, que se ha documentado de forma amplia desde distintos enfoques, y que aquí sólo quisiera enfatizar en la perspectiva de los mayas sobre este proceso. Además de la deforestación de la selva y la alteración del ecosistema, las comunidades mayas han destacado el uso de agroquímicos como un medio que “mata a la tierra” y,

en particular, al “espíritu de la tierra”, nombrado en maya óol, y el uso de transgénicos como una manera de matar el *puuksik'al*, el “corazón” del maíz.

Juan Bautista Yeh, también de Poniente de Bacalar, explica en seguida:

El maíz tiene una historia en la cual los antiguos se les encomendaron de que su misión era de cuidar el maíz porque para nosotros los mayas consideramos que el maíz es sagrado, entonces a lo sagrado sabemos que no hay que violentar su ciclo de producción. Es el espíritu, la esencia del maíz, yo creo que sí porque más que nada el maíz tiene como un don divino de la cual es muy, para mi es inexplicable porque cuando hay un enfermo, decaído y todo eso, si le das un atolito de maíz esa persona como que se fortalece, entonces hay algo espiritual yo considero de que así es, de que le echa ánimo a esa persona decaída, entonces ese es el *kilich* o el espíritu del maíz, por eso es que por muy qué se siente uno desanimado, algo tiene el maíz que nos sabe animar. Están matando al corazón del maíz y eso es lo que están haciendo los laboratorios donde hacen maíces transgénicos (Buena Fe, Poniente de Bacalar, abril de 2019).

La explicación de Juan Bautista se deriva de una concepción del maíz y las semillas arraigada a un saber y práctica legada por los antiguos, la cual a su vez ha sido el corazón de la lucha emprendida frente al agronegocio desde el Colectivo de Semillas Much' Kanan I'naj y la Asamblea Maya del Poniente de Bacalar. Junto con la defensa de la soberanía alimentaria y de las semillas nativas con sus diversas variedades y ejerciendo su libre intercambio entre campesinos de la península, han evidenciado las múltiples

afectaciones del sistema mecanizado de la agroindustria extendido en la región por los menonitas y reivindicado la identidad y el carácter sagrado en torno del maíz y la milpa.

Siguiendo a Heber Uc (2019), también integrante del colectivo de semillas, el proceso de defensa territorial se ha fundamentado en cuatro aspectos centrales: la formación política permanente, la organización comunitaria y regional, la defensa legal y la difusión de la problemática de la región. En específico, ante la siembra de soya transgénica se promovieron diversas acciones colectivas, entre las cuales se encuentran, la modificación de los reglamentos internos y el fortalecimiento de las asambleas comunitarias, el impulso de campañas informativas, la creación de murales comunitarios, la organización de encuentros campesinos, feria de las semillas y festivales comunitarios. Estas acciones colectivas se complementaron con la lucha legal, la formación comunitaria a partir de la cultura jurídica popular y la concreción de tres demandas de amparo.

En palabras de este defensor (Uc, 2019: 20) “El tratamiento del problema derivado del permiso para la siembra soya transgénica se atendió en un nivel integral, con el fin de dejar en claro que la lucha es por el cuidado de la vida en el territorio”.

A manera de consideración final: el cuidado de la salud del territorio

Durante el proceso de defensa de la agricultura campesina frente al agronegocio por parte del Colectivo de Semillas

Much' Kanan I'naj es central el trabajo emprendido por las mujeres del Poniente de Bacalar. En el marco de la lucha contra la soya transgénica y el uso de agroquímicos, las mujeres vieron la necesidad de integrar en el proceso su propia voz y mirada. Es así que hace cerca de cinco años formaron la colectiva *K-luumil X'Ko'olelo'ob*, "Tierra de mujeres" en maya, quienes, en sus palabras, "juntas cuidamos y defendemos la salud y el territorio" con la convicción de que la defensa desde lo comunitario debía contemplar el espacio de la familia y la reivindicación de las mujeres partiendo del cuerpo como primer territorio.

Un principio fundamental, destaca Alike Santiago, fundadora e integrante de la colectiva, fue empezar a visibilizar y nombrar que "las mujeres en los territorios son las cuidadoras". Ahonda al respecto: "Nos parecía que era muy importante empezar a nombrar eso, que son las que hacen la vida, la que la preservan, las que cuidan la vida" (Nuevo Jerusalén, Bacalar, 25 de abril de 2019). Bajo este principio las mujeres organizadas iniciaron una campaña preventiva sobre los agrotóxicos con el fin de informar sobre los riesgos, la sintomatología y las enfermedades que se generan a corto y largo plazo por el uso y contacto de estos contaminantes.

A través de los talleres de salud comunitaria pronto identificaron casos de cáncer, intoxicación y otras enfermedades presumiblemente atribuibles al uso de agroquímicos, especialmente a partir de la introducción del sistema mecanizado y del modelo de monocultivos con la llegada de los menonitas y la extensión de sus plantaciones en tierras antes ejidales. En ese contexto, fue recurrente un cuestionamiento de fondo y una afirmación: "¿por qué se está vendiendo la tierra?" "Si nosotras fuéramos las dueñas de la tierra no estaríamos vendiendo".

Al integrar la concepción de la salud y el cuerpo con la defensa del territorio, la colectiva identificó la correlación entre los casos de cáncer con la muerte de las abejas, la deforestación de la selva, los daños al ambiente, así como la afectación al tejido comunitario; los tres procesos vinculados al uso de agrotóxicos y al modelo agroindustrial. “Hilando” lo que parecía aislado las mujeres de la colectiva llegaron a la siguiente reflexión:

[Somos] cuidadoras y reproductoras de la vida, somos las que cuidamos y que defendemos la salud, la hemos estado entendiendo pues, la salud comunitaria indígena y digo entendiendo porque, aunque muchas de nosotras estamos en cómo, hemos estado haciendo servicio de salud o demás ir empezar a entender la salud enmarcada en un territorio y de qué forma nosotras como mujeres podemos estar cuidando, defendiendo, esta salud. Hemos ido entendiendo que pues las formas de trabajo, las formas de convivencia, las formas de relacionarse tienen que ver con la salud de los pueblos (*ibid*).

Actualmente *K-luumil X’Ko’olelo’ob* y otras colectivas han puesto el acento en el cuidado de la salud durante el proceso de defensa del territorio²⁰; son diversas las

20 Es el caso de Muuch Kambal en Hopelchen, Campeche, y de una de sus integrantes, Lady Pech, quien recientemente ganó el premio Goldman por su lucha contra la soya transgénica y la agroindustria. Tras recibir el galardón declaró esta defensora al respecto de los megaproyectos y el Tren Maya: “No sólo en la Península de Yucatán, los megaproyectos en otros pueblos originarios los tenemos a nivel nacional en Oaxaca, Guerrero, Sonora... Es algo contra lo que luchamos porque cada megaproyecto no responde al modelo de desarrollo de nosotros los indígenas, responde a otros intereses económicos y transnacionales a pesar de que estamos en contra”. “Como colectivo de comunidades mayas en relación al Tren Maya, lo que se está luchando no es en sí la vía del tren, sino todo lo que va a ocasionar; todos los daños ambientales asociados a nuestras aguas, suelos, bosques, semillas nativas y plantas medicinales.

organizaciones de la península que han emprendido estrategias de lucha y cuidado de la integridad de la salud y el territorio frente a los megaproyectos y la agroindustria reivindicando en principio la vida y la autodeterminación de los pueblos.²¹ Tras reconocer que el Tren Maya es parte del mismo entramado de despojo, han continuado su lucha frente al corredor ferroviario, el proyecto turístico y el plan agroalimentario implicados en el reordenamiento territorial impulsado por la actual administración.

Con más de dos años tras el inicio de la ejecución del proyecto han continuado con la estrategia de conjuntar la movilización social, formas de comunicación independiente junto con la lucha legal y han interpuesto amparos por la

Todo lo que daña los medios de vida de los territorios de los pueblos indígenas es contra lo que estamos luchando”. Dulce Olvera, “Los transgénicos siguen porque la 4T quiere: Leydy Pech, la mujer que metió en cintura a Monsanto”. Consultado el 28 de marzo de 2021. URL: <https://www.sinembargo.mx/02-12-2020/3902157>

21 Al respecto, destaca la lucha emprendida por la Asamblea Maya Múuch Xibal, la cual desde un principio de la ejecución del proyecto alertó de las múltiples amenazas implicadas en este proyecto prioritario del gobierno federal y que junto con otras organizaciones mayas denunciaron: “La tierra de los pueblos mayas en la Península de Yucatán está siendo, más que nunca, ofrecida y subastada al mejor postor, aquel quien engaña a nuestra gente, y viola y desmiembra nuestros territorios con el afán de crecer sus capitales. La agroindustria, el turismo masivo, los megaproyectos solares y eólicos, y los desarrollos inmobiliarios crecen de manera descomunal, recrudeciéndose el despojo y devorando insaciablemente la vida, nuestra vida. De esta manera, se conduce por manos ajenas el proyecto de ‘reordenamiento integral’ de nuestra madre tierra, que busca cambiarle el rostro a la Península de Yucatán y a sus habitantes mayas, aún poseedores legítimos y legales de la tierra que nos fue reconocida gracias a la lucha de nuestros antepasados”. URL: “Pronunciamento de Organizaciones Mayas de la Península de Yucatán, Mérida, Yucatán, 19 de junio de 2019, <https://asambleamayawixsite.com/muuchxiinbal/single-post/2019/06/22/Pronunciamento-de-Organizaciones-Mayas-de-la-Pen%C3%ADnsula-de-Yucat%C3%A1n>

violación al derecho a la consulta, a la salud y a un ambiente sano. También han evidenciado múltiples irregularidades, entre las cuales destacan el proceso de consulta sin cumplir con los estándares acordes con los derechos reconocidos de los pueblos indígenas, las omisiones de las Manifestaciones de Impacto Ambiental, su carácter incompleto y fragmentario, así como el incumplimiento de las resoluciones judiciales de suspensión de obras frente a los amparos interpuestos por los afectados y el uso de los programas sociales como “moneda de cambio”.²²

Hace más de dos años ya también que como colectivo de trabajo nos preguntamos por los posibles impactos sociales y territoriales del llamado Tren Maya y que ahora entre una pandemia que ha puesto en evidencia las consecuencias de la degradación ambiental, la explotación de la biodiversidad y la alteración de los ecosistemas, se hace preciso como trabajadores académicos en lugar de buscar el “mal menor entre el mal mayor” y “mitigar los daños” de proyectos que se nos ordenan como necesarios e incluso inevitables para el desarrollo y bienestar del país, sí reivindicar los saberes y gestión comunitaria del territorio por parte de las comunidades indígenas y, junto con ello, repensar y transformar nuestra relación con el ambiente y el uso del entorno.

22 Entre los diversos programas del gobierno federal destaca el Programa Sembrando Vida y su interrelación con los megaproyectos emprendidos por la actual administración (Sandoval, 2020). Sobre su implementación en el contexto de la ejecución del Tren Maya, Véase, Eliana Acosta, Ramón Vera-Herrera, “Convertir en jornaleros a guardianes milenarios”. URL: <https://microadmin.jornada.com.mx/ojarrasca/2019/08/10/convertir-en-jornaleros-a-los-guardianes-milenarios-8742.html>

Bibliografía

- Acosta Márquez, Eliana (2020). “La diversidad biocultural en riesgo y las competencias del INAH en juego por el Tren Maya”. *En el Volcán Insurgente. Revista crítica de trabajadores de la cultura* 62.
- Barabas, Alicia, M. (2006). *Dones, dueños y santos. Ensayos sobre religiones en Oaxaca*. México: INAH-Porrúa.
- Bourdin, Gabriel (2007). “La visión de persona entre los mayas: una visión semántica”. *Revista Pueblos y Fronteras Digital* 4: pp. 1-31.
- Ceceña, Ana Esther y Josué G. Veiga (2019). *Avances de investigación. Tren Maya*. México: OLAG-IIE-UNAM.
- Comisión Interamericana de Derechos Humanos (2009). *Derechos de los pueblos indígenas y tribales sobre sus tierras ancestrales y recursos naturales. Normas y jurisprudencia del Sistema Interamericano de Derechos Humanos*. Organización de los Estados Americanos.
- Conacyt (2019). Grupo constituido por Conacyt para el análisis de riesgos en los territorios en los que está proyectado el Tren Maya (GC-TTM), *Territorios mayas en el paso del tren: situación actual y riesgos previsibles*.
- Descola, Philippe y Gísli Pálsson (2001), coordinadores. *Naturaleza y sociedad. Perspectivas antropológicas*. México: Siglo XXI.
- Echeverri, Juan Álvaro (2004). “Territorio como cuerpo y territorio como naturaleza: ¿diálogo intercultural?”. En Surrallés, Alexandre y Pedro García Hierro, edit. *Territorio indígena y percepción del entorno*. Copenhague: IWGIA, pp. 259-276.
- Flores Adrián, Deniau Yannick y Sergio Prieto (2019), *El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial*

en la Península de Yucatán. México: GeoComunes/ Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible. Consultado el 10 de agosto de 2020. URL: http://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya.pdf.

Fanny, Ella, *et. al.* (2003). “Ulu’umil maaya wíniko’ob: la tierra de los mayas”, pp. 273-360. En Barabas, Alicia y Miguel Bartolomé, coordinadores. *Diálogo con el territorio. Simbolización sobre el espacio en las culturas indígenas de México*. México: INAH, Tomo I (Etnografía de los Pueblos Indígenas de México).

Fernández, Edwin, Carla B. Zamora (2021). “Territorialidad campesina maya en los Chenes: estrategias pluriactivas y persistencias en entornos dinámicos”. *Regiones y Desarrollo Sustentable XXI* (40): pp. 1-22.

Fonatur, Tren Maya, en <https://www.trenmaya.gob.mx>.

Gil, Yasnaya (2020). “Algunos apuntes sobre el “ritual indígena” y sus usos políticos”. *Gatopardo*. Consultado el 29 de octubre de 2020. URL:<https://gatopardo.com/opinion/yasnaya-elena-gil-algunos-apuntes-sobre-el-ritual-indigena-y-sus-usos-politicos/>

González, Jácome (2009). “El maíz como producto cultural desde tiempos antiguos”. *Suplemento de Diario de Campo* 53: pp. 40-67.

González, Liliana (2012). *Alrededor de la colmena. Dioses, mitos y ritos*. México: Facultad de Filosofía y Letras-Instituto de Investigaciones Filológicas. Tesis de Maestría en Estudios Mesoamericanos.

GRAIN, “El mal llamado Tren Maya: Acaparamiento multimodal de territorios”, 28 de febrero de 2020, en <https://www.grain.org/es/article/6416-el-mal-llamado-tren-maya-acaparamiento-multimodal-de-territorios>.

- Hirose López, Javier (2008). “El cuerpo y la persona en el espacio-tiempo de los mayas de los Chenes. Campeche”. *Revista Pueblos y Fronteras Digital* 4: pp. 1-20.
- Mesa Cuadros, Gregorio (2008). “De la ética del consumo a la ética del cuidado: de como otro mundo sí es posible desde otra forma de producir y consumir”. *Pensamiento Jurídico* 22: pp. 333-345.
- Núñez, Violeta (2020). “Los misteriosos polos de desarrollo del Tren Maya,” *Rompeviento* (En línea). Consultado el 10 de agosto de 2020, URL: <https://www.rompeviento.tv/los-misteriosos-polos-de-desarrollo-del-tren-maya/>.
- Orihuela, Carmen (2015). *El simbolismo agrícola en la narrativa maya*. México: Facultad de Filosofía y Letras-Instituto de Investigaciones Filológicas. Tesis de Doctorado en Estudios Mesoamericanos.
- Presidencia de la República (2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, URL: <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2019/05/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2019-2024.pdf>
- Rosado, Samuel y Ramón Vera-Herrera (2019). “¿Tren Maya? Auge de proyectos acaparadores, desprecio por la gente”. *Ojarasca* 264, abril de 2019.
- Sandoval Vázquez, Daniel (2020). *Tren Maya, Sembrando vida y Corredor Transístmico (Impactos en el valor de uso territorial de las comunidades indígenas y campesinas)*. México: CECCAM-Brot für die Welt-, CS Fund-Warsh Mott Legacy- Misereor.
- Sandoval Palacios, Juan Manuel y Marcela de Lourdes Orozco (2020). *Cuadernos de Trabajo. Análisis de coyuntura sobre la crisis económica y las medidas gubernamentales de contingencia frente al COVID-19 en*

- México, Grupo de Trabajo “Fronteras, regionalización y globalización” del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso), Red Mexicana de Acción frente al Libre Comercio (RMALC).
- Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (2019), “Prioridad, la recuperación del campo: Presidente de México”. URL: <https://www.gob.mx/agricultura/prensa/prioridad-la-recuperacion-del-campo-presidente-de-mexico-215726>
- Surralles, Alexandre y Pedro García (2004). *Tierra Adentro. Territorio indígena y percepción del entorno*, editores. Copenhague: IWGIA.
- Toledo, Víctor, *et. al.* (2008) “Uso múltiple y biodiversidad entre los Mayas Yucatecos (México)” *Interciencia*, Asociación Interciencia, 33 (5): pp. 345-352.
- Uc, Heber (2019). *El derecho al territorio frente a la soya transgénica en Bacalar, Quintana Roo*. México: CECCAM-Brot für die Welt-csf/wml-Misereor.
- Uc, Pedro (2020). “Territorio e identidad. Defensa Maya”. Taller por la Defensa de los Territorios. *En el Volcán Insurgente. Revista crítica de trabajadores de la cultura* 60.
- Varios autores (2019), *Impactos Sociales y Territoriales del Tren Maya. Miradas Multidisciplinarias*, DEAS-INAH, UAM-X, Altepétl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental A.C.
- Varios autores. *Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional (MIA-R). Tren Maya Fase 1 Palenque-Izamal*. URL: http://geopolitica.iiiec.unam.mx/sites/default/files/2020-07/Observaciones%20MIA-R%20para%20SEMARNAT%20_0.pdf.
- Villoro, Luis (1999). *Estado plural. Pluralidad de culturas*. México: Paidós-Facultad de Filosofía y Letras.

*Pueblos y territorios frente al Tren Maya. Escenarios sociales, económicos
y culturales* se terminó de imprimir en julio de 2021
en Impresiones Siglo XXI
con domicilio en República de Perú 72
Col. Centro Ciudad de México
El tiraje consta de 300 ejemplares

