

TRANSFORMACIONES TERRITORIALES POR EL TURISMO DE ENCLAVE EN EL CARIBE MEXICANO Y EL MEGAPROYECTO DEL TREN MAYA

Territorial transformations due to enclave tourism in the Mexican Caribbean and the megaproject of the Mayan Train

Carlos Andrés Rodríguez Wallenius

© <https://orcid.org/0000-0001-5987-7470> | ✉ carwal@correo.uam.xoc.mx

Universidad Autónoma Metropolitana. Xochimilco, México

Resumen. El Caribe mexicano es un espacio en el sureste de México que muestra intensas transformaciones en sus territorios debido a un modelo de turismo que se apropia de tierras, playas y paisajes y que en cinco décadas se convirtió en el principal destino de turistas en el país. Este proceso fue apuntalado con la realización de megaproyectos de infraestructura (carreteras, aeropuertos, termoeléctricas) que permitieron llevar paseantes, trabajadores, mercancías y electricidad a los centros hoteleros y habitacionales.

El objetivo es analizar las transformaciones territoriales en el Caribe mexicano debido a la implantación del modelo de turismo de enclave y los impactos que tendrá la construcción del megaproyecto del Tren Maya que circunvalará la península de Yucatán.

Cita este capítulo

Rodríguez Wallenius, C. A. (2022). Transformaciones territoriales por el turismo de enclave en el caribe mexicano y el megaproyecto del Tren Maya. En: Muñoz Balcázar, K. G.; Rodríguez Wallenius, C. A. y Palacios de los Reyes, E. (eds. científicos). *Conflictos y emergencias en las territorialidades latinoamericanas*. (pp. 23-48). Colombia; México: Editorial Universidad Santiago de Cali; Universidad Autónoma Metropolitana.

La perspectiva metodológica se basa en la geopolítica de los procesos locales, que parte de las tendencias sobre cómo opera la dinámica económica capitalista y sus formas de acumulación frente a las cuales emergen sistemas locales de dominación y resistencia generados por la intensa territorialización de los conflictos, en los cuales distintos actores sociales disputan la posesión y control de territorios y bienes.

La principal justificación para realizar el Tren Maya, un proyecto que tiene 1520 kilómetros de longitud, es incrementar la actividad turística, ya que pretende trasladar anualmente hasta 91 millones de turistas y pasajeros a los principales destinos de playa y arqueológicos del sureste de México. El inicio de operaciones del megaproyecto en el 2024 consolidará al Caribe mexicano como el principal destino del turismo, que se extiende por 160 kilómetros y que incluye Cancún, la Riviera Maya, Playa del Carmen y Cozumel, pero también está impulsando el despojo de terrenos de comunidades campesinas e indígenas para los nuevos proyectos hoteleros y de servicios.

Esta obra pone en evidencia los cambios y contradicciones que el gobierno de centro izquierda tiene al impulsar su proyecto neodesarrollista, al convertirse en el principal promotor de los megaproyectos con el argumento de impulsar el crecimiento económico, generar empleos y promover el bienestar de las poblaciones más pobres. Sin embargo, esta apuesta está enfrentando el rechazo de organizaciones y comunidades campesinas que ven en el Tren Maya una amenaza hacia sus territorios y formas de vida.

Palabras Clave: territorialidad, megaproyectos, turismo, política de desarrollo.

Abstract. The Mexican Caribbean is a space in the southeast of Mexico that shows intense transformations in its territories due to a tourism model that appropriates land, beaches and landscapes and that in five decades became the main destination for tourists in the country. This process was underpinned with the implementation of infrastructure megaprojects (roads, airports, thermoelectric plants)

that made it possible to bring walkers, workers, merchandise and electricity to hotel and housing centers.

The objective is to analyze the territorial transformations in the Mexican Caribbean due to the implementation of the enclave tourism model and the impacts that the construction of the megaproject of the Mayan Train that will bypass the Yucatan Peninsula will have.

The methodological perspective is based on the geopolitics of local processes, which starts from the tendencies on how capitalist economic dynamics and its forms of accumulation operate, against which local systems of domination and resistance emerge generated by the intense territorialization of conflicts. in which different social actors dispute the possession and control of territories and assets.

The main justification for carrying out the Mayan Train, a project that is 1,520 kilometers long, is to increase tourist activity since it aims to transport up to 91 million tourists and passengers annually to the main beach and archaeological destinations in southeastern Mexico. The start of operations of the megaproject in 2024 will consolidate the Mexican Caribbean as the main destination for tourism, which extends for 160 kilometers and includes Cancun, the Riviera Maya, Playa del Carmen and Cozumel, but it is also promoting the dispossession of land from peasant and indigenous communities for new hotel and service projects.

This work highlights the changes and contradictions that the center-left government has when promoting its neo-developmentist project, by becoming the main promoter of megaprojects with the argument of boosting economic growth, generating jobs and promoting the well-being of the populations more poor. However, this bet is facing the rejection of organizations and peasant communities that see in the Mayan Train a threat to their territories and ways of life.

Key Words: territoriality, megaprojects, tourism, development policy.

Introducción

En 1970 se iniciaron los trabajos de desmonte y acondicionamiento de los terrenos donde se construiría el desarrollo turístico de Cancún, en una zona de la península de Yucatán poco poblada y relativamente aislada del país. Desde sus comienzos, el proyecto de Cancún convocó diversos intereses (gubernamentales, empresariales, políticos) y fue potenciado por el Gobierno Federal a través del Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (Infratur) del Banco de México¹, apuntalado con un crédito del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y con la participación de grupos hoteleros interesados en invertir en los 23 kilómetros de playa del proyecto original (Espinosa-Coria, 2013).

La puesta en marcha del proyecto Cancún y su éxito comercial hizo que, en pocos años, el espacio turístico del Caribe mexicano creciera vertiginosamente; una ofensiva de apropiación territorial que fue extendiéndose hacia el sur del estado de Quintana Roo hasta Tulum, pasando por la Riviera Maya, unos 150 kilómetros de playa y litorales, en las que también se incluyen las ínsulas Cozumel, Holbox e Isla Mujeres, grandes obras de infraestructura como carreteras, aeropuertos, puertos.

Esto consolidó a la actividad turística como la principal actividad económica de Quintana Roo, al representar el 87% del Producto Interno Bruto (PIB) estatal y convirtió al Caribe mexicano en el principal destino del turismo extranjero al concentrar el 51% de los 45 millones de paseantes que vienen a México.

Ello también evidencia el aporte de esta zona a la industria turística del país, una actividad que en 2019² representó el 8.7% del PIB nacional y fue la cuarta fuente de ingresos del país (con casi 22 mil millones de dólares), después de la exportación de petróleo, las remesas y la inversión extranjera directa (Secretaría de Turismo Federal, 2020).

¹ La banca oficial de México.

² Justo antes de la pandemia de la Covid 19 que en el 2020 afectará seriamente el turismo a nivel mundial.

Estos indicadores muestran la trascendencia de la industria del turismo como uno de los motores principales de la economía, no solamente en México, sino a nivel global, pues representa el 10% del PIB mundial, que articula muchas actividades (hospedaje y alojamiento; transporte de pasajeros; restaurantes y centros diversión; desarrollos inmobiliarios, comercio y servicios), con una industria que ha sido acaparada por grandes capitales y corporaciones internacionales, en la que participan grupos hoteleros, líneas de aviación, empresas de servicios, constructoras y grandes bancos, que centralizan las inversiones en las diferentes regiones turísticas del mundo (Hiernaux, 2006).

La concentración de capitales y empresas en torno a esta actividad económica ha configurado un modelo hegemónico de implantación, funcionamiento y control de la actividad turística. La caracterización de este modelo ha sido motivo de varios debates, pues distintos estudios hacen énfasis, ya sea en el funcionamiento del negocio, las expectativas de los clientes, el tipo de actividad turística o su dinámica económica.

Desde una perspectiva socioeconómica, hay caracterizaciones de este modelo, como la de Pearce (1991), que los denomina desarrollos turísticos integrados, entendidos como complejos turísticos funcionalmente especializados, aislados y dirigidos a turistas de ingresos altos. Sin embargo, esta definición hace a un lado uno de los criterios fundamentales del funcionamiento del modelo económico, que son las relaciones de control y dominio en las zonas donde se asientan los proyectos (Barboza, 2017). Por ello, retomamos el término de desarrollos turísticos de enclave (Freitag, 1994) que permite profundizar en los mecanismos económicos, socioculturales, de políticas públicas y de relaciones de poder que se generan en la actividad turística hegemónica.

En efecto, los desarrollos turísticos de enclave, son un modelo que aprovecha las ventajas de clima, paisaje, espacios históricos y culturales, para crear segmentos territoriales basados en condiciones de comodidad para el turismo internacional proveniente de los países económicamente desarrollados y para sectores de altos ingresos de los países donde se establecen los proyectos (Blázquez y Cañada,

2011). Este modelo se implanta sobre el territorio costero creando una red de infraestructura y servicios (puertos, aeropuertos, autopistas, servicios urbanos, electrificación) necesarios para la seguridad de las inversiones y la comodidad de los visitantes; al mismo tiempo que se limita la vinculación de los turistas con la población local, manteniendo un fuerte control de consumo y movilidad de los paseantes, con el fin de que las empresas concentren los ingresos de la clientela turística. Los desarrollos de enclave son una modalidad difundida en todo el mundo, en la que un centenar de empresas transnacionales (corporativos hoteleros, turísticos e inmobiliarios) imponen sus formas de dominio, en asociación con capitales de los países donde se instalan (Hiernaux, 2008).

En este contexto, el modelo de enclave se confronta con las poblaciones locales, pues su base de operación es el despojo de los territorios para lucrar con las condiciones de clima, cultura y paisaje, al tiempo que excluye a los habitantes de las localidades de los beneficios económicos del turismo, pues su sistema de negocios descarta los productos y servicios de la zonas donde opera, al priorizar la adquisición de suministros y proveedores de sus cadenas de abastecimiento global (Salazar, 2006), por lo que el modelo de enclave tiene impactos en las poblaciones locales, puesto que para realizar los desarrollos se requieren grandes superficies de terrenos y de fuentes de abastecimiento de agua. Ello generalmente se realiza a costa de despojar de tierras y bienes a las poblaciones rurales que habitan esos territorios y que se dedican a actividades como la agricultura, pesca, servicios, quienes finalmente son orilladas a desplazarse a nuevos centros (Marín, 2015).

En este sentido, en este capítulo vamos a estudiar las transformaciones territoriales que se han generado en el Caribe mexicano debido a la implantación del modelo de turismo de enclave, así como los impactos que provocará la operación en el 2024 del megaproyecto del Tren Maya que conectará los principales centros turísticos de la península de Yucatán.

El capítulo está dividido en cuatro apartados. Empezamos con las referencias teóricas y metodológicas vinculadas a conceptos centra-

les de la investigación: transformaciones territoriales, modelos de despojo, megaproyectos y resistencias socioterritoriales, junto con los acercamientos metodológicos utilizados. El siguiente apartado abordará las transformaciones territoriales en el Caribe mexicano provocadas por la imposición del modelo de turismo de enclave que incluye tanto los mecanismos de imposición y control de las empresas, así como las respuestas socioterritoriales de la población maya y campesina. A continuación, están los procesos territoriales que está desatando la construcción del megaproyecto del Tren Maya en la península de Yucatán, como parte de las políticas neodesarrollistas que impulsa el Gobierno Federal de centro izquierda para reactivar el crecimiento económico, generar empleos y potenciar la actividad turística en el Caribe mexicano. Finalmente se presentan las conclusiones generales de este trabajo.

Referencias teóricas y metodológicas

Para analizar los impactos del modelo de turismo de enclave en el Caribe mexicano, partimos de la relevancia de reconocer el territorio y los procesos de cambio que provocan los modelos económicos sobre los espacios sociales. Esto ha sido trabajado por autores como Haesbaert (2011), Escobar (2014) o Svampa (2019), que estudian los impactos que tienen las actividades extractivas y de despojo en los territorios rurales y campesinos de distintas regiones de América Latina. De forma especial, queremos abordar la perspectiva de transformaciones territoriales que, como parte del proceso de construcción de la territorialidad, ubica los cambios que producen las acciones, prácticas y relaciones de actores económicos y sociales al construir material y simbólicamente sus territorios de formas conflictivas. Así, las transformaciones territoriales son resultado de la pugna entre grupos que concurren en un mismo espacio y tienen la intención de imponer formas de dominio, lo que finalmente se expresa en modalidades concretas de cómo se posee la tierra, de cómo se relacionan con la naturaleza, de cómo se organiza la sociedad, de cómo se impulsan las políticas gubernamentales y se aplican las leyes (Rodríguez, 2015).

Para caracterizar la dinámica económica que subyace a las transformaciones territoriales por el turismo de enclave, traemos a colación dos categorías que muestran los mecanismos y características de las formas de apropiación de los territorios y bienes naturales que impulsan a los grandes capitales en la actualidad. La primera se refiere al despojo para la acumulación, que retoma aportes de Luxemburgo (2001) y Harvey (2004) respecto a la acumulación permanente y a la acumulación por desposesión respectivamente, en especial en los procesos que inician con la apropiación privada de los bienes naturales bajo resguardo de los pueblos indígenas, campesinos y rurales, lo que implica apartarlos de sus formas de vida y medios de sustento.

Para realizar el ciclo de acumulación capitalista, los bienes despojados tienen que valorizarse en los mercados para obtener una alta rentabilidad (Rodríguez, 2020).

La segunda categoría se refiere a los modelos de despojo, los cuales muestran las formas de cómo las empresas y gobiernos se adaptan a las condiciones específicas que imponen la apropiación y la extracción de un determinado tipo de bien natural. Esta especificidad permite caracterizar a distintas modalidades en los procesos de despojo, en los que se ubican el tipo de bien que se pretende despojar, las formas de relación económica y productiva que se trata de instaurar en el territorio, el grupo de empresas interesadas, el marco jurídico que norma el despojo del bien, las políticas públicas que lo fomentan y los arreglos políticos que les posibilitan fortalecer las relaciones de dominación y control (Rodríguez, 2015). Con estos elementos se puede delimitar dos de los modelos de despojo que tienen impactos en el Caribe mexicano: los desarrollos turísticos de enclave y la realización de megaproyectos de infraestructura.

Como reseñamos inicialmente, los desarrollos turísticos de enclave funcionan en la medida que los clientes (los turistas) son confinados a las instalaciones hoteleras, donde sólo pueden utilizar esos servicios. Es la constitución de un consumidor cautivo, al cual se le controlan sus gastos y movilidad, para poder obtener las mayores ganancias posibles. En este proceso se articula un conjunto complejo de intereses y actores que involucra a grandes empresas nacionales,

grupos financieros e inversionistas con interés en construir y operar desarrollos hoteleros, residenciales y náuticos, así como aeropuertos, que imponen una territorialidad en los lugares donde se asientan, con una dinámica de depredación y mercantilización de los bienes naturales y comunales.

El negocio de los desarrollos turísticos de enclave hace converger a un amplio conjunto de actores económicos, que tienen como la cara visible en el territorio los hoteles y zonas residenciales. Sin embargo, para que exista un flujo de turistas a lugares de paseo, se requiere la participación de otras empresas como las de transporte (aéreas y de autobuses), concesionarios de aeropuertos, operadores de turismo, centros comerciales y de servicio, marinas y parques de diversiones, lo que configura una red compleja de intereses empresariales que dependen de las actividades turísticas.

El otro modelo de despojo, los megaproyectos de infraestructura, consiste en una serie de obras como sistemas de carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos marítimos, termoeléctricas, presas hidroeléctricas, etcétera, que son estimulados por gobiernos en estrecha relación con compañías constructoras. Estos megaproyectos son obras de ingeniería civil que demandan inversiones grandes de recursos públicos y privados, donde la construcción y operación tienen impactos locales y regionales sobre los territorios en los que se asientan, en especial, por los daños a las poblaciones y a la naturaleza (Rodríguez, 2015; Ibarra, 2016); además están destinadas a mejorar las condiciones de funcionamiento de la economía, aunque se basan en el despojo de terrenos de la población rural, quitándoles sus lugares para construir las obras e instalar los accesorios y equipamientos. El Tren Maya es una expresión de este modelo de megaproyectos, así como los aeropuertos que se ampliarán o se construirán.

La imposición de modelos de despojo genera también respuestas sociales por parte de la población que es afectada al quitarles sus territorios y medios de vida; en especial, resaltamos las formas de resistencias socioterritoriales, en la perspectiva ecoterritorial que señala Svampa (2019) en las que los actores sociales impulsan acciones que implican cierto grado de vinculación y organización en tor-

no a identidades colectivas e intereses comunes, planteando formas de confrontación por la defensa de sus territorios y bienes comunes (Navarro, 2015).

El acercamiento teórico metodológico lo haremos mediante el enfoque de la geopolítica de procesos locales, que permite analizar las formas que adquieren los conflictos que se generan por la imposición de los modelos de despojo y las resistencias sociales que provocan, lo cual genera transformaciones territoriales por las distintas formas de apropiación y control de los actores sociales y económicos (Rodríguez, 2015). Los datos utilizados provienen de fuentes secundarias, tanto la documentación oficial y material hemerográfico de las instituciones y empresas que impulsaron el modelo de desarrollo de enclave en el Caribe mexicano, así como los informes institucionales del megaproyecto del Tren Maya y la documentación, producto de foros y encuentros de organizaciones y comunidades en defensa del territorio en distintos espacios en la península de Yucatán.

El Caribe mexicano, para efectos de este trabajo, abarca desde la isla de Holbox, en la punta noreste de la península de Yucatán, hasta Punta Allen, al sur de Tulum (Ilustración 1). Resaltamos el análisis regional para este proceso, tomándolo como el espacio de influencia de las políticas públicas y los intereses empresariales por apropiarse de los territorios en terrenos cercanos a litorales y playas, que les permiten la construcción de los desarrollos turísticos y las obras de infraestructura.

Ilustración 1. El Caribe mexicano.



Fuente: Elaboración propia.

Medio siglo de transformaciones territoriales en el Caribe mexicano

Lo que encontramos en el Caribe mexicano es uno de los procesos de transformación territorial más agresivos y avasallantes del país, región que pasó de ser relativamente aislada de la dinámica económica nacional en los inicios de la década de 1970, con menos de 20 000 habitantes en la parte norte de Quintana Roo, con litorales, manglares y selvas bajas bien conservadas en sus costas, sin infraestructura vial, de aeropuertos o de electrificación, a pasar, en el 2020, a una población de 1.5 millones de personas, con la economía más dinámica del sureste y prácticamente un continuo de hoteles, desarrollos inmo-

biliarios, centros comerciales y de servicios, conectados en 180 kilómetros por una de las infraestructuras de comunicación más modernas de México.

Cancún, la punta de lanza para la expansión del modelo de enclave, fue impulsada por el gobierno de México y financiada inicialmente por el BID, lo que permitió dotar de infraestructura, servicios urbanos, autopistas, aeropuerto y la construcción de hoteles. Veinticinco años después (en 1995), Cancún tenía una población de un poco más de 300 mil habitantes y unos 28 mil cuartos de hotel (Dachary, 2008), lo que hizo necesario abrir nuevos espacios para las empresas hoteleras y turísticas que, desde la década de 1990, impulsaron el proyecto de la Riviera Maya, el cual se convirtió en una invasión hotelera que inicia desde Costa Mujeres, continua por Playa del Carmen, puerto Ventura, Akumal, Xcaret y Tulum, así como las islas de Holbox, Cozumel e Isla Mujeres. En el 2019 esta zona en conjunto tenía 102 890 habitaciones y 1129 hoteles (Secretaría de Turismo de Quintana Roo [Sedetur], 2020).

La expansión territorial por parte del capital turístico se realizó con la apropiación de los territorios costeros que pertenecían, en su mayoría, a comunidades mayas y poblaciones campesinas. Este proceso desató una serie de disputas debido a que estos terrenos están bajo propiedad ejidal, una de las formas de propiedad social en México.³ En efecto, el 43% del territorio de Quintana Roo pertenece a 276 ejidos, por ello, buena parte de los conflictos en las zonas donde se desarrollaron los proyectos turísticos tienen como origen el despojo (con mecanismos legales o violentos) de las tierras ejidales, por parte de los agentes inmobiliarios y desarrolladores turísticos que presionaron a los campesinos para que les vendieran parte de sus terrenos.

Para tener este control territorial, se conformó una mafia agraria como un grupo de presión que se encargó de forzar a los campesinos para que vendieran sus tierras, y realizar los desarrollos hoteleros,

³ Las tierras ejidales y las comunidades agrarias son las dos formas de propiedad social producto de la reforma agraria de la Revolución Mexicana de 1910-1920. En el periodo neoliberal, se aprobó una contrarreforma que posibilitó la venta de las tierras de propiedad social, previa aceptación de la asamblea de ejidatarios.

residenciales y de servicios. La mafia agraria se apoya en operadores que están en diferentes instancias del poder público estatal y federal, como en la Procuraduría Agraria, jueces de los tribunales agrarios, diputados locales y funcionarios municipales. Además de personas encargadas de agilizar los trámites, como notarios y abogados, que arreglan las votaciones en las asambleas ejidales mediante la falsificación de firmas, compran autoridades agrarias, presionan y dividen a los ejidatarios, todo ello para despojar a los campesinos de sus terrenos. También consiguen los permisos de construcción, cambio de uso de suelo y la aprobación de las manifestaciones de impacto ambiental (Marín, 2015; Rodríguez, 2015).

Frente a la presión permanente por parte de los capitales turísticos y sus agentes inmobiliarios, se expandieron los casos de resistencias socioterritoriales que se oponen a los procesos de despojo y apropiación territorial. Hay varios ejemplos en los últimos 20 años que se gestaron en el estado de Quintana Roo, como en los ejidos de Leona Vicario, Cobá, Chiquilá, Solferino, Pino Suárez, Jacinto Pat, Macario Gómez, Francisco Uh May, Manuel Antonio Ay y Kantunilkín, entre otros (Marín, 2015).

A pesar de las resistencias socioterritoriales, gran parte de los terrenos en los litorales y playas del Caribe se han quedado en manos de un amplio conjunto de empresas y corporaciones turísticas. Las cadenas hoteleras son el puntal de esta industria y su importancia en los territorios se expresa en el número de habitaciones. En el caso del Caribe, las grandes cadenas concentran el 83% de los cuartos, y tan solo las de capital extranjero tienen 65% de las instalaciones (Sedetur, 2020).

Tabla 1. Principales cadenas de hoteles en el Caribe mexicano.

Cadena	No. Cuartos	Origen del capital
AMresorts	12 000	Estados Unidos/México
Riu Hotels	8000	España
Palace Resorts	4600	México

Cadena	No. Cuartos	Origen del capital
Oasis	3000	España
Barceló Hotels	3000	España
Meliá	3000	España
Iberostar	3000	España
Bahía Príncipe	3000	España
Grupo Posadas	2600	México
Hoteles Occidental	2000	España
Grupo Marriot	1500	Estados Unidos
Grupo Vidanta	1200	México

Fuente: Elaboración propia a partir de Reportur (2019) y Sedetur (2020).

Cabe resaltar la importancia que tienen las cadenas hoteleras españolas (como RIU, Barceló, Oasis, Meliá, Iberostar, Bahía Príncipe), que cuentan con la promoción y financiamiento que han tenido del gobierno español y la banca de ese país para instalarse en países de América Latina (Jiménez, 2008).

Para apuntalar los desarrollos turísticos, los gobiernos federales han realizado fuertes inversiones en infraestructura. Desde el inicio, Cancún se construyó como un *centro integralmente planeado* que, bajo la gestión gubernamental, expropió los terrenos necesarios para el desarrollo turístico, realizó la planeación e instalación de la infraestructura urbana y de servicios básicos (agua potable, electricidad). Asimismo, construyó las autopistas (como las carreteras federales 307 y la 186) que permitieron el acceso de mercancías, insumos y pasajeros a toda la costa del Caribe mexicano. También se construyeron las termoeléctricas de Mérida y Valladolid para abastecer de electricidad suficiente a toda la península.

Un elemento esencial para el funcionamiento de los desarrollos turísticos de enclave es la operación de aeropuertos, que permiten el arribo al Caribe mexicano de millones de turistas de distintos orígenes, principalmente de los Estados Unidos, Canadá, América Latina y Europa.

Los aeropuertos más importantes de México fueron desincorporados de la entidad gubernamental Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) a mediados de la década de 1990. Para el sureste del país, quedaron en manos del grupo empresarial Aeropuertos del Sureste (Asur) los aeropuertos de Mérida, Cancún, Villahermosa, Minatitlán, Cozumel, Huatulco y Tapachula. Cabe señalar que el Aeropuerto Internacional de Cancún es el segundo en importancia en el país, al mover 25 millones de pasajeros en el 2019 (Rodríguez, 2020).

De esta manera, el modelo de turismo de enclave en el Caribe mexicano ha contado con diversos mecanismos de apoyo, los cuales han impulsado la transformación territorial por parte de las empresas e industrias turísticas en las playas de Quintana Roo. Estos mecanismos van desde la conformación de una mafia agraria que se encarga de conseguir los terrenos para los desarrollos turísticos, gobiernos que se encargan de construir la infraestructura necesaria para trasladar a los turistas, inversiones millonarias de cadenas hoteleras a nivel global, vinculación con aeropuertos concesionados y líneas aéreas, entre otros procesos.

El megaproyecto del Tren Maya y sus impactos territoriales

A finales del 2018, casi al cumplir medio siglo de expansión continua del modelo turístico, el Caribe mexicano se encontraba en plena prosperidad con la llegada récord de visitantes nacionales y extranjeros, más cuartos de hotel e inversiones inmobiliarias. Sin embargo, en el país se estaban dando cambios importantes en el régimen político, pues las elecciones federales de ese año habían dado la victoria a la candidatura de centro izquierda de Andrés Manuel López Obrador (AMLO). Desde sus inicios, el nuevo gobierno de centro izquierda criticó la agenda neoliberal que durante 30 años impulsaron políticas y acciones públicas, reformas legales, relaciones de contubernio

con empresas, con el fin de promover la privatización y las ganancias corporativas a costa del bienestar general y del aumento de la desigualdad social.

En este sentido, el gobierno de AMLO promovió su plataforma de la Cuarta Transformación (4T) e impulsó una serie de políticas y acciones gubernamentales que se han caracterizado como neodesarrollistas.⁴ En especial resaltan las propuestas de impulsar actividades económicas y el desarrollo social para remontar el estancamiento generado por las políticas restrictivas del neoliberalismo y sus efectos como la privatización de bienes y servicios, la corrupción o la colusión con los intereses de las corporaciones privadas.

Para reactivar el crecimiento económico, se asume el impulso de megaproyectos de infraestructura como una forma de generar empleos y que la población no tenga necesidad de migrar para encontrar trabajo, así como impulsar la soberanía energética que permita una recuperación en la extracción de petróleo y gas, y su procesamiento para darle mayor valor agregado y no depender de las importaciones de gasolina de Estados Unidos.

Para impulsar la estrategia neodesarrollista, la 4T ha privilegiado el sureste del país, una región compleja y diversa, que tiene una larga trayectoria de programas gubernamentales que se han orientado al aprovechamiento de sus bienes naturales y territoriales (ríos, playas, minerales, selvas, viento). Ahora se pretende que la construcción megaproyectos de infraestructura (Tren Maya, Refinería de Dos Bocas, Corredor Interoceánico) promueva el desarrollo económico y permitan la generación de empleos suficientes y el aprovechamiento de los bienes naturales de la región para que la gente se quede en sus poblaciones y tenga mejores condiciones de bienestar.

⁴ El neodesarrollismo tiene continuidades con las políticas del desarrollo estabilizador de la segunda mitad del siglo pasado, ahora se reconoce que estamos en un mercado globalizado que ya no busca la sustitución de importaciones, sino impulsar las condiciones económicas de infraestructura y de capacidades sociales para hacer frente a los requerimientos económicos y sociales de cada país, en donde los capitales nacionales tienen oportunidad de impulsarse con un mercado interno con mayor capacidad de consumo por el incremento de salarios.

En este sentido, el Tren Maya resulta ser el proyecto más importante de infraestructura y de promoción de turismo de la 4T y atravesará los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán. La entidad encargada para promoverlo es el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur). En total, se calcula que la obra costará 75 mil millones de dólares para realizarse en cuatro años (para que esté en operación en el 2024) y tendrá 1502 kilómetros de vía férrea, de los cuales 660 kilómetros corresponden a la antigua vía, que será modernizada y 842 kilómetros al nuevo trazo (Fondo Nacional de Turismo, 2019).

Ilustración 2. Megaproyecto del Tren Maya.



Fuente: Elaboración propia

El proyecto tiene planeado 19 estaciones nuevas y 11 paraderos, pretende transportar a turistas hacia los principales destinos de playa, arqueológicos y coloniales del sureste mexicano. Pero también el tren tiene como objetivos importantes el transporte de carga de alimentos, combustibles y mercancías, así como el traslado de población lo-

cal para los distintos centros de comercio y trabajo de la península, con los que se pretende trasladar anualmente hasta 91 millones de turistas y pasajeros y 10 millones de toneladas de mercancías (Fondo Nacional de Turismo, 2019).

El tren representa una apuesta para impulsar el desarrollo y el crecimiento económico para la región, así como la generación de empleos, al potenciar la actividad turística de la zona, incrementando la conectividad en la península de Yucatán, al tiempo que se disminuyen los tiempos y costos de traslado de turistas, pasajeros locales y carga. Según los planes gubernamentales, se fomentará la industrialización y la generación de servicios y productos para los centros de turismo y de consumo, promoviendo el traslado de la producción agropecuaria y agroindustrial a los puestos de exportación y mercados nacionales de consumo (ONU Hábitat, 2020).

Además de los aspectos económicos, el Fonatur ha elaborado una narrativa que pretende legitimar al Tren Maya, argumentando que es un proyecto de desarrollo regional pensado en el bienestar de las poblaciones de la península de Yucatán, en especial de las comunidades indígenas, al incorporarlas a los procesos de desarrollo integral, intercultural y sostenible, con la definición de espacios de participación como el Comité Técnico Interinstitucional, desde donde se podrán impulsar acciones de desarrollo económico inclusivo, infraestructura local, patrimonio cultural y ordenamiento territorial y ambiental para las poblaciones (Fondo Nacional de Turismo, 2021).

Sin embargo, la perspectiva de algunas organizaciones indígenas, ambientalistas y académicas difiere del punto de vista oficial, puesto que consideran que el Tren Maya provocará varias afectaciones territoriales, pues durante su construcción se están perjudicando los suelos y ecosistemas en las partes donde no hay derechos de vía, aproximadamente un 15% del espacio total, sobre todo en los tramos de Tulum-Bacalar-Xpujil-Escárcega. También hay preocupaciones por las afectaciones en la circulación natural de animales y aves por el corte en los ecosistemas debido a las vías y el tren de alta velocidad. Asimismo, están los perjuicios por la emisión de gases de combustión y al ruido generados por las maquinas del ferrocarril (Gasparello et al. 2019).

Pero la mayor preocupación en el tema ambiental está referido a la devastación que sufrirá la Reserva de la Biosfera de Calakmul, por la cual atravesará la vía del ferrocarril y tendrá, además, una estación principal para que los turistas visiten la zona arqueológica de Calakmul. El Fondo Nacional de Turismo (2020) calcula el arribo de 2 millones de personas al año en una zona que está en el centro de la Reserva, que es una de las áreas naturales más importantes del país por su extensión y biodiversidad.

Otro aspecto relevante se refiere a las afectaciones al patrimonio arqueológico que pueden existir debido a la construcción de las líneas férreas y nuevas estaciones, sobre todo en la franja sur de los estados de Tabasco, Campeche y Quintana Roo, en donde hay centenas de pequeños sitios arqueológicos con basamentos, viviendas y templos de la civilización maya que aún no han sido resguardados. Los posibles daños y destrucción que se puedan generar a estos pequeños sitios han sido denunciados por trabajadores del Instituto Nacional de Antropología e Historia (Gasparello et al. 2019).

En este sentido, el Tren Maya implica un renovado proceso de transformación territorial en función de los grandes destinos turísticos y para potenciar nuevos atractivos y zonas, integrando diferentes plataformas de transporte y conectividad para los paseantes: autopistas, autobuses, aeropuertos, puertos, marinas y muelles (para el arribo de cruceros). Otro elemento relevante, es que el tren que va a reconfigurar las formas y tiempos de trasportación, en especial por el traslado de empleados que laboran en las zonas hoteleras de la Riviera Maya y de Tulum, y que habitan en la zona metropolitana de Cancún. Se calcula que diariamente se trasladan cerca de 80 000 personas en 2000 viajes por autobuses; el Tren Maya aspira a quedarse con la mitad de esos pasajeros (Aguilar, 2017).

Además de los efectos por la intensificación de los traslados y de la cantidad visitantes y pasajeros en los centros turísticos y urbanos de toda la península, otro de los impactos territoriales es el impulso de los llamados polos de desarrollo, polos del bienestar o comunidades sostenibles (su denominación ha cambiado a lo largo de los meses que lleva el proyecto) que se van a construir alrededor de las 19 estaciones del fe-

rrocarril (para el Caribe mexicano estarán en el Aeropuerto de Cancún, Puerto Morelos, Playa del Carmen y Tulum) que es una modalidad de ordenamiento que construirá espacios que tengan la infraestructura, equipamiento y servicios básicos, para que se conviertan en un motor del desarrollo económico con actividades comerciales, agroindustriales y de servicios turísticos (ONU Habitat, 2020).

La irrupción de la pandemia global de la Covid-19 en marzo del 2020 generó medidas restrictivas en todo el mundo y, por su puesto en México, que implicaron la suspensión temporal de las actividades laborales, educativas y turísticas que involucraran la movilización de personas. Ello paralizó la economía del país y puso en predicamento la pertinencia de ejercer grandes presupuestos públicos en obras de infraestructura mientras se presentaba una crisis sanitaria sin precedentes.

Ante el agravamiento de las crisis sanitaria y económica, el gobierno federal mediante la Secretaría de Salud y el Consejo de Salubridad General, tuvieron que tomar acciones que mostraron sus prioridades y estrategias para reactivar la economía, por lo que se privilegió impulsar la construcción de megaproyectos, por su carácter estratégico para la economía del país, pues están destinados a fortalecer el comercio exterior, el turismo, la extracción y procesamiento de hidrocarburos y los agronegocios, ramas de la economía fundamentales para la reactivación del país en el corto plazo. Ello se refleja en una serie de lineamientos y restricciones que fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación, en especial el 6 de abril, cuando se definieron como actividades esenciales la producción y abastecimiento de insumos para la construcción de megaproyectos estratégicos del gobierno como el acero, cemento y vidrio para “cumplir con los compromisos de corto plazo exclusivamente para los proyectos de Dos Bocas, Tren Maya, Aeropuerto Felipe Ángeles, Corredor Transístmico” (Diario Oficial de la Federación, 2020).

Ante la situación inédita de salud pública en la historia reciente de todos los países, en la que se impulsaron drásticas medidas que paralización de las actividades sociales y económicas, con el objetivo de limitar los contagios por el virus SARS-CoV-2. Esas medidas tam-

bién afectaron el funcionamiento de la planta productiva, comercial, turística y de consumo del país, cayendo la economía nacional a tasas de crecimiento negativas, sobre todo en el segundo trimestre del 2020, con una caída del 18.7%, un desplome no visto desde la crisis económica y financiera del 1929 (Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática [Inegi], 2020). En el caso del turismo, el Caribe mexicano fue muy afectado pues la afluencia de paseantes registró una caída del 47%, así como el turismo; la rama económica disminuyó en 41.6% en el 2020 (Secretaría de Turismo Federal, 2021).

Así, en los tiempos de la pandemia, el gobierno federal reforzó su estrategia de impulsar los megaproyectos de infraestructura para reactivar el crecimiento económico y generar empleos. En correspondencia con esta estrategia, el inicio de la construcción de los primeros cinco primeros tramos del Tren Maya (desde Palenque en Chiapas hasta Tulum en Quintana Roo) en junio del 2020, impulsó el interés de inversionistas por mantener la construcción de hoteles, condominios y centros comerciales a pesar de la severa crisis económica y turística provocada por la Covid-19, que se refleja en que a principios del 2021 se mantenían más de 100 proyectos en el Caribe mexicano (Secretaría de Turismo Federal, 2021). Cabe resaltar el anuncio, en octubre del 2020, de la construcción del Aeropuerto Internacional de Tulum por parte del Gobierno Federal, que será un nuevo polo de transporte para el arribo de miles de turistas a la región.

Conclusiones

Las intensas transformaciones territoriales que ha tenido la zona costera de Quintana Roo en el último medio siglo se deben a la implantación de un modelo de turismo de enclave que se basa en el despojo de tierras ejidales de poblaciones mayas originarias, que no sólo excluyeron a los campesinos y pescadores de sus formas de producción, de organización social y recreación cultural, sino que privatizó el espacio público a las playas. De forma adicional este modelo implica la destrucción de los ecosistemas costeros, sobre todo los arrecifes, manglares y humedales.

Así fue cambiando el territorio que ahora conocemos como el Caribe mexicano, un *continuum* de 160 kilómetros de playas, Cancún, Riviera Maya, Cozumel, Isla Mujeres, y Tulum, con una territorialidad impuesta por el turismo de enclave, el cual pudo funcionar debido a una poderosa convergencia de intereses, en la que participan cadenas hoteleras, líneas aéreas, corporativos de servicios de turismo, empresas inmobiliarias, grupos financieros e inversionistas, constructoras, entre otras, que actúan en estrecha vinculación con instituciones gubernamentales (desde el ámbito municipal hasta el federal), miembros del poder legislativo y judicial. Esta convergencia de actores económicos y políticos pudo impulsar desarrollos turísticos que permiten obtener a las empresas nacionales y corporaciones globales ganancias extraordinarias a partir del control del territorio y acceso a las playas, mediante hoteles, conjuntos residenciales y centros recreativos y de servicios, que han hecho del Caribe mexicano el principal destino turístico del país con más de 100 mil cuartos de hotel.

Frente a la transformación territorial impuesta por empresas turísticas e instancias gubernamentales, se han realizado distintas formas de resistencia indígena y campesina que defienden sus territorios y bienes naturales, así como sus modos de vida y de organización comunitaria. Algunas de las respuestas se expresan en la negativa de los campesinos de vender sus tierras a los grupos económicos, a pesar de los ofrecimientos de recursos y apoyos. Cuando son afectados por contratos de compra venta engañosos o fraudulentos también existen acciones en el ámbito político (movilizaciones, cierres de carreteras y de accesos a playas) y jurídico (con amparos y juicios de nulidad).

La construcción del megaproyecto del Tren Maya, como una de las estrategias neodesarrollistas del gobierno de la 4T, está configurando una renovada articulación entre actores públicos y económicos, donde están participando instituciones gubernamentales (como Fonatur y la Secretaría de la Defensa Nacional) como los principales promotores y gestores, pero cuyos beneficiarios serán empresas constructoras que están construyendo los distintos tramos del ferrocarril, y sobre todo, los grupos hoteleros, inmobiliarios y de servicios turísticos, tanto de capital extranjero como mexicano. Otra de las actividades

que se potenciará será el servicio de transporte aéreo, en especial la empresa Asur, concesionaria de los aeropuertos internacionales de Cancún, Cozumel y Mérida, así como el nuevo Aeropuerto de Tulum, que será administrado por el Ejército, que se convertirán en nodos estratégicos para trasladar a los pasajeros que ingresan vía aérea y, después, por medio del Tren Maya hacia las distintas zonas hoteleras y turísticas de la península.

A pesar de los efectos adversos de la pandemia del Covid-19, que hicieron caer los principales indicadores de la actividad turística en el 2020 e inicios del 2021, se comienzan a recuperar las actividades económicas en la península de Yucatán; esta forma de fortalecer el desarrollo turístico provocará un renovado empuje inmobiliario, que no sólo va a estimular un proceso agresivo de apropiación de terrenos sino también de las fuentes de agua, las cuales son escasas en la península, puesto que casi no hay ríos y manantiales superficiales, así que la población depende de fuentes subterráneas que están siendo acaparadas para los centros de turismo.

La territorialidad del turismo de enclave impulsada por megaproyectos va a producir un desplazamiento productivo de las actividades campesinas, pues la economía de las poblaciones seguirá subordinada a los requerimientos de la dinámica turística (en especial mano de obra para trabajar en la construcción, el comercio o la prestación de servicios), dejando a un lado la producción campesina de maíz, productos de la milpa y agricultura comercial a pequeña escala que tienen peso en las poblaciones mayas.

Así, las tendencias pospandémicas muestran que se reactivarán las actividades turísticas a niveles superiores que en los inicios del 2020 y con la conclusión del Tren Maya en el 2024 acentuarán las transformaciones territoriales por el modelo de enclave en el Caribe mexicano. En este escenario, lo que les depara a las poblaciones mayas, sobre todo de la zona de litorales del centro y sur del estado de Quintana Roo es la intensificación de los procesos de despojo de sus terrenos, una producción campesina que seguirá despreciada por la industria turística, con habitantes originarios excluidos en la toma de decisiones de los territorios que históricamente les pertenecen.

En este sentido, el horizonte que se le depara a la población joven de la región es la ser mano de obra para la construcción de las obras de infraestructura (vías del tren, estaciones, aeropuerto de Tulum), para nuevos desarrollos hoteleros, para empleados de bajos ingresos en los servicios turísticos.

Referencias bibliográficas

- Aguilar, C. (2017, octubre 2). 56 mil trabajadores hoteleros movilizados por Transportes del Valle. *La Jornada Maya*. <https://www.lajornadamaya.mx/2017-10-02/56-mil-trabajadores-hoteleros-movilizados-por-Transportes-del-Valle>.
- Barboza, E. (2017). El enclave turístico y la imagen del “buen salvaje” americano. Un abordaje iconográfico. *Revista Estudios y Perspectivas en Turismo*, 26 (4), 760-780.
- Blázquez, M. y Cañada, E. (Coords.). (2011): *Turismo Placebo. Nueva colonización turística: del Mediterráneo a Mesoamérica y El Caribe. Lógicas espaciales del capital turístico*. Managua: Editorial Enlace.
- Dachary, A. (2008) Los límites del desarrollo local en una región de turismo global el caso del corredor Cancún – Tulum, México. *Revista Aportes y Transferencias*, 12(1)
- Diario Oficial de la Federación (2020, 6 de abril). Acuerdo por el que se establecen los lineamientos técnicos relacionados con las actividades descritas en los incisos c) y e) de la fracción II del Artículo Primero del Acuerdo por el que se establecen acciones extraordinarias para atender la emergencia sanitaria generada por el virus SARS-CoV2. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5591234&fecha=06/04/2020.
- Escobar, A. (2014). *Sentipensar con la tierra. Nuevas lecturas sobre desarrollo, territorio y diferencia*. Medellín: Universidad Autónoma Latinoamericana.
- Espinosa-Coria, H. (2013) El origen del proyecto turístico Cancún, México. Una valoración de sus objetivos iniciales a 42 años de su nacimiento. *Revista LiminaR*. XI(1), 154-167.

- Fondo Nacional de Turismo (2019). *Información del Tren Maya. Anexo Técnico*. Ciudad de México, México: Fonatur
- Fondo Nacional de Turismo (2020). *Tren Maya. Análisis Costo Beneficio. Versión pública*. México: Fonatur.
- Fondo Nacional de Turismo (2021). *El Tren y la gente*. México: Fonatur.
- Freitag, T.G. (1994). Enclave tourism development: For whom the benefits roll? *Annals of Tourism Research*, (21), 538-554.
- Gasparello, G., Núñez, V., Quintana, J., Acosta, E., Jiménez, D., Machuca, A., y Uc, H. (2019). ¿Sabías que el tren maya...? Proyecto de investigación Producción de territorialidades y resistencia a los megaproyectos en la región maya. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Haesbaert, R. (2011), *El mito de la desterritorialización: del “fin de los territorios” a la multiterritorialidad*. México: Siglo XXI editores.
- Harvey, D. (2004). El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. En *Revista Socialist Register*. Buenos Aires: Clacso.
- Hiernaux, D. (2006). Geografía del Turismo. En A. Lindón y D. Hiernaux (Dirs.), *Tratado de Geografía Humana*. Anthropos, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Hiernaux, D. (2008). Una década de cambios: la geografía humana y el estudio del turismo. *Scripta Nova*, 270 (87), Universidad de Barcelona.
- Ibarra, V. (2016). Los megaproyectos desde la geografía crítica. En: V. Ibarra y E. Talledos (Coords.) *Megaproyectos en México, una lectura crítica*. México: Universidad Nacional Autónoma de México e Itaca.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática [Inegi] (2020, agosto 26). Producto Interno Bruto de México durante el segundo trimestre de 2020. Comunicado de prensa 407/20.
- Jiménez, A. (2008). Las cadenas hoteleras en el mundo y evolución de su operación en México al inicio del siglo XXI, *Revista Innovar*, 18 (32), 167-194.
- Luxemburgo, R. (2001). *La acumulación del capital*. Barcelona. *Germinal-Sdov*.

- Marín, G. (2015). Sin tierras no hay paraíso Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México. *Revista Pasos* (15). 5-38.
- Navarro, M. (2015). *Luchas por lo común. Antagonismo social contra el despojo capitalista de los bienes naturales en México*. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla y Bajo Tierra.
- ONU Habitat (2020). *Opciones de desarrollo alrededor de las estaciones del Tren Maya. Desarrollo integral Territorial y Urbano de la Región Sureste de México. Corredor Tren Maya*. ONU Habitat.
- Pearce, D. (1991). *Desarrollo turístico. Su planificación y ubicación geográficas*. México: Trillas.
- Reportur (2019, septiembre 11). Las 7 grandes hoteleras que han invertido en el Caribe mexicano. Portal Reportur. <https://www.reportur.com/mexico/2019/09/11/las-7-grandes-hoteleras-invertido-caribe-mexicano/>
- Rodríguez, C. (2015). *Geopolítica del desarrollo local. Campesinos, empresas y gobiernos en la disputa por territorios y bienes naturales en el México rural*. México: UAM-Xochimilco e Itaca.
- Rodríguez, C. (2020) *Defender los territorios frente al despojo. Luchas socioambientales y disputa de proyectos de sociedad en México*. UAM-Xochimilco.
- Salazar, N. (2006). Antropología del turismo en países en desarrollo: análisis crítico de las culturas, poderes e identidades generados por el turismo. *Revista Tabula Rasa*, (5), 99-128.
- Secretaría de Turismo Federal (2020). *Compendio estadístico en México 2019*. México. Datatur.
- Secretaría de Turismo Federal (2021). *Actividad Hotelera en México*. <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/ActividadHotelera.aspx>
- Secretaría de Turismo de Quintana Roo [Sedetur] (2020). *Quintana Roo ¿Cómo vamos en turismo? Enero –diciembre del 2019 vs 2018*. México: Sedetur
- Svampa, M. (2019). *Las fronteras del Neo extractivismo en América Latina. Conflictos ambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, Centro Maria Sibylla Marian de Estudios Latinoamericanos Avanzados en Humanidades y Ciencias Sociales.