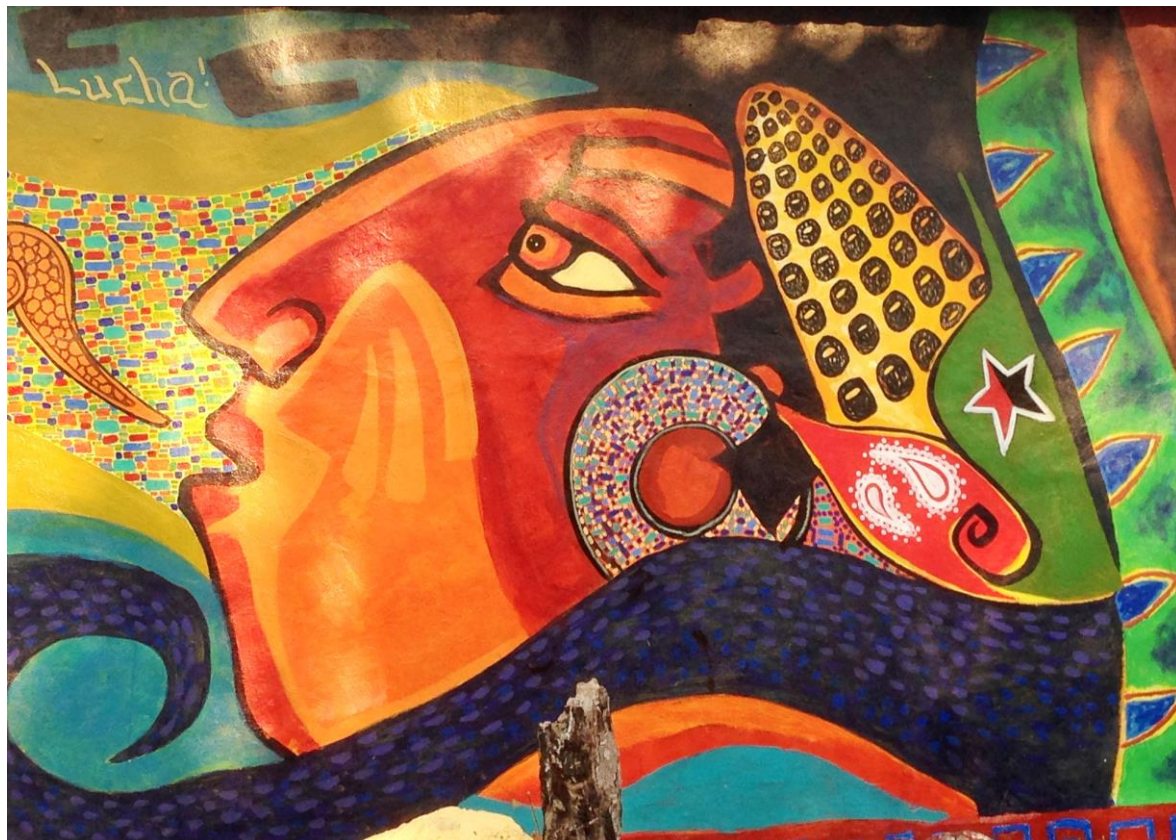


IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES DEL TREN MAYA

Miradas multidisciplinares



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 AC.

INAH
1939 - 2019



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
Unidad Xochimilco



Índice

Introducción <i>Giovanna Gasparello</i>	5
Eje 1. Ordenamiento territorial y geopolítica del Tren Maya	9
Geopolítica del Tren Maya <i>Ana Esther Ceceña Martorella</i>	11
¿El proyecto del Tren Maya plantea una política sustentable de ordenamiento territorial? <i>Antonio Machuca</i>	15
¿Las estaciones y la construcción de nuevos centros urbanos se adecuarán a las necesidades y características de las poblaciones locales? (Folleto oficial Tren Maya y Convenio FONATUR y ONU-Hábitat) <i>Eliana Acosta Márquez</i>	17
Eje 2. Violencia y turismo de masas	23
¿La propuesta de desarrollo turístico que plantea el Tren Maya representará “una herramienta de integración y reconciliación social” o favorecerá la expansión de la violencia ligada a las economías ilegales del turismo de masas? (Estrategia Nacional de Turismo 2019-2024) <i>Giovanna Gasparello</i>	25
¿Qué impactos tiene el turismo de masas en las comunidades y la biodiversidad? ¿El Tren Maya fomentará el turismo de masas o articulará otro modelo de turismo? <i>Antonio Machuca</i>	33
Eje 3. Contradicciones, violaciones y vulneraciones del Tren Maya a los pueblos indígenas y campesinos	37
¿El Tren Maya beneficiará a los ejidatarios de la Península de Yucatán, mediante su incorporación al proyecto? <i>Violeta Núñez Rodríguez</i>	39
¿El proyecto del Tren Maya “promoverá el respeto absoluto a los pueblos indígenas”? (folleto oficial) <i>Giovanna Gasparello</i>	45
¿Al promover el “talento local y regional” se respetará y fortalecerá el patrimonio cultural, histórico, arqueológico y lingüístico de las comunidades locales?	50

Eliana Acosta Márquez

¿Cuáles afectaciones al entorno ambiental y territorial existen en el contexto en el cual se construiría el Tren Maya? **55**

David Jiménez Ramos

¿El Tren Maya es el principal proyecto gubernamental para el desarrollo del sur de México, en donde el Estado será un actor protagónico? **59**

Violeta Núñez Rodríguez

¿Por qué no estamos de acuerdo con el Tren Maya? Testimonios **63**

David Jiménez Ramos

Introducción

Giovanna Gasparello, antropóloga, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia

La compilación **Impactos sociales y territoriales del Tren Maya. Miradas interdisciplinarias** reúne opiniones, análisis e investigaciones de un grupo variado de científicos, quienes coincidimos en la visión crítica y la preocupación frente a las consecuencias que la realización del proyecto denominado Tren Maya podría implicar para quienes habitan los territorios interesados por el proyecto y para la sociedad nacional en su conjunto. Dicho trabajo es fruto de un espacio de convergencia y discusión que se desarrolló durante los primeros seis meses del 2019 y que se tejió junto con investigadores y miembros de organizaciones de base y de la sociedad civil, y con los testimonios recogidos durante el trabajo de investigación etnográfica en Mérida, Yucatán y en el municipio de Bacalar, Quintana Roo.

El megaproyecto denominado Tren Maya prevé la construcción de una línea férrea de 1500 km a través de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, y la operación de un tren alimentado a biodisel 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 el norte de Quintana Roo; detonará el desarrollo turístico facilitando el acceso a zonas pocos conectadas (como Calakmul) y potenciando la conexión entre distintos polos de atracción turística de masa (Cancún, Chichén Itzá) con otros en vía de desarrollo (Palenque, Bacalar, Valladolid).

Este proyecto, además de ser un servicio de 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. Incluye la intervención en el medio ambiente, por medio de un programa de reforestación y la creación de corredores biológicos. Al integrar los destinos turísticos con aeropuertos, estaciones férreas y puertos, proyecta el acceso al patrimonio cultural de la región.

El objetivo de esta compilación, primer avance de la investigación colectiva en curso, es visualizar y alertar alrededor de algunos de los riesgos previsibles ligados a la construcción y operación del Tren Maya. Consideramos de fundamental importancia la difusión de los escenarios de riesgo previamente a la implementación del megaproyecto, con miras a incidir en el debate público relativo a la oportunidad de la obra, 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.

Las distintas perspectivas disciplinarias de quienes reflexionamos en este documento –antropología, economía y biología, principalmente– convergen en alertar sobre algunas principales directrices de los riesgos e impactos del megaproyecto Tren Maya.

En una entrevista recién realizada, funcionarios del Fondo Nacional para el Turismo (FONATUR) encargados del proyecto enfatizaron que “no es un proyecto de un tren, no se limita a la construcción de un objeto, sino que el Tren Maya es un medio de reordenamiento del territorio en toda la península de Yucatán”. La primera directriz de riesgo gira alrededor de los principios y los criterios que informarían este nuevo ordenamiento territorial, con cuales ejes geopolíticos y estratégicos coincide, en función de qué intereses y con cuales finalidades se llevaría a cabo, y sus implicaciones para quienes habitan en la macrorregión interesada por el proceso. El reordenamiento territorial apunta a un reordenamiento social, en el cual las actividades productivas tradicionales (“hacer milpa” y apicultura), la estrecha relación cultural y simbólica entre territorio, cosmovisión y sociedad y el patrón de asentamiento disperso típico de la población indígena y campesina se transformarán a raíz de la construcción de quince centros de población. La incorporación a la economía del tercer sector, en específico como empleados en los servicios turísticos en los nuevos núcleos urbanos, es pregonada como la oportunidad para la población local para salir de una supuesta condición de atraso y marginación.

La segunda directriz de riesgo se relaciona con las implicaciones sociales y ambientales que tiene el desarrollo de la industria turística masiva, cuyas evidencias se encuentran a la vista en la región norte de la costa caraílica. El proyecto del Tren Maya declara como principal objetivo promover el desarrollo de la región sur-sureste por medio de un inédito impulso a la industria turística. En términos sociales y culturales, los riesgos implícitos en esta propuesta están a la vista. Ya sea un modelo de turismo de masas y homogeneizador como aquel que impera en Cancún y la Riviera Maya, ya sea un modelo “sustentable” como aquél que pregona el nuevo proyecto, la incorporación al mercado del turismo de nuevas dimensiones, materiales e inmateriales, del patrimonio cultural y natural representa una agresiva forma de despojo que es la característica inmanente de la industria turística.

En aras del “desarrollo”, esto es, de la monetarización de la vida, se promueve la mercantilización de las culturas, de los sitios sagrados, de los saberes y las memorias de los pueblos mayas, valorizados como un atractivo turístico para ofrecer a la curiosidad de los visitantes.

Al respecto, es menester desmitificar el turismo como actividad que ofrece ganancias económicas a impacto cero, y que además promueve lo “bonito” y lo “divertido”. El turismo es el eje de una industria poderosa y altamente depredadora, en términos ambientales y sociales. Impone modelos culturales ajenos e implanta enclaves económicos que ostentan la desigualdad entre quienes viajan, conocen y se divierten, y sus anfitriones, voluntarios u obligados. Se trata de una actividad económica basada en el ofrecimiento de servicios para la diversión y el esparcimiento de otros: desde labores serviles (“en la playa ofrecemos servicio de limpieza de lentes de sol”, informa la propaganda de un hotel en Tulum) hasta actividades que ponen en entredicho la dignidad y la vida de las personas, como la prostitución y el tráfico de drogas. 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 social del ofrecimiento de

contextos y experiencias recreativas para quienes tienen la posibilidad de comprar su periodo de esparcimiento?

El análisis de los escenarios de los destinos turísticos consolidados de la Riviera Maya en relación con el desarrollo de economías ilegales, consustanciales al tipo de turismo de masas impulsado desde su creación, y al incremento de la violencia criminal, pone en evidencia una situación gravísima en la cual reluce la conexión entre el incremento de la incidencia delictiva, el incremento demográfico, el crecimiento urbano y el crecimiento económico. ¿Será en tal contexto oportuno proyectar nuevos centros urbanos con vocación turística? ¿Quiénes serán los beneficiarios del “desarrollo” económico?

La **tercera dimensión del riesgo** documentada se relaciona con las contradicciones implícitas del proyecto, las **violaciones y vulneraciones a los derechos individuales y colectivos** de los pueblos indígenas y campesinos que habitan la región.

Al igual que la cultura y la vida, la industria turística supone la siempre mayor incorporación al mercado de tierras y territorios, fuente de vida y de identidad para los pueblos indígenas y campesinos. En el caso del Tren Maya, se señala la violación de los preceptos de la Ley Agraria en relación a la necesidad de contar con documentos formales ratificados en las asambleas ejidales, que respalden la aceptación del proyecto y la aportación de las tierras al mismo. Por otra parte, la pérdida irrecuperable de la titularidad sobre las tierras que se incorporan al fideicomiso (FIBRA) con el cual se promoverá la construcción de los núcleos urbanos, es un elemento que debe ser informado con claridad a los posibles “socios”. En tal contexto, se pone en entredicho el papel del Estado mismo como motor del desarrollo económico: puesto que el 90% de las inversiones serán privadas, cabe preguntarse nuevamente quién cosechará los eventuales beneficios de una obra construida principalmente en base a privatizaciones e inversión extranjera.

A pesar de que el proyecto del Tren Maya aún no tenga materialidad, se han detectado un conjunto de violaciones ya perpetradas a los derechos de los pueblos indígenas reconocidos por la legislación nacional e internacional. En primer lugar, al plantear un megaproyecto en una región considerada como territorio indígena, se ha cometido una violación de fondo al derecho a la libre determinación y al territorio. En consecuencia, se ha vulnerado el derecho procesal a la consulta, pues ya se cuenta con un sinnúmero de actos de autoridad que contravinieron al principio de la consulta de ser previa, entre otros. Finalmente, se ha detectado la suplantación de las autoridades propias y tradicionales de los pueblos indígenas, junto con la violación del derecho a la identidad cultural cometida con la mercantilización hasta del nombre mismo del mismo pueblo, “maya”.

El impacto ecológico y ambiental de la vía férrea adquiere mayor relevancia si es puesto en relación con las múltiples y graves afectaciones ya existentes en la península y la zona norte de Chiapas, que en su conjunto muestran las distintas facetas de la intervención territorial para el aprovechamiento industrial y capitalista de los bienes comunes. El despojo de tierras de cultivo para la construcción de plantas fotovoltaicas y eólicas que produzcan energía “verde”, destinada al enorme consumo de las zonas hoteleras de Cancún y la Riviera Maya, se acompaña al mismo despojo para la implantación de mega-granjas de cerdos a las orillas de cenotes, y a las plantaciones agroindustriales de soya transgénica que

implican el desmonte de las selvas originarias y la contaminación de la producción orgánica de miel.

La tensión entre la defensa de una economía campesina a pequeña escala, territorialmente y culturalmente arraigada, cuya permanencia constituye un elemento de identidad del mismo pueblo maya peninsular, y un agresivo modelo de desarrollo externalizador, volcado a la economía de servicios, generador de desigualdades y violencias, es lo que se lee en la narrativa oculta del Tren Maya.

Eje 1. Ordenamiento territorial y geopolítica del Tren Maya



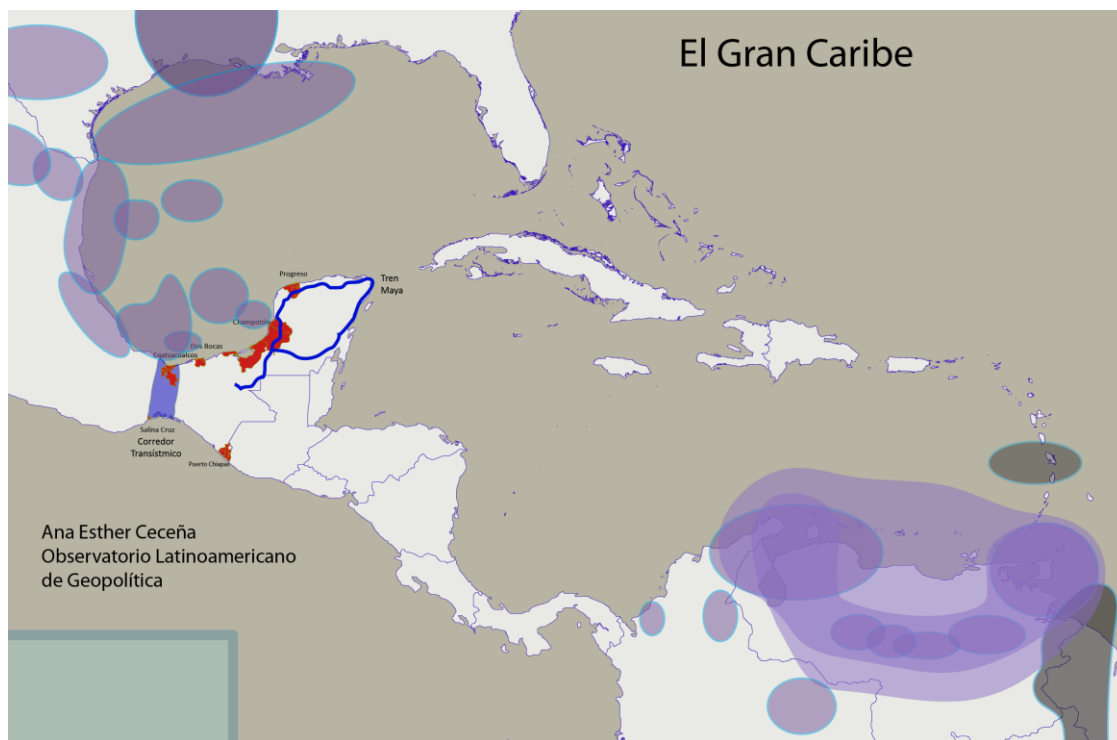
*Mural en la cooperativa de apicultores Kabi Habin, La Blanca Flor, Bacalar, Quintana Roo.
Autora: Eliana Acosta, 2019*

Geopolítica regional del Tren Maya

Ana Esther Ceceña Martorella, economista, investigadora del Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM y directora del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica¹

¿Cómo se caracteriza, en términos geopolíticos, la península de Yucatán y el espacio macrorregional denominado Gran Caribe?

La región llamada *Gran Caribe* comprende el Golfo de México, el Mar Caribe y las zonas adyacentes del Océano Atlántico; incluye y está delimitada por la península de la Florida al norte, las islas del Caribe (Pequeñas y Grandes Antillas), las costas de Venezuela, el norte de Colombia, continuando por las costas caribeñas de América Central y el litoral caribeño mexicano de la península de Yucatán.



La región del Gran Caribe cuenta con una gran riqueza petrolífera: por un lado los yacimientos de Venezuela, cuya salida comercial lógica es hacia el norte, y por otro lado los múltiples yacimientos submarinos y terrestres en toda la zona del Golfo y de las Antillas, donde incluso los pozos se encuentran a un nivel más superficial.

¹ Texto elaborado por G. Gasparello a partir de una entrevista a A. Esther Ceceña.

Por sus condiciones geográficas y las corrientes marinas que atraviesan el Atlántico, el Caribe es la ruta náutica principal de entrada al continente americano ya sea que el puerto de partida sea Europa o África meridional; hay un paso clave entre Cuba y Haití por el cual entraban todos los barcos desde la época de la conquista. Ese paso o ruta náutica lleva a una parte del continente que tiene gran relevancia geopolítica: es la parte más estrecha que permite establecer los contactos entre océanos. El cruce principal es por Panamá, pero existe la posibilidad también de cruzar por otros lados como el Istmo de Tehuantepec, y el cruce por México fue incluso el primer y original proyecto anterior al de Panamá, pues la mayor densidad económica en términos de recursos y de producción está concentrada en la parte norte del continente, que incluye las potencias e Canadá, Estados Unidos y de la cual México forma parte.

En términos geopolíticos el diseño del territorio es un elemento importante: la observación del mapa evidencia la península de Yucatán que es justo el centro de todo ese gran mar como espacio estratégico, y conecta Cuba y el contexto meridional como Venezuela con Florida y la dimensión norteamericana.

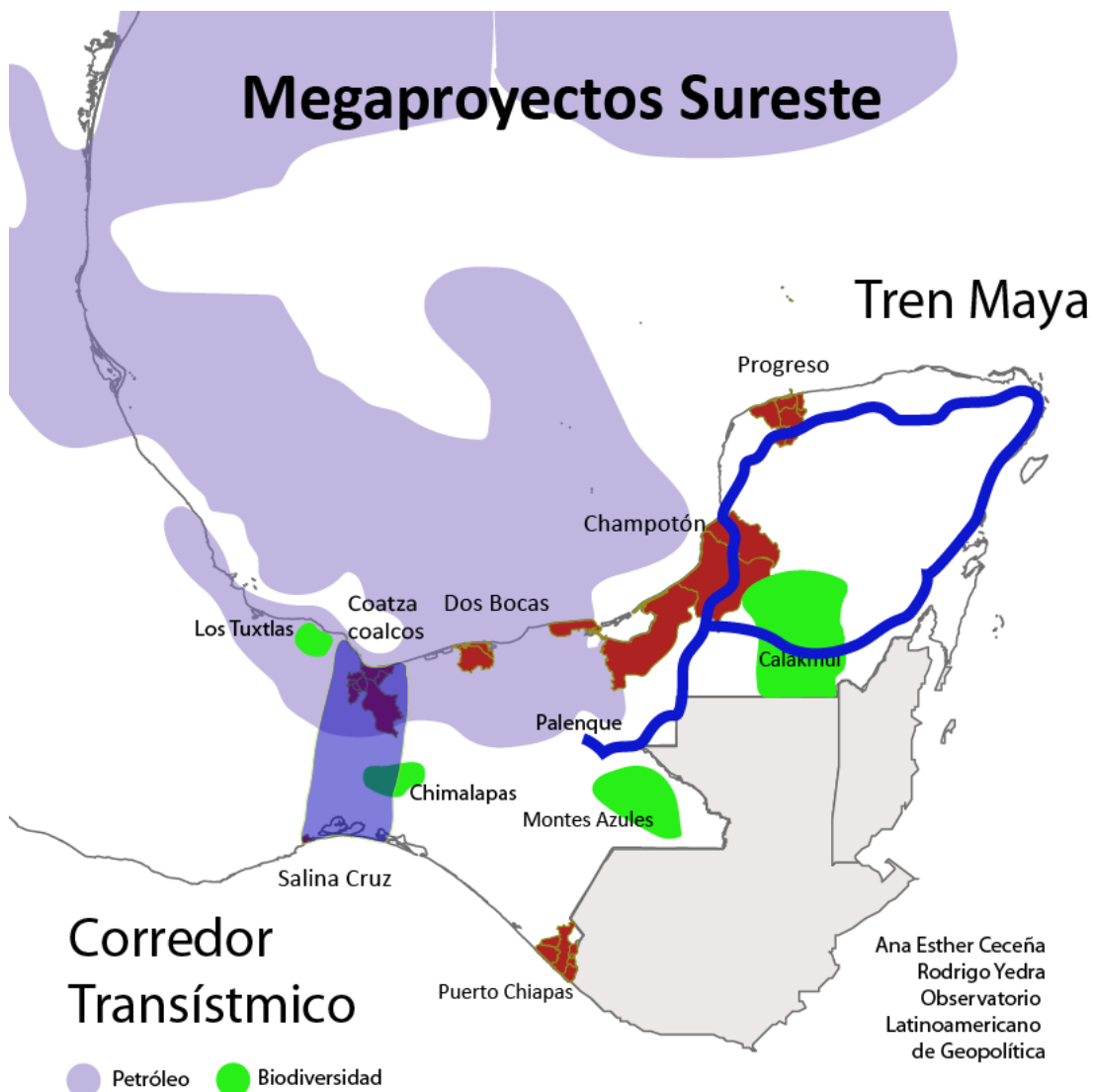
Actualmente el conflicto en Venezuela y el asedio en contra de este país forma parte también de eso; se impone la necesidad de Estados Unidos de entrar con las inversiones petroleras, con inversiones en la parte de Venezuela y Colombia que también queda dentro del gran Caribe es una parte muy minera también pero de minería de piedras preciosas y oro. Se puede pensar entonces que el proyecto del Tren Maya es un proyecto que responde a estos intereses continentales de reordenamiento del territorio en función de los flujos comerciales y energéticos.

Al observar los grandes proyectos de infraestructura siempre es necesario preguntarse: ¿qué rutas económicas importantes transitan por esos territorios? Es evidente que una de estas es la ruta del narcotráfico. Del Gran Caribe se abren dos rutas ambas muy importantes hacia Estados Unidos, una es la ruta náutica que conecta las costas colombianas, las islas del Caribe y el Golfo; la otra corre por todo Centroamérica y México. Desde Cancún también existen rutas distintas para el tráfico de droga, como la que lleva a Europa, un ejemplo es que recientemente han sido decomisados cargamentos ocultos en los cruceros que atracan en Majahual.

¿Qué analogías, diferencias y elementos de continuidad existen entre los proyectos de infraestructura estratégica propuestos por el actual ejecutivo (Tren Maya, Corredor Transístmico y Refinería de Dos Bocas) y las anteriores iniciativas de integración y ordenamiento territorial comercial como el Plan Puebla Panamá (en el gobierno de Vicente Fox) y las Zonas Económicas Especiales (en el gobierno de Enrique Peña Nieto)?

Una diferencia evidente es que las dos grandes iniciativas de “desarrollo regional”, el plan Puebla-Panamá (que fue formalmente cancelado al terminar el gobierno de Vicente Fox) y el Proyecto Mesoamerica (vigente y con considerables avances), bajaban por Chiapas y no tocaba tanto la península, mientras ahora la península es incluida en el proyecto de

infraestructura estratégica e integración macrorregional impulsado por la Cuarta Transformación a través del Tren Maya.



Una continuidad es que tanto el Plan Puebla-Panamá como ahora el Corredor Transistmico representan una frontera de migración y de trabajo precario. El Plan Puebla-Panamá incluía tanto los corredores infraestructurales de carreteras, trenes, oleoductos, líneas para la transferencia de energía eléctrica, incluso fibra óptica, pero a la vez implicaba una red de maquiladoras a lo largo de su trayectoria y en los puntos estratégicos. El modelo de la maquiladora se basa en la explotación de fuerza de trabajo muy precarizada, muy barata que en parte era la que salía de comunidades indígenas porque el propio Fox publicitaba muchísimo que “son indígenas son pobres, aceptan cualquier tipo de trabajo, pues al capital le va a convenir”. La línea de infraestructura como organizadora de este tipo de mercado laboral es evidente también en proyecto del Corredor Transistmico y aún más en el Tren Maya (obra que, en palabras del subsecretario de gobernación Alejandro Encinas,

podrá emplear a los migrantes y refugiados centroamericanos, resolviendo así la crisis migratoria en la frontera sur).² El control de los migrantes como control poblacional está ligado a las iniciativas de seguridad regional como la Iniciativa Mérida y la Iniciativa Regional para la Seguridad Centroamericana (CARSI), todos enmarcados en la 'guerra contra las drogas' que protege y garantiza importantes intereses geopolíticos y geoeconómicos.

Con respecto a las Zonas Económicas Especiales la continuidad es evidente en la creación de "zonas francas" o "libres" en las cual exista un régimen fiscal y laboral distinto (ya anunciada en el Istmo de Tehuantepec). Otro elemento de continuidad en este modelo es la orientación hacia un modelo económico extractivista en sentido literal: extraer riquezas (ya sean bienes naturales o culturales) y ofrecerla en el mercado mundial (comercial o turístico), facilitando el flujo hacia el exterior a través de las redes de infraestructura. El objetivo en todo caso es la obtención de divisas, pregonada como única posibilidad de funcionamiento de la economía nacional y finalmente de subsistencia del Estado mismo, en menoscabo de las necesidades de vida digna, revitalización cultural, etc. Es evidente que tanto el concepto de las ZEE como la industria turística responden a este mismo imperativo: facilitar el ingreso de divisas fuertes en nuestro país.

Un importante efecto de los megaproyectos de infraestructura es la fragmentación territorial que resulta de la construcción de corredores multimodales o grandes vías de comunicación y flujo energético (carreteras, vías férreas, ductos petrolíferos, gasoductos, líneas eléctricas, etc.). Cuando estos corredores atraviesan comunidades -no solo comunidades indígenas, sino tradicionales, históricas- que tienen territorios de vida amplios en los que están dispersos los distintos elementos que son parte de su vida social y espiritual, se origina una modificación cultural, social y cultural que no es vislumbrada desde una perspectiva de cálculo económico. Hay muchos casos en los que quedaron de un lado, por ejemplo, el territorio sagrado o su cementerio en donde están los ancestros, , y del otro lado el espacio de la vida activa, la comunidad o las tierras de cultivo: entonces ¿cómo haces? Con frecuencia, estas vías son muy difíciles de atravesar porque están pensadas siempre como muy anchas, multimodales: entonces tendrías que cruzar la vía del tren, la carretera, la hidrovía... entonces empieza a tener una lógica distinta la vida de estas comunidades.

Por otra parte, las redes de infraestructura crean nuevos territorios a partir de lo excluyen y queda afuera de ellas, y de lo que circunscriben y delimitan en su interior. Un caso observado está en la "triple frontera" entre Paraguay, Argentina y Brasil y fue producto de la red construida en el marco de la Iniciativa para la Integración Regional Suramericana (IIRSA). Las rutas de infraestructura encerraron en su interior una parte del territorio de cada uno de esos países y el resto del país quedó fuera de esta región, entonces ¿cuál es la lógica territorial y económica del pedacito que queda encerrado en el triángulo? Así se han promovido reglamentaciones transnacionales, que son tales porque abarcan esos pequeños

² <http://www.heraldo.mx/dan-a-migrantes-megaproyectos/>, 17 de abril de 2019;
<https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/sociedad/migrantes-seran-trabajadores-del-tren-maya-y-refinerias-encinas-2295170.html>, 24 de octubre de 2018.

territorios de altísima capacidad estratégica, en los que las normas de cada uno de los países ya no se aplican sino que se privilegian nuevas reglamentaciones funcionales a los intereses estratégicos, comerciales y extractivos que tuvieron como su primera concreción la red de infraestructura.

La transferencia de soberanía nacional y la creación de territorios sui generis reglamentados por normas propias es también la que subyace a las Zonas Económicas Especiales, y que también se manifiesta en los Centros Integralmente Planeado organizados y gobernados por FONATUR.

¿El proyecto del Tren Maya plantea una política sustentable de ordenamiento territorial?

Antonio Machuca, antropólogo, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia

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 en aras de su mejor aprovechamiento. Dicha tarea supone la planeación y, más recientemente, 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. Así, “los grupos empresariales y corporativos poderosos imponen, en última instancia, su voluntad y aspiraciones, condicionan la acción ordenadora del Estado, generalmente con la complicidad de los funcionarios públicos”.³

En el caso del Tren Maya, se está impulsando un *reordenamiento* en el área de influencia de su ruta, inducido por la voraz penetración capitalista en la región. Dicha política, consistente en la apertura de las regiones ricas en biodiversidad, expuestas a variadas formas de explotación, entraría en contradicción con el concepto mismo de *ordenamiento*⁴ y las condiciones que hacen posible una reproducción económica sustentable.

Hasta ahora no se ha emitido ni realizado una evaluación de impacto ambiental ni social relativa a la construcción de una vía que es el detonador de una serie de procesos concomitantes de transformación regional. En el escenario que se nos presenta desde la

³ “Los grupos empresariales y corporativos poderosos que imponen, en última instancia su voluntad y aspiraciones, condicionan la acción ordenadora del Estado, generalmente con la complicidad de los funcionarios públicos”. Massiris A. (2012) *Gestión Territorial y Desarrollo. Hacia una Política de Desarrollo Territorial Sostenible en América Latina*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.

⁴ Por ejemplo en la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo (1992).

perspectiva oficial, el tren no afectaría a las zonas de reserva ambiental y las especies ahí existentes. Incluso alimenta la ilusión de una reforestación que tendría como finalidad restablecer la biodiversidad y la producción agroecológica en esas zonas. Este planteamiento entra en abierta contradicción con la modalidad propuesta para la reforestación a través del programa Sembrando Vida, esto es, la siembra de monocultivos de frutales, propios de un modelo de plantación y agroexportador que ya ha demostrado sus efectos devastadores en el sureste mexicano (un ejemplo entre todos, la siembra de palma africana en la Selva Lacandona y en la selva de Calakmul).

Nos hallamos entonces ante un tipo de *ordenamiento territorial* que no se dirige solo en un sentido endógeno, sino que se proyecta hacia fuera del país, con lo que tendrá un alcance de orden geopolítico. Por ese motivo, es quizás y ante todo un ordenamiento para la integración del país con la economía global.

La reestructuración territorial de la región sur-sureste se presenta en dos ámbitos. Por un lado la integración económica con las economías de los países centroamericanos, retomando el planteamiento del *corredor biológico mesoamericano* e incluyendo las estrategias para enfrentar el problema migratorio. Por otro lado, en el Istmo de Tehuantepec, que implica la planeación de una vía de comunicación transístmica para conectar a los dos océanos y el establecimiento de una zona económica franca a lo largo del mismo, con el objetivo declarado de facilitar la integración al mercado mundial.

Una cuestión insoslayable se refiere a la necesidad de identificar el carácter del régimen de López Obrador cuando se trata de discernir el tipo de ordenamiento territorial que se impulsará en el actual gobierno. Por un lado nos hallamos ante una serie de declaraciones optimistas acerca de los beneficios que se obtendrán con obras como la del Tren Maya, pero no pueden dejarse de advertir las graves consecuencias que resultarían de la estrategia que está por adoptarse.

Una etapa de planeación implica “la inclusión de representantes locales, expertos, asociaciones civiles y ciudadanos”.⁵ Es lo que se podría considerar como la gestión social requerida para el 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 el *acondicionamiento territorial* –sin esa gestión– para su puesta a disposición como objeto de una explotación que se perfila como una nueva incursión de agentes y fuerzas económicas que se ciernen sobre la riqueza cultural y los recursos ambientales. Los procesos de este tipo, suelen desencadenarse y salir de control.

Lo más probable es que ello ocasione la destrucción de importantes áreas con recursos de biodiversidad y el impacto sobre numerosas comunidades regionales por parte de diversos agentes económicos, ocasionando la degradación las condiciones existentes como es la pérdida y sustitución de cultivos hacia monocultivos; especulación de las tierras y abandono de la agricultura en muchas localidades. 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.

⁵ Ana Thais Martínez Palacios. *Nota Técnica. Proyecto del Tren Maya*. Instituto Mexicano para la Competitividad A.C., 6 de marzo de 2019, pág. 8.

Si se revisan los principios en los que se basan las propuestas de ordenamiento territorial en otros países⁶, se puede notar que el desarrollo previsto en ese aspecto en México se aleja completamente de ese modelo, el cual no podría menos que adoptarse, particularmente en una etapa sin precedentes como la actual, en que están por dejarse sentir las consecuencias irreversibles de una catástrofe climática. Lo mínimo que podría hacerse en nuestro país, es luchar por revertir la tendencia de ese proceso que se vislumbra como una fatalidad en el horizonte mundial.

¿Las estaciones y la construcción de nuevos centros urbanos se adecuarán a las necesidades y características de las poblaciones locales?

Eliana Acosta Márquez, antropóloga, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia

Desde que se anunció la construcción del denominado Tren Maya cuando Andrés Manuel López Obrador era presidente electo, han circulado diversos discursos sobre lo que se prevé de este proyecto. Los múltiples dichos y los actos políticos cada vez más frecuentes, contrastan con la escasa información oficial que haga público y aclare de qué va el recién nombrado *Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la Región Sureste de México - Corredor Regional Tren Maya*, el cual se perfila como el principal proyecto de infraestructura del actual gobierno.

De manera paralela a las declaraciones del presidente, gobernadores, secretarios de Estado y otros funcionarios públicos, organizaciones, académicos, activistas y periodistas, pronto advirtieron que este proyecto implicaba más que un tren y que habría que considerarlo como una actualización del Plan Puebla-Panamá o del Proyecto Mesoamérica, y como parte de un contexto de despojo vinculado al turismo, la entrada de monocultivos y transgénicos, la introducción de plantas eólicas y fotovoltaicas y, especialmente, al Acuerdo para la Sustentabilidad de la Península de Yucatán (ASPY) y de la implementación una

⁶ Por ejemplo en la CEUT (Consejo de Europa, 1983) donde se visualiza el *ordenamiento territorial* como la expresión geográfica de las políticas de la sociedad en todos sus aspectos; el desarrollo equilibrado de las regiones, y la utilización racional del territorio. Lo mismo en la Carta Europea de Ordenamiento del Territorio en que se parte de la existencia de conciencias regionales, y se concibe como democrático, global y prospectivo al tomar en cuenta el análisis de las tendencias a largo plazo de los procesos económicos, ecológicos, sociales y culturales. Véase M.A. Troitiño, 2006. "Ordenamiento del Territorio y Desarrollo Territorial: la Construcción de las Geografías del Futuro", en: *Geocalli, Cuadernos de Geografía*, México, Universidad de Guadalajara. Año 7, núm.14, pp.17-68.

“economía verde”.⁷ Todo esto en el marco de una geopolítica global orientada a un nuevo ordenamiento territorial y a la expansión del capital transnacional.

Desde la perspectiva gubernamental este proyecto se concretará en un desarrollo socioeconómico de la región y de las comunidades locales basado en un nuevo ordenamiento territorial y paradigma de turismo sostenible e incluyente. Presumiblemente el aprovechamiento del potencial turístico traerá una derrama económica, creación de empleos, distribución de la riqueza y crecimiento de infraestructura de servicios para los habitantes de la región.

Perspectiva que ahora se confirma con el actual convenio firmado por Fonatur y ONU-Hábitat es que el Tren Maya como proyecto turístico justamente debe concebirse como un nuevo ordenamiento territorial que junto con las estaciones prevé la construcción de nuevos centros urbanos que fungirán como aquellos polos donde se propicie un esperado “desarrollo integral regional, territorial y urbano de la región sureste de México”.⁸ En efecto, se contemplan 15 estaciones y la edificación de nuevos asentamientos en los cuales el 70% será área verde y el 30% será urbanizado bajo la premisa de “preservar el patrimonio natural y cultural de la región” con base en cinco principios: 1) crear un corredor regional basado en un esquema de ordenamiento del territorio, 2) redefinir el sistema regional de ciudades, 3) repensar y cambiar ventajas comparativas de las microrregiones, 4) determinar los papeles de intermediación de algunas ciudades para articular zonas urbanas y rurales; 5) evitar la generación de desigualdades en el territorio.

En palabras de Eduardo López Moreno, Director Interino de ONU-Hábitat, “se construirán 1,525 Km de oportunidades que mejorarán la calidad de vida de todos los habitantes del sureste mexicano. El Tren Maya llevará derechos y oportunidades a esta región que es una de las más rezagadas del país. Hay una deuda histórica con el sureste de México”.⁹

En ese contexto, recientemente diversas organizaciones y colectivos mayas de la Península han advertido que:

Oleadas de promesas de cambio fluyen en los caminos de nuestros pueblos, en nuestras asambleas y nuestras familias; historias que hablan de un futuro luminoso, de la llegada del desarrollo y los beneficios para nuestras comunidades con el Tren ‘Maya’. 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, recrudesciéndose 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

⁷ Samuel Rosado, Ramón Vera-Herrera, “¿Tren Maya? Auge de acaparadores, desprecio por la gente”, *Ojarasca, La Jornada*, <http://ojarasca.jornada.com.mx/2019/04/12/tren-maya-auge-de-proyectos-acaparadores-desprecio-por-la-gente-2877.html>

⁸ Véase, <https://onuhabitat.org.mx/index.php/noticias/noticias-de-onu-habitat-en-mexico/tren-maya>

⁹ *Ibidem*

legales de la tierra que nos fue reconocida gracias a la lucha de nuestros antepasados.

10

Sin duda, la perspectiva gubernamental contrasta con la de las organizaciones mayas convocadas en este pronunciamiento. En el discurso oficial, corroborado por la Consulta Nacional llevada a cabo en noviembre del año pasado, la mayor parte de la población de la Península, cerca del 90%, está a favor del Tren Maya. Sin embargo, entre el manejo mediático y el Estado con todos sus aparatos, se han velado otras voces. En ese sentido, más que preponderar el número o la mayoría -que por cierto habría que demostrar en una Consulta bien hecha y con base en el Convenio 169 de la OIT-, es preciso dar cuenta del sentido de las razones y de la fuerza de los argumentos de aquellos con una mirada distinta. Desde la antropológica es fundamental dar cuenta del punto de vista de los actores, pero también de las evidencias y, particularmente, de las contradicciones entre lo que se dice y hace, así como del devenir de los hechos. Bajo esa perspectiva, es necesario entrever los posibles riesgos y los impactos sociales y territoriales en caso de que concrete este proyecto.

Posible desintegración de las comunidades y su relación ancestral con el territorio

Ante la implementación de un nuevo ordenamiento territorial que incluye la construcción de estaciones y la edificación de centros urbanos, es necesario dar cuenta que este proyecto a la vez que implica la deforestación de la selva, la venta de tierras, el cambio de uso de suelo y la especulación inmobiliaria, conlleva también la penetración de una lógica mercantil que cosifica el territorio, privatizando la tierra y la vida, violentando así las propias formas de valoración mayas. Esta lógica entra en contradicción con los propios asentamientos y viviendas de las poblaciones, así como con el modo que los mayas tienen de relacionarse con la tierra y las semillas y con las formas de trabajar y hacer comunidad.

Al respecto, Víctor Toledo, Narciso Bassols y otros investigadores han subrayado dos rasgos de la cultura maya: "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."¹¹

Estos rasgos se engloban en lo que ellos llaman una *estrategia de uso múltiple*, la cual 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

¹⁰ "Pronunciamiento de Organizaciones Mayas de la Península de Yucatán, Mérida, Yucatán, 19 de junio de 2019, <https://asambleamaya.wixsite.com/muuchxiinbal/single-post/2019/06/22/Pronunciamiento-de-Organizaciones-Mayas-de-la-Pen%C3%ADnsula-de-Yucat%C3%A1n>

¹¹ Víctor Toledo, *et. al.*, "Uso múltiple y biodiversidad entre los Mayas Yucatecos (México)" *Interciencia*, Asociación Interciencia, Caracas, Venezuela, vol. 33, núm. 5, mayo, 2008, pp. 345-352 p.346

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 correspondan con el territorio de las comunidades mayas. Contrastando así, el centro con la periferia, esto es, el espacio donde se concentra la población originaria y el polo modernizador donde se encuentra el desarrollo turístico, comercial e inmobiliario.

Comunidad del Poniente de Bacalar.

Autora: Eliana Acosta, 2019



Contexto muy distinto a lo que ha declarado recientemente el titular de Fonatur: "Si dejamos que las cosas pasen como están pasando hasta ahora, la selva se va a acabar. Muchos ambientalistas dicen 'no toquen'. Pero, ¿qué está pasando? O entramos o se termina de acabar la selva".¹² Dichos que revelan un desconocimiento de los pueblos originarios y su contexto, aun cuando se declare y parta del principio de la adecuación del Tren Maya, y del desarrollo integral territorial asociado, a sus necesidades y características. Los actuales mayas, hombres campesinos y mujeres trabajadoras, son depositarios de un conjunto de saberes configurados históricamente que han hecho posible no sólo la continuidad de su cultura, sino también de la *cadena de la vida*. 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, los huertos, el monte y la selva, y los cuerpos de agua. Lo cual a su vez es patente en sus formas de vivienda y patrón de asentamiento, integrando la casa (con técnicas de construcción antiguas) con el huerto, y el manejo de la tierra a través de sistema rotativo de tumba-roza-quema y el cuidado del monte y la selva.

Justamente, la noción ancestral del cosmos maya se expresa en las formas en que las comunidades construyen y significan los distintos espacios a través de su vida cotidiana y ritual. Refiere la antropóloga Ella Fany al respecto: "todo lugar es sagrado, todo lugar

¹² Oscar Santillán, "Tren maya: cambio de ruta y nuevo enfoque", *Eje central*, 17 de junio de 2019

tiene su dueño, pero más los cenotes, las cuevas, los *múules* (cerros), 'las ruinas' los caminos viejos, los *beel moson* (caminos o rumbos de los remolinos), el monte y todo lugar donde esté vivo, tiene su dueño".¹³ Estos dueños son nombrados en maya *Yumitsilo'ob*, son ellos los que cuidan y protegen estos sitios y con los cuales se establecen complejas relaciones e intercambios rituales.

Además de esta concepción del territorio es fundamental la valoración sobre el maíz y particularmente de la práctica de *hacer milpa*. Por una parte, está el conocimiento sobre el maíz, nombrado *ixín* en maya - "seno de mujer" en su traducción-, en particular, 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, refiere Alfredo Tumin Cuxim, 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".¹⁴

En el contexto de la implementación de proyectos de desarrollo en la región en el que el Tren Maya es otro que se suma a un entramado de despojos, los pueblos entre un nudo de tensiones y contradicciones han defendido su tierra y su manera de vivir. Han cuidado las semillas nativas ante los transgénicos, procurando el "corazón y don del maíz", "hacen milpa frente a los monocultivos y defienden este saber ante el "maíz producto", siguen el sistema roza-tumba-quema ante el sistema mecanizado y cuidan de las abejas y de la practica también ancestral de la apicultura ante los agrotóxicos que envenenan la tierra.

Son pueblos campesinos que ahora se encuentran en una nueva coyuntura en el que el Estado los convoca a hacer socios de un nuevo modelo de desarrollo. En palabras de Jiménez Pons: "Precisamente con ese esquema queremos que los pueblos originarios contribuyan y que sea negocio de ellos. Que no sea un quítate que ahí te voy. No queremos comprarle a nadie, queremos que se suban al desarrollo, que se queden como socios. Posiblemente algunos grupos muy modestos se les tenga que dar un anticipo para que estén tranquilos y yo creo que se les va a cambiar considerablemente su condición económica, se les va a hacer un sistema próspero y evidentemente que esto se haga bajo sus propios términos o sea que culturalmente cuidemos que el efecto no sea desplazarlos, ni que sea excluyente".

Se busca configurar un nuevo ordenamiento territorial en el que lo pueblos estén volcados al turismo y provean con su fuerza de trabajo las nuevas ciudades, entregando su

¹³ Ella Fany, *et. al.*, ULU'UMIL MAAYA WÍNIKO'OB: LA TIERRA DE LOS MAYAS", Diálogo con el territorio. Simbolización sobre el espacio en las culturas indígenas de México, Alicia Barabas (coord.), México, INAH, 2003, Tomo I, pp.273-360 (Etnografía de los Pueblos Indígenas de México), p. 284.

¹⁴ Entrevista a Alfredo Tumin Cuxim, Blanca Flor, Poniente de Bacalar, Quintana Roo, 26 de abril de 2019.

tierra y abandonando el campo o cambiando su relación ancestral con la tierra y sus formas de organización comunitaria que los hacen autónomos. Se fincarán empresas responsables del capital, intereses y mantenimiento de las nuevas ciudades, que como dicta su razón de ser, procurarán la mayor ganancia. Empresas que buscan negocios rentables a través de un turismo “sustentable y ecológico” pero que se sustenta en el mismo principio: apropiación del territorio para la venta de bienes raíces, la construcción de hoteles y espacios recreativos, introducción de monocultivos y generación de energía. Todo orientado a proveer las múltiples demandas del turismo y recreación de escenarios “lindos, ecológicos y orgánicos” para los turistas con alto poder adquisitivo.

Queda la pregunta si el Estado será consecuente con respetar los límites de capacidad de carga considerando factores económicos, ambientales, sociales y culturales ante la entrada del capital bajo sus múltiples modalidades o continuará por la senda de mitigar los daños y “tapar parches” frente a la deforestación de la selva, la privatización de la tierra, la contaminación de las fuentes de agua, la introducción de monocultivos y agrotóxicos y la mercantilización de la vida.

Cabe terminar preguntándonos con Víctor Toledo, el actual secretario de Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) si éste será “un proyecto alternativo al modelo neoliberal, desde abajo y para todos”, un Plan Maya por la Vida”, diría él, con una planeación participativa y así impulsar un turismo controlado, diverso y alternativo, basado en las potencialidades y limitaciones de cada región”.¹⁵



Vivienda maya en el oriente de Bacalar.

Autora: Eliana Acosta, 2019

¹⁵ Víctor Toledo, “El tren maya: ¿sueño o pesadilla?”, Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad, 5 de diciembre de 2018, <https://www.uccs.mx/article.php?story=el-tren-maya-sueno-o-pesadilla>

Eje 2. Violencia y turismo de masas



*Muelles privados en la laguna de los Siete Colores, Bacalar, Quintana Roo.
Autor: Jaime Quintana, 2019*

¿La propuesta de desarrollo turístico que plantea el Tren Maya representará “una herramienta de integración y reconciliación social”?¹⁶

Giovanna Gasparello, antropóloga, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia

De paraísos del ocio a 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”.

Durante un reciente recorrido de investigación de campo en comunidades del municipio de Bacalar, Quintana Roo y en Mérida, Yucatán, atestiguamos 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. Observando 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), se puede 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 –lavado de dinero en la construcción de infraestructura turística y operación de negocios, narcotráfico, trata y prostitución, etc.-

Esta situación es consustancial al modelo de desarrollo turístico masivo impulsado por la inversión público-privada en el Centro Integralmente Planeado de Cancún, a principio de los años setenta. Las enormes inversiones necesarias para la construcción de una ciudad con esas características se atrajeron ofreciendo “facilidades” (impunidad fiscal, laboral o ambiental), así que la dimensión “ilícita” y la preponderancia de los intereses económicos de políticos locales ha sido una constante desde ese entonces y hasta el último exgobernador, Roberto Borge (2011-2016), actualmente en la cárcel por corrupción y especulación en el acaparamiento de tierras.

¹⁶ (Estrategia Nacional de Turismo 2019-2024)

En los años noventa, cuando inició a crecer el poder político y económico de los cárteles del narcotráfico, El Cártel de Juárez se implantó en la costa caraíblica 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. 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, en el cual fueron involucradas más de cien personas: desde el entonces gobernador y ahora convicto, Mario Villanueva *El Licenciado*, hasta Amado Carrillo Fuentes *El Señor de los Cielos*, quien fungía como jefe del Cártel de Juárez, pasando por una decena de altos mandos del Ejército y conocidos políticos.

La región es clave para los distintos giros de la economía criminal: el tráfico, principalmente de cocaína, hacia Estados Unidos; la venta directa en el cada vez más próspero mercado local, que incluye también la enorme red de prostitución en los “club” nocturnos;¹⁷ y la reinversión “blanqueada” de las ganancias obtenidas. Lo observado impone un cuestionamiento sobre el “modelo de desarrollo” que este tipo de “turismo” conlleva: un turismo que incluso se ha transformado desde el 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.

La afluencia turística en la región va en aumento; tan solo en 2017, visitaron la Riviera Maya 11.5 millones de turistas, 2.3% más que en 2016.¹⁸ Y con ello, aumenta el consumo local de sustancias ilegalizadas, principalmente de cocaína. Asimismo, la región ha recobrado importancia como ruta náutica para el tráfico directo de la coca colombiana hacia Estados Unidos: es la ruta del Caribe, ya activa en los años noventa y sucesivamente sustituida por el tráfico terrestre.¹⁹

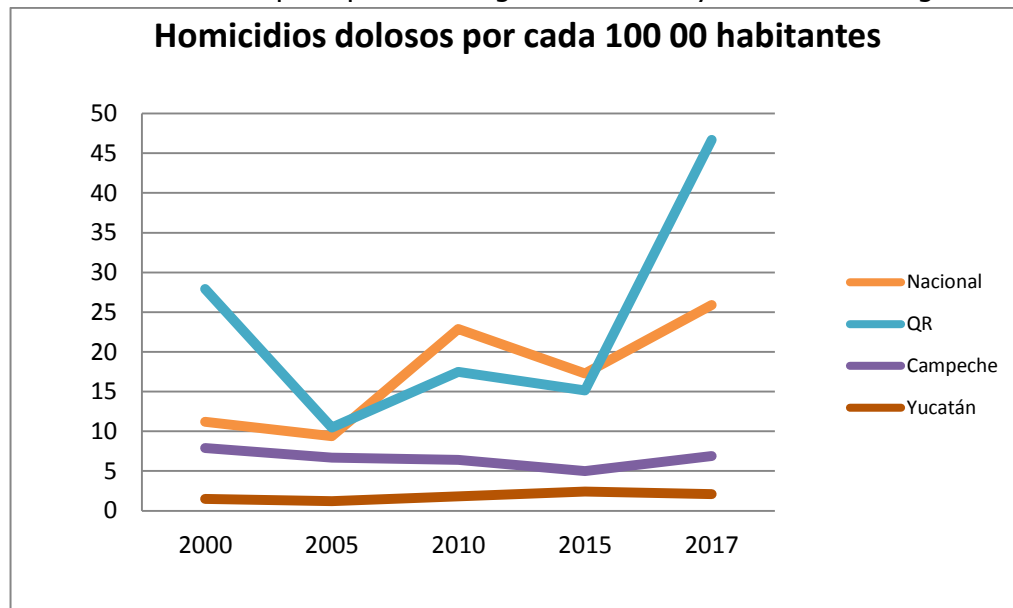
Actualmente, el control de las “plazas” de las dos joyas del Caribe, Cancún y Playa del Carmen, es disputado por cuatro cárteles: el de Sinaloa, del Golfo, los Zetas y el Cartel de Jalisco Nueva Generación. Al igual que en otros contextos, la fragmentación criminal y la disputa por el control de mercados territoriales determina el incremento de la violencia directa en homicidios y ejecuciones, y el correlativo crecimiento de los índices delictivos y de los indicadores en la percepción de inseguridad. La situación en este aspecto ha empeorado significativamente en el bienio 2018-2019, durante el cual se han verificado varios homicidios masivos en bares y clubs nocturnos de Playa del Carmen y Cancún.

¹⁷ <https://lasillarota.com/especialeslr/asi-se-mueve-la-droga-en-quintana-roo/136036>, 16 enero 2017; <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/alejandro-hope/nacion/2017/01/18/playa-del-carmen-nadie-hizo-caso>; 18 enero 2017; <http://www.emsavalles.com/EX110487/fundador-de-zona-divas-lavaba-dinero-con-6-empresas>, 6 abril 2019.

¹⁸ Secretaría de Turismo de Quintana Roo, “¿CÓMO VAMOS EN TURISMO EN QUINTANA ROO? ENERO-OCTUBRE 2018 vs 2017”; “Indicadores Turísticos Enero - Diciembre 2017”.

¹⁹ “Los narcos, amos del Caribe y del canal de Yucatán”, 26 mayo de 2001, <https://www.proceso.com.mx/184709/los-narcos-amos-del-caribe-y-del-canal-de-yucatan>; “Ruta de distribución de droga”, 25 de mayo de 2019, <https://www.porestto.net/2019/05/25/ruta-de-distribucion-de-droga/>; “El Caribe, la ruta preferida del narco”, 5 noviembre 2013, <https://sipse.com/mundo/resurge-el-caribe-como-ruta-del-narco-59797.html>

Entre los distintos indicadores que pueden develar el incremento de la violencia directa ligada a la criminalidad organizada, los homicidios dolosos son tal vez el dato más contundente. Enfatizaremos su evolución a nivel estatal y en algunos municipios, junto con los resultados relativos a la precepción de seguridad estatal y urbana en la región.



Elaboración de datos: Giovanna Gasparello. Gráfica: Violeta Núñez. Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI): Censos de población 2000 y 2010, Encuestas intercensales 2005 y 2015; víctimas de homicidio según consta en la base de datos de estadísticas vitales, que presenta los homicidios contabilizados a partir de certificados de defunción (disponibles de 1990 a 2017); Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SNSP), Datos abiertos de incidencia delictiva Investigaciones de homicidio según reportan las agencias del Ministerio Público (disponibles de 1997 a 2017); Víctimas de homicidio, que presenta los homicidios denunciados ante agencias del Ministerio Público (disponibles de 2014 a 2017).

La **tabla 1** y **gráfica 1** expresa la evolución de la tasa de incidencia del delito de homicidio doloso (intencional) por 100.000 habitantes, así como la cifra absoluta en cada uno de los tres estados peninsulares. Es notable que Campeche y Yucatán, estados con un desarrollo turístico mucho menor que Quintana Roo, hayan mantenido una incidencia muy baja de homicidios dolosos y de los demás hechos violentos (se han mantenido por una década entre los estados más “pacíficos” del país, según el Mexico Peace Index).²⁰ Por su parte, la economía pujante de la costa caraílica trae por correlato una elevada tasa de homicidios, que en 2018 casi dobla la media nacional. Según el citado Index, Quintana Roo cuenta también con la más elevada tasa de impunidad (Impunity Index score).

²⁰ Véase los reportes denominados “Mexico Peace Index” del Institute for Economics and Peace, que reúnen datos relativos al periodo 2006-2018.

Año	Tasa de homicidios dolosos por cada 100.000 habitantes Media Nacional (INEGI)	Estado	Población total	Homicidios dolosos	Tasa de homicidios dolosos por cada 100.000 habitantes	Estado	Población total	Homicidios dolosos	Tasa de homicidios dolosos por cada 100.000 habitantes	Estado	Población total	Homicidios dolosos	Tasa de homicidios dolosos por cada 100.000 habitantes
2000	11.2	Quintana Roo	874.000	244	27.9	Campeche	690.700	55	7.9	Yucatán	1.658.210	26	1.5
2005	9.4		1.135.309	119	10.48		754.730	52	6.7		1.818.948	22	1.2
2010	22.9		1.325.578	233	17.5		882.000	57	6.4		1.955.577	36	1.8
2015	17.3		1.505.785	228	15.14		899.931	45	5		2.097.175	51	2.4
2018	27		1.620.000 (estimado)	763	46.7		1.000.000 (estimado)	69	6.9		2.150.00 (estimado)	47	2.1

TABLA 1. Tasa de homicidios dolosos en los tres estados peninsulares, 2000- 2018.

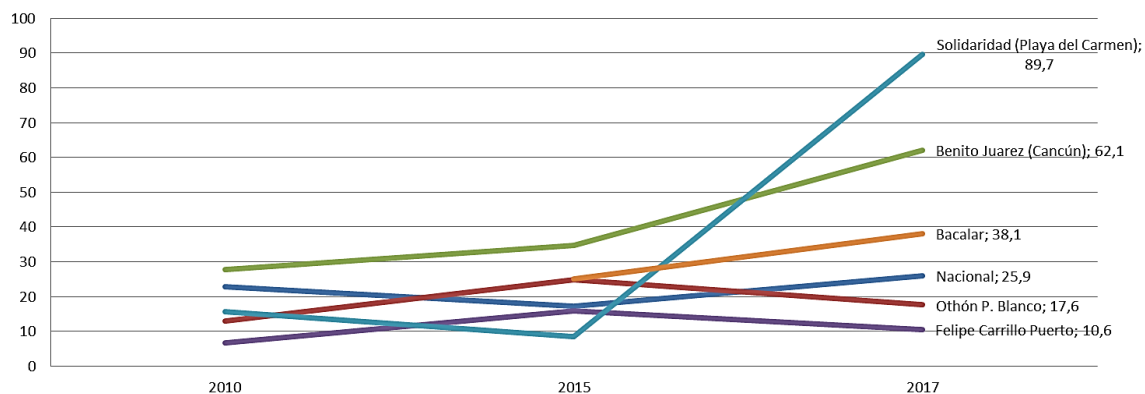
Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Censos de población y Encuestas intercensales; y del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, Datos abiertos de incidencia delictiva.

El indicador de la percepción ciudadana también ofrece datos muy relevantes con relación a 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, del INEGI) y de la más reciente Encuesta de Seguridad Pública Urbana (ENSU, INEGI) coinciden: más de la mitad de la población (en casos la gran mayoría) se siente insegura en su ciudad, colonia o calle; desconfía de la policía y percibe un deterioro en el contexto social y de seguridad. Pero tal contexto no es una novedad: hace ya una década (2008), el 75% de los encuestados en Playa del Carmen por el Observatorio Urbano de la Riviera Maya declaró sentirse inseguro en la calle,²¹ esto es, en el espacio público, lo que implica la reducción de las actividades sociales y la modificación de los patrones de comportamientos individuales en casi la mitad de la población.²²

Según datos del INEGI, en 2016, el 57,5% de la población estatal consideraba la inseguridad el principal problema,²³ porcentaje que llegaba al 77% para los habitantes en la ciudad de Cancún.²⁴ En la misma ciudad, apenas tres años después (marzo 2019), la misma encuesta llegó a un hallazgo alarmante: el 93.3% de la población se siente insegura, lo cual corresponde al incremento exponencial de las cifras de asesinatos y hechos violentos.

La ciudad de Cancún, engendrada como “Centro Integralmente Planeado” por FONATUR, y su vecina Playa del Carmen, muestran un incremento acelerado de la violencia criminal, como se evidencia en la **tabla 2** y **gráfica 2** que compara el número de homicidios dolosos y la tasa por cada 100.000 habitantes. El contraste con la situación en los municipios de Felipe Carrillo Puerto (no turístico) y Othón P. Blanco (que alberga 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. Si la situación de Cancún es preocupante, la de Playa del Carmen denota una emergencia insoslayable: la tasa de homicidios dolosos por 100.000 habitantes llega a 89.9, más de tres veces la media nacional.

Homicidios dolosos por cada 100 00 habitantes en cinco municipios de la Península de Yucatán



²¹ Atlas de incidencia delictiva de las principales ciudades de Quintana Roo, 2008.

²² INEGI, Encuesta Nacional de Seguridad pública Urbana (ENSU, 2016).

²³ INEGI, Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE, 2016).

²⁴ INEGI, Encuesta Nacional de Seguridad pública Urbana (ENSU, 2016 y 2018).

Elaboración de datos: Giovanna Gasparello. Gráfica: Violeta Núñez. Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI): Censos de población 2000 y 2010, Encuestas intercensales 2005 y 2015; víctimas de homicidio según consta en la base de datos de estadísticas vitales, que presenta los homicidios contabilizados a partir de certificados de defunción (disponibles de 1990 a 2017); Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SNSP), Datos abiertos de incidencia delictiva Investigaciones de homicidio según reportan las agencias del Ministerio Público (disponibles de 1997 a 2017); Víctimas de homicidio, que presenta los homicidios denunciados ante agencias del Ministerio Público (disponibles de 2014 a 2017).

Municipio	2011			2015			2017			2018		
	Población total (Censo INEGI 2010)	Homicidios dolosos (SNSP)	Tasa de homicidios dolosos por cada 100 000 habitantes	Población total (Encuesta Intercensal INEGI 2015)	Homicidios dolosos	Tasa de homicidios dolosos por cada 100 000 habitantes	Población total (estimado)	Homicidios dolosos	Tasa de homicidios dolosos por cada 100 000 habitantes	Población total (estimado)	Homicidios dolosos	Tasa de homicidios dolosos por cada 100 000 habitantes
Tasa de homicidios dolosos por cada 100 000 habitantes Media Nacional (INEGI)			24			16.9			25.9			27
Felipe Carrillo Puerto	75 026	5	6.6	81 742	13	15.9	83 742 (estimado)	4	1.4	84 742 (estimado)	9	10.6
Othón P. Blanco	223 553	29	12.9	224 080	56	24.9	225 080	17	7.5	226 080	40	17.6
Benito Juárez (Cancún)	661 176	184	27.8	743 000	260	34.6	810 000	250	30.8	848 000 (estimado)	527	62.1
Solidaridad (Playa del Carmen)	159 310	25	15.6	209 634	18	8.5	235 000	98	41.7	245 000	220	89.7
Bacalar	El municipio es de nueva creación, antes era parte de Othón P. Blanco			39 111	10	25	39 200	12	30.6	39 280	15	38.1

TABLA 2. Tasa de homicidios dolosos en cinco municipios de Quintana Roo, 2011-2018.

De los datos resalta la elevada incidencia en homicidios dolosos en el municipio de Bacalar, de reciente creación y muy escasa población; se trata de un municipio prevalentemente rural, pero en el cual se ubica una laguna llamada De los Siete Colores, muy codiciada por un incipiente desarrollo turístico que aún no es masivo pero que apunta a serlo. Actualmente, Bacalar reúne en escala pequeña todos los grandes problemas que acompañan el 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. Cabe señalar que el municipio muestra una alta vulnerabilidad por la avalancha turística que se aproxima desde su declaración de "Pueblo Mágico" y que aumentaría exponencialmente con la instalación de la estación del Tren Maya. Asimismo, la zona es extremadamente vulnerable y justifica los altos niveles de incidencia en homicidios por su ubicación "estratégica" para el tráfico de droga (cercanía a la frontera con Belice y con el puerto de Majahual, donde atracan grandes cruceros y costa en la cual las embarcaciones de los narcotraficantes sueltan el "tiburón blanco", paquetes de cocaína que los pescadores locales recogen y direccionan en la ruta terrestre hacia el norte del estado).²⁵ En tal contexto, un desarrollo turístico sin una escrupulosa planeación y altas medidas de seguridad podría detonar en la ciudad un coctel explosivo de vulnerabilidad, violencia y buisness ilegal.

Según datos periodísticos de abril 2019, la creciente violencia ha provocado la caída del 14% en las reservaciones hoteleras de Cancún, y ha determinado una baja del 20% en los ingresos globales. Frente a la necesidad de "blindar" el potencial económico de la región y "brindar" seguridad a los turistas (más no se expresa la preocupación hacia la población local), en 2018 se incrementó la militarización de la región. En octubre del año pasado, el exmandatario Peña inauguró en Isla Mujeres la Ciudad Militar, alojamiento para la 10^o Brigada de Policía Militar²⁶ destacamentada en la zona e integrada por 1.200 efectivos. En febrero de 2019, fueron enviados otros 1.100 militares de refuerzo,²⁷ pues la ciudad está planeada para hospedar a más de 3.000 soldados. 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 muchos otros estados del país.

Considerando el objetivo declarado del proyecto Tren Maya de impulsar el desarrollo de núcleos urbanos en concomitancia con los destinos turísticos que se promoverán al establecer las estaciones, resulta oportuno resaltar la conexión (tal vez no directa pero en

²⁵<http://www.porestto.net/2019/01/01/foco-rojo-en-bacalar-por-ejecuciones/>;
<https://www.porestto.net/2019/05/25/ruta-de-distribucion-de-droga/>

²⁶ Que a lo largo de este año cambiará nombre en Guardia Civil, pero manteniendo los mismos elementos.

²⁷ <https://expansion.mx/nacional/2019/02/19/cancun-refuerza-la-seguridad-con-1-100-militares>

todo caso efectiva) entre el incremento de la incidencia delictiva, el incremento demográfico, el crecimiento urbano y el crecimiento económico.²⁸

En la década 1980-1990 Cancún presentó una tasa de crecimiento demográfico entre las más altas de AL, al pasar de 33mil habitantes en 1980 a 167mil en 1990. En las décadas sucesivas ha ido duplicando su población: contaba 397mil habitantes en el año 2000, mientras en el 2015 la población real se estimaba en 800mil habitantes. A estos, claro, hay que sumar el número de turistas, que en 2017 fueron 11.5 millones.

La mancha urbana ha crecido de manera aún más ingente: en 1980 ocupaba 663 hectáreas; en el 2000 ocupaba 4.335 y en el 2011 había más que cuadruplicado esta extensión, llegando a superar las 19mil hectáreas. Basándose en esta tendencia, las autoridades municipales estiman que en 2025 la superficie urbanizada de Cancún llegue a ocupar casi 33mil hectáreas.²⁹

Por su parte, lo que en los documentos oficiales viene definida “derrama económica” y que se refiere al total de los ingresos derivados del turismo registrados por empresas legalmente constituidas (otra cosa es la ya mencionada economía sumergida) es seguramente imponente: en 2016, Quintana Roo captó el 33.6% del total de divisas que ingresaron al país por concepto de turismo.³⁰ A pesar de tener un PIB per cápita entre los más altos del país (170 mil pesos por habitante), en el estado alberga una elevadísima desigualdad económica, que difícilmente será resuelta 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.

Según el Observatorio Urbano de la Riviera Maya, el alto índice de delitos del fuero común que caracteriza Quintana Roo desde la década de los noventa está relacionado con las altas tasas de crecimiento poblacional (4.7 %) y de migración (3.7 %), que se elevan cuatro veces por encima del promedio nacional (inegi, 2005). “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” (2008:27).

Es evidente que un desarrollo demográfico y urbanístico tan acelerado acarrea incontables problemas sociales, entre ellos, el correlato incremento delictivo que se manifiesta principalmente en las grandes ciudades turísticas y de servicios como Cancún, Chetumal, Playa del Carmen y Cozumel, que albergan profundas desigualdades sociales. El contexto regional de Cancún y la Riviera Maya son un ejemplo contundente de la relación y

²⁸ Esto se desarrollará de manera más articulada en otro documento, abordando las distintas dimensiones de la violencia –estructural, cultural, directa- que la relación entre los factores mencionados puede detonar, principalmente en relación a la violencia estructural, alimentando las relaciones exclusión y explotación.

²⁹ Todos los datos citados anteriormente son extraídos del documento de planificación para el “Taller sectorial para la modificación del ordenamiento ecológico del Mpio. de Benito Juárez, Quintana Roo”, del 2011.

³⁰ “Indicadores Turísticos Enero - Diciembre 2017”, Secretaría de Turismo de Quintana Roo.

retroalimentación que existe entre la violencia directa y la violencia estructural (expresada en desigualdad, exclusión y explotación).

Consideramos por lo tanto que el impulso al desarrollo de nuevos núcleos urbanos con vocación exclusivamente turística, basada en un modelo de turismo de masas análogo al que impera en la Riviera Maya, en el contexto social y político que actualmente caracteriza la península, en línea de tendencia y con muchas probabilidades conllevará problemáticas parecidas a las descritas, en particular en relación al incremento exponencial de la violencia criminal.

¿Qué impactos tiene el *turismo de masas* en las comunidades y la biodiversidad?

¿El Tren Maya fomentará el turismo de masas o articulará otro modelo de turismo?

Antonio Machuca antropólogo, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia

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 lo encontramos de modo persistente en la actualidad, solo que en grado menor y sin la fuerza de atracción que tuvo originalmente en las grandes zonas hoteleras del país.

El turismo de masas expresa las características de un modo de organización de la producción económica y de 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 un público numeroso, que se moviliza y concentra en los principales destinos y centros vacacionales en los que se atiende y proporcionan servicios dentro de esquemas *homogeneizadores*. Estos comprenden, principalmente, los medios de transporte y la edificación de habitaciones en hoteles y restaurantes con 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, ocasionando la transformación drástica de los paisajes vernáculos además de suscitar una urbanización desordenada y una segregación social concomitante.

Aunado a ello, se diseña una planeación para usuarios distintos de los habitantes originales, previendo 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 considerados “idílicos” los desarrollos urbanos modernos, ocasionando la contaminación y depredación sin contemplaciones de ecosistemas de regiones muy amplias. Por otra parte, ha producido marginalidad y desigualdades sociales y económicas 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 costos 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”³¹ cuando no son desplazados. Según Ivan Murray, “los espacios hiperturísticos cristalizan las contradicciones y desigualdades que se dan a escala planetaria. En pocos lugares del planeta coinciden espacio-temporalmente desigualdades tan profundas como las que se pueden observar por ejemplo, entre esos turistas que viajan “a todo tren” y las sociedades que los acogen en las periferias turísticas”.³²

Si el turismo de masas se asocia a la etapa fordista y se perfila con ella, es con la globalización que se manifiesta y deja sentir en toda su expresión, esto es como una concurrencia (multilateral) de lo global sobre lo local (*glocalidad*).

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 los destinos de mayor atracción. Se procuró entonces inducir la dispersión territorial, tanto de los visitantes como de los propios servicios de hospedaje, aunado a la diversificación de la oferta vivencial. Lo que dio lugar a que todos los agentes turísticos se dispusieran apresuradamente a ostentar la *sustentabilidad* como un distintivo.

Paradójicamente, con este cambio de *giro* del turismo se estaba inaugurando una etapa más en el proceso de expansión y colonización de tierras, a lo que se añade la ventaja de que se trata de regiones ricas en biodiversidad. Con ello se vio la oportunidad de aprovechar espacios que habrían de aportar una *renta turística* del ecosistema y del paisaje, como no lo había hecho el turismo de masas.

Esta segunda modalidad de turismo, enfocada en la *sustentabilidad*, corresponde al modelo de acumulación capitalista *flexible* (y que no deja de tener impactos) que está presente en el proyecto llamado Tren Maya.³³ Este modelo podría ajustarse de modo más

³¹ Dean Mac Cannell. *Lugares de Encuentro Vacíos*. Edit. Melusina, pág. 15

³² “El Turismo bajo las Lógicas del Capital. Entrevista a Ivan Murray Mas”, *Ecología Política* núm. 52, 2017, pp. 118-122

³³ Habría otra variante que reproduce en parte las características del turismo de masas, pero presenta menor densidad constructiva, así como de concentración de población y establecimientos, además de una clientela más

conveniente a los espacios ecoturísticos de frecuentación 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. Es decir, se trata de una adecuación técnico-espacial entre *sistema de transporte* y centros de *valorización* turísticos.

El hecho de que en estos trenes los costos de mantenimiento y operación no deben ser mayores que los ingresos, implica que se requiera y esté garantizado un número considerable de usuarios, que se calcula entre 600 mil y 800 mil personas”.³⁴ Es una necesidad que este tipo de transporte sea masivo para ser rentable, lo cual entra en contradicción con la pretensión del Gobierno Federal de que será un medio de transporte de bajo impacto. Quizá se intenta que coexistan dos modelos que pueden contraponerse: el de la movilización masiva, y el que intentaría contrarrestar y atenuar el impacto de la muchedumbre, dispersando a los visitantes en las comunidades, lo que de cualquier manera responde a una perspectiva parcial y limitada que solo considera la *huella* ecológica y no las consecuencias restantes de otro orden.

Al tratarse de un sistema de transporte masivo tendrá las mismas consecuencias de saturación de otros instrumentos del turismo de masas, desbordando la capacidad de recepción de visitantes en las localidades: lo opuesto de lo que se propone un modelo distributivo y sustentable. Y en ese sentido el Tren Maya se puede convertir en un factor que detonaría una escalada de sobrepoblación, contraproducente con respecto al esfuerzo por 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 por servicios de “primer mundo”, siendo los mismos que se han generalizado en todo el planeta como consecuencia de la globalización. Esta demanda -que impone un modelo estandarizado de consumo y certificación de los servicios- se presenta tanto en la modalidad (más tradicional) del turismo de masas, como en la supuestamente más ecológica de nichos. Lo que se ve acentuado como consecuencia de la competencia mundial entre regiones turísticas, alterando en cualquier caso las condiciones de vida de las pequeñas localidades.

selecta, pero se distingue por crecer de modo *extensivo*, ya que avanza más sobre la expropiación de tierras (por ejemplo para campos de golf). Los Centros Integralmente Planeados (CIP), o los centros hoteleros como el de Bahía Banderas, Nayarit son un ejemplo de este tipo.

³⁴ Ana Thais Martínez Palacios. *Nota Técnica Proyecto del Tren Maya*. Instituto Mexicano para la Competitividad A.C., 6 de marzo de 2019 pp.4 y 9.

Eje 3. Contradicciones, violaciones y vulneraciones del Tren Maya a los pueblos indígenas y campesinos



Deforestación para la agroindustria en los asentamientos menonitas, oriente de Bacalar, Quintana Roo.

Autor: Jaime Quintana, 2019

¿El Tren Maya beneficiará a los ejidatarios de la Península de Yucatán, mediante su incorporación al proyecto?

Violeta Núñez Rodríguez, economista, Departamento de Producción Económica, Universidad autónoma Metropolitana-Xochimilco

Durante la campaña electoral para la presidencia, el partido MORENA estableció en su *Proyecto de Nación 2018-2024* que “la inversión en infraestructura es la palanca más efectiva para impulsar el desarrollo económico”³⁵. Junto con el Sistema Aeroportuario del Valle de México y al Corredor para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec, se mencionaba al Tren Turístico Transpeninsular como parte de esta visión.

Sobre lo que después sería nombrado como Tren Maya, se indicó que éste buscaba “acercar el desarrollo a las comunidades nativas de la cultura maya”³⁶. Aunado a esto, se estableció que “los sitios arqueológicos de la cultura maya y las comunidades que las rodean deben ser integradas al desarrollo nacional para conservarse mejor y mejorar la competitividad de nuestra oferta turística”³⁷. Así, con una visión de “acercar el desarrollo” y de “integrar al desarrollo”, en el documento de campaña se señaló que en este proyecto participarían el gobierno federal, las empresas privadas, los pequeños propietarios y los ejidatarios. Específicamente se apuntó que en “el tramo de Tulum hasta Palenque se construiría ampliando el derecho de vía de la carretera federal e involucrando como *socios del proyecto* a los *ejidatarios* y pequeños propietarios colindantes”³⁸.

Al respecto, surgen varias preguntas:

¿Se pueden considerar socios aquellos que nunca fueron consultados o interpelados sobre el proyecto que los involucra? ¿A quiénes beneficiará dicha “sociedad”? ¿En qué consiste el Fideicomiso de Bienes Raíces (FIBRA) en el cual los ejidatarios serían “socios”?

¿Las asambleas ejidales expresaron su acuerdo al Tren según lo establece la Ley Agraria?

De acuerdo con la *Ley Agraria*, ley reglamentaría del artículo 27 constitucional, “el órgano supremo de ejido es la asamblea, en la que participan todos los ejidatarios”. En esta

³⁵ Movimiento Regeneración Nacional. *Proyecto de Nación 2018-2024*, MORENA, México, p. 208.

³⁶ MORENA, *Op. Cit.*, p. 213.

³⁷ MORENA, *Op. Cit.*, p. 215.

³⁸ MORENA, *Op. Cit.*, p. 214.

asamblea se deben consultar los diferentes asuntos, entre ellos todo lo relacionado con el destino de las tierras que poseen los ejidos. Cualquier decisión al respecto deberá contar con el consenso de la mayoría de los ejidatarios y asentarse en un acta emanada de la asamblea ejidal, y en algunos casos, deberán participar un representante de la Procuraduría Agraria y un fedatario público.

En lo que corresponde al proyecto del Tren Maya, no se han hecho públicas las actas de asamblea de las varias decenas de ejidos que serán afectados, tampoco se ha hecho mención de que en algún ejido o en algunos ejidos se hayan realizado aún las asambleas para ratificar el acuerdo al tren, el cambio de uso de suelo, etc. Según estas evidencias, los “socios” no se han expresado, lo cual violenta varias fracciones del artículo 23 de la *Ley Agraria*, relativos a la competencia de la asamblea, entre ellos:

V. Aprobación de los contratos y convenios que tengan por objeto el uso o disfrute por terceros de las tierras de uso común;

IX. Autorización a los ejidatarios para... la aportación de las tierras de uso común a una sociedad;

X. Delimitación, asignación y destino de las tierras de uso común así como su régimen de explotación.³⁹

Reiteradas declaraciones de funcionarios involucrados en el proyecto expresaron que una inmensa mayoría de los ejidatarios (80%) están de acuerdo: que *ellos quieren el tren*. Ante esta afirmación se tendrían que transparentar y dar a conocer los resolutivos y las actas de asambleas ejidales, de los 160 ejidos⁴⁰ por donde supuestamente pasará el Tren Maya, de acuerdo con el Registro Agrario Nacional. Sin embargo, hasta junio de 2019, no sabemos con certeza siquiera qué ejidos serán afectados directamente por el paso de la línea férrea y la construcción de las estaciones. Por otra parte, es necesario considerar que podría haber repercusiones en el resto de los ejidos (ambientales, sociales, económicas, culturales), incluso no solamente en los estados involucrados en el proyecto⁴¹.

¿Qué es un FIBRA?

Según el responsable del Tren Maya, Jiménez Pons, el Fideicomiso de Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRA) es la manera en que los ejidos se incorporarán al proyecto, porque “es la única opción que garantiza transparencia y rendimientos justos a mediano y largo plazo”⁴². Dichos Fideicomisos son los instrumentos legales y financieros por medio de los cuales FONATUR, como institución estatal, logrará disponer de tierras que actualmente son propiedad ejidal y privada para la construcción de 15 centros de población contiguos a

³⁹ Cámara de Diputados, “Ley Agraria”, en *Diario Oficial de la Federación*, SEGOB, 25 de junio de 2018.

⁴⁰ Disponible en <https://www.gob.mx/ran/es/articulos/entrega-el-ran-a-fonatur-informacion-de-la-propiedad-social-involucrada-en-el-proyecto-del-tren-maya?idiom=es>. Consultado en junio de 2019.

⁴¹ De acuerdo con el RAN, en los estado donde se llevará a cabo el proyecto del Tren Maya, el número de ejidos es de 5,375. Disponible en <http://www.ran.gob.mx/ran/index.php/sistemas-de-consulta/estadistica-agraria/indicadores-basicos-de-la-propiedad-social>. Consultada en junio de 2019.

⁴² Disponible en <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Fibra-la-mejor-opcion-para-ejidatarios-en-Tren-Maya-20190519-0096.html>. Consultada en junio de 2019.

las estaciones del tren. Al respecto, recordemos que el proyecto busca “asociar a los propietarios con el proyecto para que reciben ingresos por su patrimonio”⁴³. Pero también se indica que en las 15 estaciones, “los propietarios individuales o comunitarios podrán aportar los terrenos para convertirse en socios del desarrollo local”⁴⁴. Es en este sentido que el directo de FONATUR, afirma “que utilizará las Fibras como instrumento para detonar el desarrollo en las 15 estaciones del Tren Maya”⁴⁵.

De acuerdo con la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) los *Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces* (FIBRA) “son una opción de *inversión en inmuebles*, a través de un *fideicomiso*, cuyos títulos se negocian diariamente en la *Bolsa Mexicana de Valores*, bajo la misma normatividad que cualquier otra acción”⁴⁶. La “única opción” para los ejidatarios implica entonces un fideicomiso para entrar al mercado de valores y al mundo de las acciones: un mundo muy alejado de la mayoría de los mundos rurales y de la inmensa mayoría de los ciudadanos (sólo 35 de cada 10,000 mexicanos invierten en la Bolsa).⁴⁷

¿Qué es un fideicomiso?

Según la Suprema Corte de Justicia de la Nación, “es un acto jurídico que debe constar por escrito, y por el cual una persona... destina uno o varios bienes... en *beneficio de otra persona*, encomendando su realización a una institución bancaria llamada *fiduciaria*, recibiendo ésta la titularidad de los bienes” (SCJN, *s. f.*)⁴⁸. Esto implica que sus bienes –en este caso las tierras– se destinarán en beneficio de un tercero, y otros tendrán su titularidad.

En cuanto a los FIBRAS, de manera esquemática, la Bolsa Mexicana señal los siguientes pasos:

1. La empresa aporta el (los) inmueble(s)
2. El fideicomiso recibe el (los) inmueble(s). Entidad administradora
3. El fideicomiso coloca los certificados en la BMV
4. Entrega de certificados a
 - 4.1 Inversionistas institucionales
 - 4.2 Público inversionista
5. Los recursos, producto de la emisión, son destinados al fideicomiso
6. El fideicomiso mantiene la propiedad.
7. La empresa recibe el dinero y/o los derechos fiduciarios (BMV, *s. f.*)⁴⁹

⁴³ <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/11/Tren-Maya.pdf>

⁴⁴ <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/11/Tren-Maya.pdf>

⁴⁵ <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/fonatur-encarga-steer-pwc-y-deloitte-elaborar-plan-del-tren-maya>

⁴⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=WtQRwnTpkIs>

⁴⁷ <https://www.eleconomista.com.mx/mercados/Solo-35-de-cada-10000-mexicanos-invierten-en-Bolsa-20180122-0084.html>

⁴⁸ <http://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/Documentos/Tesis/245/245771.pdf>

⁴⁹ https://www.bmv.com.mx/docs-pub/MI_EMPRESA_EN_BOLSA/CTEN_MINGE/Fibras.pdf

En el caso específico del Tren Maya, los ejidatarios (y propietarios), concebidos como la “empresa”, serán los que aporten “los inmuebles”, que en este caso será la tierra, sobre la que se edificará y construirá la infraestructura necesaria para cada una de las 15 estaciones y centros de población correlatos. Sobre este punto, el director de TMSourcing, empresa que trabaja el tema de los fideicomisos junto a FONATUR, señala: “será un fideicomiso que tendrá como aportación tierra para desarrollar lo que se ha concebido como subcentros urbanos que convergerán con las 15 estaciones que tendrá el proyecto férreo... La tierra de aportación del FIBRA provendrá principalmente de ejidatarios y particulares”⁵⁰. En este tipo de “asociación”, la tierra antes ejidal o privada ahora pasa a ser del FIBRA, mientras “lo que está arriba va a ser del que construye o el que quiera hacer el negocio, y pagará una renta por usar la tierra. El que sabe hacer el hotel va a hacer el hotel”⁵¹.

Las declaraciones de los funcionarios encargados pregonan que los inversionistas sólo podrán rentar la tierra, no comprarla, lo cual garantizaría el derecho de propiedad de sus dueños originarios. Lo que no se explica claramente es que los inversionistas rentarán la tierra al Fideicomiso, pero sus dueños originarios no podrán retirarse del fideicomiso y pedir de vuelta las tierras como si fuera un contrato de arrendamiento que termina: la tierra quedará en propiedad del FIBRA mientras este exista. De acuerdo a uno de los expertos en este tipo de instrumentos financiero, “el propietario que aporta el inmueble, no tiene el derecho de volverlo a comprar, porque hay un beneficio fiscal, que es el diferimiento del impuesto sobre la renta”⁵². Queda entonces la duda de si los ejidatarios nunca más podrían ser “dueños” de la tierra, porque ésta pertenecerá al fideicomiso, lo cual sería un elemento de gran preocupación a futuro.

En el tema de las acciones, existen otras preocupaciones. Al respecto se indica que “el aportante de los bienes inmuebles, permiten el financiamiento de activos inmobiliarios mediante la emisión de certificados en el Mercado de Valores, a través de la oferta pública al distribuirlos entre el gran público inversionista”⁵³. Sobre este tipo de instrumentos financiero, indica la BMV, “invertir en FIBRAS es como ser propietario de una parte proporcional de esos inmuebles y obtener dividendos por sus rentas, pero sin tener que preocuparse por mantenerlos o repararlos en caso de deterioro como lo tendría que hacer el dueño convencional de algún inmueble, ya que éstos son administrados por un profesional del sector inmobiliario”⁵⁴. Estos profesionales, emiten las acciones mediante el mercado de valores (por medio de una Casa de Bolsa, donde cualquier inversionista puede acudir, claro, para lo cual se necesita un mínimo de dinero). El problema es que una parte de las acciones entran a un mercado en donde en el “juego” de la bolsa de valores, puede tener “riesgos”.

⁵⁰ <https://www.eleconomista.com.mx/mercados/Alista-un-Fibra-para-el-Tren-Maya-de-la-mano-del-Fonatur-20190210-0057.html>

⁵¹ <https://www.eleconomista.com.mx/mercados/Alista-un-Fibra-para-el-Tren-Maya-de-la-mano-del-Fonatur-20190210-0057.html>

⁵² <https://www.youtube.com/watch?v=JfFNvIFgLE4>

⁵³ https://www.bmv.com.mx/docs-pub/MI_EMPRESA_EN_BOLSA/CTEN_MINGE/Fibras.pdf

⁵⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=WtQRwnTpkIs>

Los FIBRAS, son considerados como un instrumento híbrido de inversión, ya que se pueden tener beneficios mediante dividendos (renta fija) y mediante rendimientos (renta variable). En éste último es donde existe el riesgo. De acuerdo con alguno de los principales grupos de la banca a nivel mundial, la renta variable “es un tipo de inversión en la que la recuperación del capital invertido y la rentabilidad de la inversión no están garantizadas, ni son conocidas de antemano. Además puede ocurrir que la rentabilidad sea negativa, pudiendo llegar incluso a perder el dinero invertido”⁵⁵. Es en este sentido que la BMV señala que con la renta variable “el rendimiento puede generar utilidades si la plusvalía sube, y puede generar pérdidas si el mercado inmobiliario tiende a la baja”⁵⁶. Pero como bien indica esta trasnacional bancaria, la rentabilidad de la renta variable “depende de distintos factores como pueden ser la evolución de la empresa en la que se invierte, su situación económica, el comportamiento de los mercados financieros, etc.”⁵⁷. Así, como ya ha ocurrido en diversos mercados financieros, las ganancias y beneficios, o incluso todo lo invertido, pueden desaparecer de un momento a otro. Esta es la lógica del capital ficticio en la cual se pretende meter a cientos de ejidos y ejidatarios que la duda es si podrían perderlo todo.



Juan Bautista Yeh, campesino e integrante del Colectivo de Semillas, La Buena Fe, Bacalar, Quintana Roo. Autora: Giovanna Gasparello, 2019

⁵⁵ <https://www.bbva.es/general/finanzas-vistazo/fondos-inversion/que-es-la-renta-variable/index.jsp>

⁵⁶ https://www.bmv.com.mx/es/Grupo_BMV/Instrumentos_disponibles/_rid/965/_mod/TAB_CAPITALES

⁵⁷ <https://www.bbva.es/general/finanzas-vistazo/fondos-inversion/que-es-la-renta-variable/index.jsp>

¿El proyecto del Tren Maya “promoverá el respeto absoluto a los pueblos indígenas”? (folleto oficial)

Giovanna Gasparello, antropóloga, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia

El proyecto denominado Tren Maya, en su estado actual (junio 2019), ha incurrido ya en una serie de violaciones a los derechos reconocidos a los pueblos indígenas, entre ellas:

1. Violación a derechos sustantivos: territorio y libre determinación

Desde una interpretación jurídica estrictamente garantista de los derechos colectivos de los pueblos indígenas, cualquier imposición de obra o programa capaz de afectar “el derecho de propiedad y de posesión sobre las tierras/territorios que tradicionalmente ocupan” es una violación al citado artículo 16 del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo. Este instrumento del derecho internacional fue ratificado por México en 1989 y elevado a rango constitucional en lo que corresponde a la garantía de los derechos humanos en 2011, por lo cual su dictado es vinculante. El derecho al territorio es inescindible del derecho a la libre determinación, que es la base de la deliberación sobre el uso y aprovechamiento de los bienes comunes naturales. La libre determinación está reconocida, desde el 2001, en el artículo 2 de la Constitución mexicana.

Los derechos al territorio y a la libre determinación son derechos sustantivos; éstos, según la tesis jurisprudencial emitida por la suprema Corte de Justicia de la Nación, son aquellos “que se identifican con los bienes de la vida”⁵⁸ y demandan respeto irrestricto. Por lo anterior, en el caso del Tren Maya, la existencia del proyecto en sí ya es una violación a estos derechos sustantivos, porque no deberían planearse de manera arbitraria y por parte de sujetos externos al pueblo como gobierno y empresas, proyectos u obras en territorios cuya propiedad y posesión es claramente atribuida a pueblos indígenas. El proyecto del Tren Maya, al ser un plan de intervención heterodirecta, es en sí también una violación al artículo 7 del citado Convenio 169, que reconoce a los pueblos “el derecho de decidir sus propias prioridades en lo que atañe al proceso de desarrollo”.

⁵⁸ 2013976. I.8o.C. J/2 (10a.). Tribunales Colegiados de Circuito. Décima Época. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 40, Marzo de 2017, Pág. 2416.

2. *Violación al derecho procesal a la consulta*

El manejo político relativo al Tren Maya y el estado actual del proyecto incluyen una serie de violaciones al derecho procesal a la consulta, mismo que permite la garantía de los derechos sustantivos al territorio y a la libre determinación. Dicho derecho es reconocido a los pueblos indígenas en el Convenio 169, que establece la obligación de los gobiernos a “consultar a los pueblos interesados, mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas” como concesiones, permisos o licitaciones “susceptibles de afectarles directamente” (art. 6). También consigna la consulta al realizar planes nacionales para el proceso de desarrollo del país (art. 7), y antes de emprender o autorizar un programa de explotación de los recursos dentro de sus tierras (art. 25). El proyecto del Tren Maya corresponde a todas estas situaciones, y coincide también con aquellas indicadas por la Suprema Corte de Justicia de la Nación⁵⁹ como ejemplares de impacto significativo para los pueblos indígenas y que determinan la obligatoriedad de la consulta (particularmente la “la desorganización social y comunitaria” que provocará el nuevo ordenamiento territorial.

Sustentado en una base de múltiples violaciones, el proyecto ha sido presentado por las autoridades responsables como legal, legítimo y respetuoso de los pueblos y la población interesada. Instrumento de dicho equívoco ha sido, entre otros, la Consulta Nacional realizada antes de la toma de posesión del actual ejecutivo que, entre diez puntos muy disímiles en políticas públicas, incluyó el consenso al Tren Maya. Dicha consulta, en palabra de la jurista y actual Secretaria de Gobernación Olga Sánchez Cordero, carecen de legalidad y su resultado no es vinculante, pero representan una herramienta política y de gobierno, ya que sirven para legitimar las decisiones del ejecutivo, cobijándolas con el respaldo de la voluntad popular.

El soslayo de los derechos fundamentales de los pueblos indígenas y la manipulación de los instrumentos legales para su garantía están entre las preocupaciones expresadas por la Relatora Especial de las Naciones Unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas, en una nota técnica enviada al gobierno de México el 5 de marzo de 2019. El documento subraya que los procesos de consulta ciudadana, caballo de batalla de la Cuarta Transformación, “no garantizan las salvaguardas de los derechos de los pueblos indígenas”.⁶⁰ Al respecto, la relatora recuerda a las autoridades mexicanas la especificidad del proceso de consulta a los pueblos indígenas, ya que “son necesarios procedimientos

⁵⁹ Suprema Corte de Justicia de la Nación, Tesis Aislada 2a. XXVII/2016 (10a.). Segunda Sala, Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época Libro 31, Junio de 2016, Tomo II, pág. 1213.

⁶⁰ Nota técnica sobre la consulta y el consentimiento libre, previo e informado de los pueblos indígenas en México (Febrero 2019), OL MEX 2/2019, 5 de marzo de 2019, p.1 [<http://unsr.vtaulicorpuz.org/site/index.php/es/documentos/special/278-nota-tecnica-consulta-mexico>, consultado el 2 de abril de 2019].

especiales y diferenciados de consultas cuando se afectan los derechos de los pueblos indígenas”⁶¹

Según la jurisprudencia producida por la Corte Interamericana de Derechos Humanos y la Declaración de la ONU (art.10), cada proceso de consulta debe ser *previo* (realizarse antes de realizar cualquier medida legislativa, acto administrativo o autorización); *libre* (sin que exista coerción o intimidación); *informado* (que los pueblos tengan acceso a toda la información relevante para tomar decisiones) y *culturalmente apropiado* (debe respetar las autoridades representativas de los pueblos, además que debe realizarse con procedimientos que correspondan a los sistemas sociales y culturales propios).

El manejo político relativo al Tren Maya y el estado actual del proyecto encarnan una contundente *violación de imposible reparación al carácter de previa*, que no significa antes de que inicie materialmente la obra, sino “desde las primeras etapas de la elaboración y planificación de la medida propuesta”.⁶² Este aspecto es de gran relevancia porque es la principal garantía a los derechos sustantivos a la libre determinación y al territorio, y debería proteger a las comunidades de intervenciones sin su consentimiento. Enumeramos algunas de las acciones institucionales y actos de autoridad que ya violaron este principio:

- realización de una “consulta” sin legalidad que tuvo como objetivo influenciar la opinión pública local y nacional (noviembre 2018)
- instalación de la primera piedra del Tren en Palenque el 16 de diciembre de 2018, en una ceremonia oficial y con la presencia del primer mandatario
- postergación de la consulta “acorde a los estándares del Convenio 169... [hasta que] se cuente con el proyecto ejecutivo”⁶³
- firma de contratos para asesoría por casi 126 millones de pesos (5 abril 2019)
- firma de convenios con otras instituciones
- publicación de las bases de licitaciones para ingeniería básica (1 mayo 2019)
- presentación pública del proyecto ante empresas constructoras e inversionistas (29 de mayo 2019)

Cabe señalar también que las reuniones informales sostenidas por personal de FONATUR con Comisariados ejidales en varios puntos de la península interesados por el hipotético trazo del Tren, y que han llevado los funcionarios a declarar que las comunidades han manifestado su apoyo al proyecto, representa también una grave violación al proceso de consulta, porque se está gestionando un consenso previo sobre una información parcial y no objetiva, que es proporcionada por las mismas instancias promotoras de la obra. Es parte de este proceso la Caravana Informativa “El tren que nos une”, iniciada en el estado de Campeche, y que consiste en jornadas con actividades culturales y de diversión (cine, música, bailables), así como de información sobre los

⁶¹ *Ibidem*, p. 6.

⁶² Corte Interamericana de Derechos Humanos, Caso Pueblo Indígena Kichwa de Sarayaku Vs. Ecuador. Fondo y reparaciones. Sentencia de 27 de junio de 2012. Serie C No. 245. párr. 167 y párr. 180-182. Corte IDH.

⁶³ “Qué es el Tren Maya?”, folleto oficial.

programas federales de Bienestar. En tal contexto, la información veraz sobre el proyecto del Tren es soslayada en eventos mediáticos.⁶⁴

Suplantación e instrumentalización del derecho a autoridades y gobiernos propios

En el contexto regional de la península se está gestando y gestionando el consenso previo al Tren, proceso en el cual los impulsores del proyecto están utilizando de manera instrumental el derecho reconocido a los pueblos indígenas de tener autoridades, representantes y formas de gobiernos propios y elegidos autónomamente (reconocido en el art. 8 del Convenio 169 y en el artículo 2 constitucional). Esta estrategia, que ha sido recurrente para la legitimación de las políticas de gobierno durante largas décadas del régimen priista, se repite con la creación o empoderamiento de liderazgos y estructuras falsamente representativas de los pueblos indígenas interesados.

Es el caso del Consejo Supremo Maya, creado por el indigenismo en los años setenta y actualmente partidista del Tren, o del autonominado Líder Supremo Indígena Nacional, Filiberto Ku, quien declaró públicamente que “el 85% de los indígenas maya quieren el tren”. El nombramiento de “gobernadores indígenas” en cuatro de los cinco estados interesados por el proyecto del Tren, en abril de 2019, muestra tener las mismas características de creación de estructuras funcionales a una negociación “a modo” con las instituciones, en este caso, la “Gubernatura Indígena Nacional A.C.”. Se trata de la misma organización que escenificó la entrega del “bastón de mando” durante la toma de protesta de AMLO como presidente de México, el 1 de diciembre de 2018. Esto conlleva por un lado a serios conflictos sociales ligados a la representación; por otra parte, fomenta la suplantación de las reales estructuras de consenso y deliberación vigentes en las comunidades indígenas, que son las asambleas, y el descrédito de las autoridades comunitarias realmente nombradas por los pueblos.

Violación al derecho a la cultura y a la identidad

En abierta violación al mandato de respetar “la integridad de los valores, prácticas e instituciones de esos pueblos” que expresa el art.5 del Convenio 169 de la OIT, el proyecto del Tren Maya, implicando como objetivo principal el impulso a la industria turística, promueve la mercantilización de memorias, saberes y expresiones artísticas de los pueblos indígenas, lo cual traerá consecuencias inestimables en términos de erosión cultural y enajenación de las dimensiones más íntimas y sustantivas de las culturas. La protección del derecho a la identidad cultural está asentada también en el Art.2 de la CPUM y es señalado como fundamental por las instancias oficiales de protección de los

⁶⁴ A esta actividad está destinado el tercero de los cuatro contratos que a la fecha se firmaron entre el gobierno federal y empresas consultoras. A la empresa El Juego de Llaves fueron asignados más de 25 millones de pesos para dicha Caravana.

derechos humanos.⁶⁵ Según la propaganda oficial y las declaraciones de funcionarios de FONATUR, el papel de la población indígena en el proyecto será ofrecer servicios a los turistas, y poner a disposición de los visitantes las manifestaciones materiales e inmateriales de su cultura a cambio de una retribución económica. La misma denominación “maya” aplicada al nombre del proyecto ferroviario, ya registrado en 2018 como marca en el Instituto Mexicano de la Propiedad Intelectual por la empresa TMSourcing, muestra la expropiación del mismo nombre identificativo de un pueblo para fines comerciales.

En la misma tónica va la instrumentación de la dimensión sagrada y ceremonial indígena en la puesta en escena de un acto político llamado “ceremonia” que serviría, según la narrativa oficial, para “pedir el permiso a la Madre Tierra” a la construcción del Tren Maya. El acto se realizó en Palenque el 16 de diciembre de 2018, contextualmente a la posa de la primera piedra del tren, y contó con la presencia del Presidente de la República.

⁶⁵ *El derecho a la identidad de las personas y los pueblos indígenas*, Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2016; Oswaldo Ruiz Chiriboga, “El derecho a la identidad cultural de los pueblos indígenas y las minorías nacionales: una mirada desde el sistema interamericano”, *Sur-Revista Internacional de Derechos Humanos*, 5(6), 2006, pp. 43-69.

¿Al promover el “talento local y regional” se respetará y fortalecerá el patrimonio cultural, histórico, arqueológico y lingüístico de las comunidades locales?⁶⁶

(Folleto oficial Tren Maya y Convenio FONATUR y Secretaría de Cultura)

Eliana Acosta Márquez, antropóloga, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia

Uno de los objetivos del ahora nombrado *Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la Región Sureste de México - Corredor Regional Tren Maya* es preservar el patrimonio natural y cultural de la región (ONU-Hábitat).⁶⁷ Preservación que se pretende compuesta por un desarrollo socioeconómico y turismo sostenible e incluyente, concibiendo así la naturaleza y 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 “resguardar las culturas indígenas locales” y “promover el talento local y regional”. Con tales términos se ha enunciado en el Documento oficial del Tren Maya.⁶⁸

Recientemente Alejandra Fraustro, titular de la Secretaría de Cultura en la firma de un Convenio con el Fondo Nacional para el Turismo (FONATUR), en la cual participó también Diego Prieto, director del Instituto Nacional de Antropología e Historia, declaró: “la Secretaría, subsecretarías, direcciones, áreas institutos están a favor del Tren Maya y del desarrollo integral de la región sureste del país, en beneficio de las culturas originarias y poblaciones migrantes, bajo un marco de respeto y fortalecimiento del patrimonio cultural, histórico, arqueológico, lingüístico, ambiental y social de las comunidades asentadas”.⁶⁹

Bajo esa perspectiva, se ha subrayado la importancia de preservar y fortalecer la cultura maya y otorgarles un “espacio de dignidad”, diría la misma Fraustro, a través del Tren Maya concebido como un corredor cultural. En voz de Jiménez Pons: “Imagínense que el Tren es un hilo fuerte, que con la participación de estas 10 instancias de Cultura vamos generando una serie de joyas y con ello un collar bonito (...) donde destacará una

⁶⁶ Pregunta planteada en los términos que se manejan en el documento sobre el Tren Maya con base en la página oficial: <http://www.trenmaya.gob.mx/>

⁶⁷ Véase, <https://onuhabitat.org.mx/index.php/noticias/noticias-de-onu-habitat-en-mexico/tren-maya>

⁶⁸ Véase, <http://www.trenmaya.gob.mx/>

⁶⁹ Secretaría de Cultura, “Fonatur, la Secretaría de Cultura y el INAH firman convenios relacionados con el Tren Maya”, 18 de junio de 2019, <https://www.gob.mx/cultura/prensa/foatur-la-secretaria-de-cultura-y-el-inah-firman-convenios-relacionados-con-el-tren-maya-205335>

nueva visión de turismo sustentable, enfocado a un desarrollo sostenible, integral, cultural y social, teniendo en el centro del proyecto a las personas”.⁷⁰

En este convenio se presupone la participación de 10 áreas de la Secretaría de Cultura, de lo cual como trabajadores académicos del Instituto no hemos sido informados y tampoco hemos tenido conocimiento de las comisiones y los compromisos interinstitucionales que se han establecido desde el inicio del proyecto. Lo que sabemos es básicamente por las declaraciones en la prensa por parte de los funcionarios y, a través de sus discursos confirmamos lo que se ha denunciado por distintas voces: el binomio entre turismo y cultura, el cual amenaza con suplantar el binomio entre educación y cultura, que junto con la investigación, la conservación y la difusión ha regido al Instituto Nacional de Antropología e Historia, no sólo por haber formado parte por décadas de la Secretaría de Educación, sino sobre todo por sus facultades y atribuciones fundamentadas en su Ley Orgánica.⁷¹

Como bien señala el mismo Diego Prieto, en la firma de ese convenio, no es una novedad que el Instituto acompañe obras de infraestructura, lo cual ha hecho desde siempre, en sus propias palabras, “No se preocupen, las obras se van a llevar adelante como ha sucedido siempre”. En efecto, las obras de salvamento, así como la promoción y difusión del patrimonio cultural arqueológico e histórico, han sido parte del quehacer del Instituto desde su fundación, sin embargo, como parte de su tarea también se encuentra efectuar investigaciones de carácter teórico y aplicado a la solución de los problemas nacionales. Bajo esa perspectiva y en la coyuntura de la implementación del proyecto de *Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la Región Sureste de México - Corredor Regional Tren Maya*, cabe preguntarse si la historia, cultura y la identidad de los pueblos concebida como un “talento local y regional”, volcadas al turismo en el contexto de este megaproyecto, en efecto, coadyuvarán en el respeto y fortalecimiento del patrimonio cultural, histórico, arqueológico y lingüístico de las comunidades locales, tal cual se enuncia en el documento oficial del Tren Maya y en el convenio referido.

Tampoco es una novedad que los pueblos recurran a la venta de sus expresiones culturales como un medio de subsistencia, no obstante, cabe preguntarse también si la magnitud, el grado de impacto y los distintos niveles que involucra el Corredor del Tren Maya, pondrán en riesgo la *estrategia de uso múltiple* de los pueblos mayas 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 biocultural. Al respecto, Víctor Toledo y Narciso Bassols afirman: “la estrategia campesina del uso múltiple constituye pieza clave

⁷⁰ *Ibidem*

⁷¹ En el Art.2: “Son objetivos generales del Instituto Nacional de Antropología e Historia la investigación científica sobre Antropología e Historia relacionada principalmente con la población del país y con la conservación y restauración del patrimonio cultural arqueológico e histórico, así como el paleontológico; la protección, conservación, restauración y recuperación de ese patrimonio y la promoción y difusión de las materias y actividades que son de la competencia del Instituto.

para el diseño de cualquier iniciativa o política dirigida a lograr un desarrollo local, comunitario o regional sustentable”.⁷²

En ese sentido, una cosa es que el turismo sea un medio de subsistencia entre otros, y otra es que la apuesta de un desarrollo regional y un ordenamiento territorial giren en torno a 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.

Este tránsito da lugar a lo que se ha constatado y también se ha denunciado ya sobre la misma noción del Tren Maya. Manuel Puc, originario del poniente de Bacalar, afirma enfático: “No es nuestro tren y no es maya. Nosotros como Mayas, en primer lugar, no nos gusta ni que le pusieron el nombre de maya porque nosotros no es nuestro tren, va a pasar mi territorio, pero tampoco no es mío, si es que lograron darme un raid pero no me lo van a dar gratis, no porque soy maya me lo van a dar gratis.”⁷³

En ese sentido, se habla del Tren Maya como parte de una 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 suerte de marca para la venta, un simple remedo para “experiencias auténticas de viaje”.⁷⁴

Finalmente, es oportuno preguntarse si la implementación de este proyecto de desarrollo, de la puesta en marcha del capital bajo un “rostro humano” y con todo el aparato del Estado, generará mejores condiciones de vida y, como declarará Frausto, dará lugar a “un espacio de dignidad” (como si realmente no lo tuvieran). Por ahí habría que empezar a preguntarse y, más aún, interrogarse si la idea de desarrollo promovida por este proyecto, efectivamente corresponde con sus maneras de vivir, necesidades y prioridades. Queda por verse si en este contexto los pueblos serán tratados con “igualdad y sin discriminación, valorando la presencia de las comunidades y su trascendencia económica, política y cultural, empezando por el reconocimiento de su ocupación histórica en el territorio y la necesidad de su participación a través de una “consulta efectiva”.⁷⁵

Sin embargo, la demanda de los pueblos organizados va más allá y han declarado recientemente en un encuentro en Mérida, Yucatán: Aún tenemos las formas de ver la

⁷² Víctor Toledo, “Uso múltiple y biodiversidad entre los Mayas Yucatecos (México)”, *Interciencia*, Asociación Interciencia, Caracas, Venezuela, vol. 33, núm. 5, mayo, 2008, pp. 345-352.

⁷³ Entrevista Manuel Puc, campesino originario del poniente de Bacalar, 25 de abril de 2019.

⁷⁴ En ese sentido y en relación con el vagón cultural para los turistas, declaró Rogelio Jiménez Pons, titular de FONATUR: “El gobierno federal busca que viajar en el Tren Maya sea una experiencia “inolvidable”. Los turistas, nacionales e internacionales, que lo aborden iniciarán en uno de sus vagones el mágico recorrido. Música, proyecciones, fotografías, réplicas de la cultura local e información en varios idiomas son algunas de las cosas que ahí se verán”.

⁷⁵ A propósito de la sentencia emitida por el juez segundo de Distrito de Yucatán acerca del Acuerdo para la Sustentabilidad de la Península de Yucatán (ASPY). Véase Samuel Rosado, Ramón Vera-Herrera, ¿Tren Maya? Auge de acaparadores, desprecio por la gente”, *Ojarasca, La Jornada*, <http://ojarasca.jornada.com.mx/2019/04/12/tren-maya-auge-de-proyectos-acaparadores-desprecio-por-la-gente-2877.html>

¿Cuáles afectaciones al entorno ambiental y territorial existen en el contexto en el cual se construiría el Tren Maya?

David Jiménez Ramos, biólogo, Altépetl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental AC.

Relación de agravios e impactos vividos y percibidos por proyectos vigentes en la península de Yucatán

Si algo tienen bien claro los habitantes de las comunidades mayas de Yucatán y Quintana Roo, son las afectaciones a sus formas de vida, que ya se observan por la imposición de diferentes proyectos gubernamentales y privados, los cuales se agravan en toda la península de prosperar la imposición *del tren maya*. Con base en la experiencia de la imposición de acuerdos, de los megaproyectos y acciones de gobierno, así como de la observación directa y testimonial, los representantes comunitarios, de organizaciones y colectivos reconocen algunos indicios e identifican las afectaciones actuales en diversos aspectos de la vida comunitaria:

Robo y “apropiación indebida” del conocimiento, tradicional y de la diversidad biológica. Recientemente una organización privada (empresa trasnacional Expanscience, Fundación Melipona, la Universidad Intercultural Maya de Quintana Roo y SEMARNAT), pretendía realizar un convenio con comunidades para el aprovechamiento del conocimiento, las técnicas, usos y derivados de la miel producido por las abejas meliponas. Pretendía registrar conocimientos y prácticas en asociación con empresas francesas, en el “contexto del Protocolo de Nagoya”.

Actividades económico-productivas. En las formas productivas que dan sustento a las poblaciones (aprovechamiento de la selva, cooperativas de miel, resguardos de la milpa maya-semillas, frutales, artesanías y otras expresiones tradicionales). Destrucción de los ecosistemas y agroecosistemas manejados desde las costumbres mayas: milpa maya y abejas meliponas por ejemplo. Lo que afecta a miles de familias mayas que son a nivel país uno de los principales centros productores-exportadores de miel orgánica a diversas partes del mundo. Representando una alternativa económica y de arraigo a los jóvenes de las comunidades. Actualmente en los llamados campamentos menonitas se promueve el desmonte de la selva para introducir el monocultivo de soya y maíz transgénicos a gran escala y con el uso intensivo de agrotóxicos que han impactado en la producción de miel: contaminación de miel con polen de soya

transgénica. Por otra parte, también se han presentado situaciones en toda la península, por el envenenamiento de cientos de colmenas, lo que repercute en la cantidad de miel producida y por lo tanto en los ingresos de las familias mayas...*El veneno llega a las colmenas porque las abejas lo adquieren en las flores que pecorean, el veneno se pega en su cuerpo y lo lleva a la colmena, provocando la muerte de todas las abejas (Cooperativa de miel, Bacalar).*

Aunado al uso intensivo de agrotóxicos se han documentado casos de envenenamiento y contaminación de cuerpos de agua y suelo, que impacta directamente en la salud de la población maya incrementándose los casos de diferentes tipos de cáncer en las mujeres y muerte prematura de bebés. Aunado a ello se han documentado casos de contaminación por glifosato en la leche materna y orina humana en la zona de Bacalar.

Megagranjas de cerdos. Se destruye y contamina las fuentes de agua potable, el suelo y aire por deshechos sólidos producidos por turismo depredador.

Impactos del turismo depredador: tráfico y consumo de drogas, aumento de delitos y violencias; contaminación de cuerpos de agua por residuos sólidos y sustancias químicas – manantiales, sistema lagunar, cenote contaminados con cocaína, anfetaminas y hormonas sintéticas-, que transforma brutalmente las formas comunitarias (prostitución, trata de blancas), además de la pauperización de la población, tercerización y precarización de empleos locales. Las playas y zona de manglar son destruidos y contaminados. Laguna de Bacalar ya no tiene orilla, toda se ha llenado de construcciones, muelles y bardas hasta el interior de la laguna, afectando estromatolitos de 3500 millones de años. No hay acceso público, se ha privatizado, salvo por la entrada del ejido, que cobra 25 pesos entrada en temporada baja y hasta 50 pesos en temporada alta.

Conservación biológica *transnacional* y sin los pueblos. Actualmente en la península se viven las consecuencias de la imposición de áreas y proyectos de conservación biológica por entidades nacionales y supranacionales; las cuales prohíben, despojan y criminalización a las poblaciones locales. Desde las figuras oficiales de áreas naturales protegidas, como las reservas de la biosfera y reservas bioculturales (*Reserva biocultural Puuc*), *Calakmul*, *Siaan Kaan*), hasta las zonas de reserva privada y comercial (El Eden, Xcaret, como el corredor biológico mesoamericano, las cuales son promovidas “desde fuera” por fundaciones privadas y agencias internacionales (Selva maya-GIZ, USAID-Observatorio de la Selva maya). También se presentan proyectos de particulares y organizaciones ambientalistas, que promueven la creación de áreas sin consultar a comunidades, como ha ocurrido recientemente en los ejidos adyacentes a la laguna de Bacalar. Dichos casos que han obligado a las comunidades a ampararse y derogar los decretos emitidos por gobierno en beneficio de dichas entidades particulares.

Como alternativa, las comunidades han recuperado variedades de maíz que dan sustento a las comunidades mayas. Además de representar una importante fuente de

alimentación y apoyo a la economías locales..., desde hace más de 20 años se ha impulsado todo un movimiento por el cuidado, resguardo y defensa de las semillas de milpa, promoviendo su cultivo, consumo y el intercambio en ferias y festivales de semillas en los tres estados de la península.

Energías verdes y desarrollo sustentable contra la selva maya. Los ecosistemas de la península registran amplias zonas desmontadas, en proceso de deforestación, contaminadas y transformados para la implantación de zonas agrícolas para los agronegocios de las comunidades menonitas. Además se están promoviendo cambios y usos de suelo para desmontar y establecer “parques generadores de energía eléctrica, eólicas y fotovoltaicas”, en otras palabras es la imposición del “desarrollo sustentable” a costa de territorios y poblaciones mayas.

Violación, faltas graves y omisiones a los derechos colectivos de Pueblos, culturas indígenas y originarias, a la identidad, cultura, costumbres y tradiciones. Al realizar proyectos acuerdos y convenios que no consideran a los representantes, organizaciones y comunidades del Pueblo Maya. Desde el racismo y clasismo expresado por funcionarios gubernamentales y empresarios, hasta la violencia sistémica y despojo simbólico provocado por las academias del “ser maya”, al considerarlos como objetos folclorizantes u objetos de investigación.

Cosificación y folclorización de los Pueblos Mayas. Respecto de los conocimientos, saberes, costumbres y tradiciones mayas, estos son descontextualizados y folclorizados para el mercado y turismo internacional (Xcaret, Xcabel). A pesar de la mercantilización de la cultura maya, en las comunidades aún se resiste con el mantenimiento de relaciones de respeto y reciprocidad. A pesar de que en el imaginario social se ha creado la idea del *turismo maya*, como una sola vía de desarrollo-vida de la población peninsular. Así se está produciendo una nueva forma de “despojo de los jóvenes”, al contratar como mano de obra barata, por lo que las comunidades pierden dicha fuerza productiva y reproductiva.

Seguridad-inseguridad en comunidades, se percibe el aumento de crimen organizado (balaceras, secuestros, asesinatos, feminicidios, trata de personas y extorsiones, en las principales zonas turísticas (Bacalar, Riviera maya y Cancún) y de las violencias a los pueblos, como el narcomenudeo y uso de terrenos para actividades ilícitas. Cabe señalar que desde el año 2018 y lo que va de este año, en campos menonitas de los alrededores del municipio de Bacalar se encontraron tres avionetas con droga. Tanto el gobierno, como los dueños de los terrenos no dieron explicaciones. Se tiene el temor de que dicha situación se desborde a las comunidades, de hecho se han presentado casos, donde grupos armados están invadiendo terrenos al amparo del poder político en Bacalar.

Se cuestiona esa forma de desarrollo, ¿para quién, para qué, otra vez a costa de los pueblos y territorios mayas? Duda que surge de la experiencia con otros centros turísticos como Cancún y la Riviera maya, que sólo han favorecido al capital extranjero y destruido los ecosistemas locales. La imposición de parque generadores de energía apunta a que se sigue el mismo patrón *¿El desarrollo sustentable de la península*, nuevamente a costa de las comunidades, territorios, ecosistemas, y biodiversidad? ¿El desarrollo de ciertas áreas de turismo de alto nivel para beneficio de unos cuantos y en detrimento de cientos y miles de personas, pueblos y comunidades mayas?

El papel de académicos e investigadores en la disputa simbólica y política, junto con las ONGs e instituciones académicas. Se cuestiona el papel que actualmente están teniendo organizaciones no gubernamentales y diferentes actores académicos, considerando que ya las autoridades de la UNAM, UIMQROO, CIESAS, INAH, han firmado convenios y expresado su beneplácito con las obras del tren maya, surge el cuestionamiento de si dichas instituciones están para *¿mediatizar, conducir, manipular, tergiversar, negar, continuar con la invisibilización, criminalizar y desacreditar a los movimientos sociales?* o por el contrario para ser un actor y opinión sensible a la situación de despojo y destrucción de los ecosistemas, pueblos y territorios.

Testimonios sobre el "tren que no es maya"

Con base en dicho contexto y antecedentes el sentir de los representantes comunitarios es que dicha situación se va a agravar en caso de que la idea de construir el tren maya prospere, impactando a 1828 comunidades rurales y 163 núcleos ejidales (CCMSS, 2019). Por el momento la percepción ante dicho proyecto se siente en diversos aspectos:

A tono con la corriente privatizadora y mercantilista se ha patentado el nombre de "Tren Maya" a una empresa contratista (Adolfo González Olhovich, TM Sourcing).

Para las comunidades, no hay información clara. Por el momento sólo hay foros y actos donde se expone información sin entregar documentos, por parte de personeros y operadores (Jiménez Pons, Pablo Careaga). Lo que conlleva una campaña deliberada de desinformación y ocultamiento de datos.

Se pretende imponer violando diferentes disposiciones que afectan los derechos colectivos de los pueblos maya, entre ellos el de consultar. Con base en otros casos (PIM, Morelos, Istmo de Tehuantepec) se están realizando consultas populares a modo. No se pregunta directamente a los pueblos afectados sino a la población en general.

Frente a la idea de construir 15 nuevos centros poblacionales –uno por cada terminal-, surgen varias preguntas, entre ellas: ¿quién va a vivir en esas ciudades, los turistas, los trabajadores? ¿De dónde se va a obtener el agua y alimentos para mantener a por ejemplo 50 mil habitantes que se proponen para Bacalar? Actualmente hay una población de 12000 habitantes, el uso de recursos como el agua escasea, y la producción de desechos se va a la laguna ¿qué va a pasar con 50 personas?

En las comunidades se están presentando “operadores representantes del gobierno” para ofrecer dinero, dividir a las asambleas y también para confundir respecto de la compra-renta de tierras, mediante los fideicomisos denominados “Fibra”. Situación que están aprovechando líderes políticos y caciques locales, lo que a su vez promueve la especulación y despojo de tierras.

Se está apelando a la nostalgia y sentimiento que se tenía del tren hasta los años noventa en donde “todo mundo se subía para trasportarse y vender sus productos”, con ese discurso se asiste a las comunidades. Actualmente se ha contratado a una empresa para realizar festivales y labores de sensibilización, llevando juegos, dulces y otros regalos a las poblaciones mayas. De manera paralela registran información sensible (identificación de líderes y opositores al proyecto, en otras palabras son labores de contrainsurgencia), a lo que el gobierno ha llamado como el inicio de la consulta (*Caravana del tren que nos une*).

¿El Tren Maya es el principal proyecto gubernamental para el desarrollo del sur de México, en donde el Estado será un actor protagónico?

Violeta R. Núñez Rodríguez, economista, Departamento de Producción Económica, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco

Durante la campaña electoral a la presidencia de México, el equipo de AMLO encargado del plan económico, explicaba en el documento denominado *Pejenomics: Hacia una economía para todos*⁷⁷, que el gobierno sería el motor de desarrollo. Aunado a esto, en el segundo volumen, *Pejenomics 2*, se agregaba que se buscaba “devolver al Estado un papel importante en la promoción de la competencia económica y el desarrollo”⁷⁸. Así, en campaña se indicaba que el gobierno y el Estado serían centrales en el desarrollo de la nación.

Aunado a esto, en este documento que explicaba el plan económico, de manera muy concreta, se argumentó que una de las prioridades del proyecto de nación eran las regiones más olvidadas. Sobre esto se indicó que “el proyecto económico de AMLO contempla un programa integral de inversión pública en infraestructura focalizado en la región sur-sureste”⁷⁹. Desde esta perspectiva, en el *Pejenomics 2*, la inversión pública sería el detonante del desarrollo del sur, argumentando que el objetivo “es que sus

⁷⁷ <https://drive.google.com/file/d/1GQgu7iT-fGn-HTFNJY9WyAXgeBuAu0jo/view>

⁷⁸ https://drive.google.com/file/d/1MAgcGSems1KGiYR90SF_AIdaCVzJhkX-/view

⁷⁹ https://drive.google.com/file/d/1MAgcGSems1KGiYR90SF_AIdaCVzJhkX-/view

habitantes tengan mejores oportunidades de desarrollo laboral y acceso a bienes y servicios de calidad⁸⁰, y por supuesto el Estado sería protagónico en este proceso.

Sin embargo, repetimos, pese a que se indicó que el Estado tendría un papel central en el desarrollo, el principal proyecto de infraestructura del actual gobierno, el Tren Maya, se realizará preponderantemente con recursos del sector privado. Aunque se propone como una inversión mixta, la inversión privada será del 90%, y sólo 10% será inversión pública. Al respecto, en un comunicado del FONATUR se estableció lo siguiente: El proyecto será financiado mediante un esquema de inversión mixta.

- Una parte de la inversión (aproximadamente el 10%) quedará a cargo del Gobierno y el resto quedará a cargo de las empresas privadas que resulten adjudicatarias de esos contratos de inversión mixta en los concursos correspondientes.

- Las empresas adjudicatarias de los contratos de inversión mixta serán responsables de la ingeniería de detalle y de la construcción de las vías férreas, o del diseño y fabricación de los trenes, según sea el caso, y de su puesta en operación.

- Además, serán responsable de su mantenimiento óptimo por un plazo de 30 años contando a partir del inicio de operaciones.⁸¹

Esto, además de mostrar un profundo desequilibrio en el tipo de inversión, contradice algunos planteamientos. El primero se centra en que este no será un proyecto gubernamental que impulse el desarrollo, sino un proyecto prácticamente privado porque la gran mayoría de la inversión tendrá como fuente la iniciativa privada. El segundo, por lo tanto, es que el Tren Maya no será financiado con inversión pública, como se indicaba en el proyecto económico durante la campaña electoral. El tercero entonces, es que con este proyecto que es considerado el principal proyecto de infraestructura del sexenio, no se le devuelve al Estado un papel importante para impulsar el desarrollo.

Esta argumentación está acorde con la declaración del responsable de la estrategia de campaña del proceso electoral, y hoy jefe de la oficina de la presidencia del gobierno de AMLO, quien ha expresado que pretenden convertir a México en un paraíso de la inversión. Es en este sentido que se creó el *Consejo Nacional para el Fomento a la Inversión, el Empleo y el Crecimiento Económico*, cuyo objetivo es "promover la inversión, fomentar el desarrollo económico y fortalecer las fuentes de empleo en el país"⁸². No obstante, repetimos, la inversión del Tren Maya no será una inversión pública predominante, sino privada, lo cual nos preguntamos si contradice la declaración del cambio de régimen y fin del neoliberalismo propuesto en los siguientes términos por el presidente de la República Mexicana:

Estamos iniciando una etapa nueva, es un cambio profundo, una transformación; no es un simple cambio de gobierno, es un cambio de régimen. Es el momento de expresar que para nosotros ya se terminó con esa pesadilla. Declaramos formalmente desde Palacio Nacional el fin de la política neoliberal, aparejada esa política con su política económica. Quedan abolidas

⁸⁰ https://drive.google.com/file/d/1MAgcGSems1KGiYR90SF_AIdaCVzJhkX-/view

⁸¹ <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/el-tren-maya-presenta-modelo-financiero>

⁸² https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5560667&fecha=17/05/2019

las dos cosas: el modelo neoliberal y su política económica de pillaje, antipopular y entreguista.⁸³

Cabe agregar, que además de que se propone que el 90% de la inversión sea privada, otro de los elementos a destacar es que una parte importante corresponderá a inversión de capital extranjero, entre el 50 y el 40% (como lo ha expresado Jiménez Pons), a diferencia del Tren Transístmico cuyo financiamiento, de acuerdo con declaraciones del presidente de la República, será con capital nacional. En este sentido se cuestionaría si estamos llegando al fin del neoliberalismo y estamos arribando a un cambio de régimen. Es decir, se privilegia al mercado frente al Estado, pero además a la inversión extranjera, dos de los principales dogmas neoliberales. Al respecto, veamos lo siguiente.

De acuerdo con el llamado *Consenso de Washington*, que ha sido tomado como un documento que contiene el decálogo de las políticas centrales del modelo neoliberal, la inversión extranjera, era una de los elementos centrales de esta política. Al respecto, John Williamson, autor del famoso Consenso, indicaba que “estas inversiones pueden aportar el capital necesario, habilidades y know-how... La principal motivación para restringir la inversión extranjera directa es nacionalismo económico, que Washington desaprueba”⁸⁴. Por otra parte, la privatización también era otra de las políticas principales. Sobre este punto, en el Consenso se señalaba que “la privatización puede ayudar a aliviar la presión sobre el presupuesto gubernamental, tanto en el corto plazo por los ingresos producidos por la venta de la empresa y en el largo plazo en la medida en que la inversión no necesitan ser financiadas por el gobierno. Sin embargo, la principal justificación para la privatización es la creencia de que la industria privada se gestiona de manera más eficiente que las empresas estatales”⁸⁵. Con esta misma idea se expresaba que “esta creencia en la superior eficiencia del sector privado ha sido durante mucho tiempo un elemento de fe en Washington”⁸⁶.

Así, varias de las políticas centrales del modelo neoliberal, hoy perviven en el proyecto del Tren Maya, entre ellas inversión privada, inversión extranjera y privatización.

Sobre las privatizaciones, que es un punto fundamental en la política neoliberal, es muy importante indicar que los ferrocarriles pertenecieron a la nación, y que si bien es cierto que no se habla de la privatización de los ferrocarriles, se continúa en esta línea iniciada varios sexenios atrás. Al respecto, hay que señalar que Lázaro Cárdenas en 1937 expropió y nacionalizó las empresas ferroviarias en manos principalmente de extranjeros, Ferrocarriles Nacionales de México; y fue hasta el gobierno del presidente Ernesto Zedillo que comenzó su privatización en 1995, llegando a su liquidación durante el gobierno presidencial de Vicente Fox. Pero sobre esto no se ha dicho nada. Esto significa que se

⁸³ <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/presidente-lopez-obrador-declara-formalmente-fin-del-modelo-neoliberal-y-su-politica-economica-lo-que-hagamos-sera-inspiracion-para-otros-pueblos>

⁸⁴ Williamson, John (editor) (1990). *Latin American Adjustment: How Much Has Happened*, Peterson Institute for International Economics, Washington, D.C.

⁸⁵ Williamson, John (editor) (1990). *Latin American Adjustment: How Much Has Happened*, Peterson Institute for International Economics, Washington, D.C.

⁸⁶ Williamson, John (editor) (1990). *Latin American Adjustment: How Much Has Happened*, Peterson Institute for International Economics, Washington, D.C.

edificará un tren siguiendo esta lógica, ya que no se propone ninguna modificación a la *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*, creada en 1995, que marca el inicio de la privatización de los ferrocarriles. Esta ley declara de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas, por lo que tendrá preferencia sobre cualquier otra actividad, lo que posibilita efectuar la compraventa o promover la expropiación de los terrenos a fin de llevar a cabo estas actividades.

Aunado a esto, se permite concesionar los ferrocarriles a particulares, hasta por 50 años (con posibilidad de una o varias prorrogas). De manera específica se indica que podrá haber inversión extranjera⁸⁷. Seguir en este camino, sin cuestionar el pasado reciente del proceso de privatización de la industria férrea, que ha entregado la renta que devenga esta industria a las empresas privadas, no al pueblo de México, es caminar por el mismo régimen neoliberal. Al respecto, no hay que olvidar que hoy el principal grupo minero del país, Grupo México, tiene la mayor parte de la red ferroviaria de la nación. A decir de ellos mismos, "es la empresa de transporte ferroviario más grande, más rentable y de mayor cobertura en México. Ofrece servicios de carga general e intermodal por ferrocarril, así como de transporte de pasajeros"⁸⁸. Tiene en su poder, 10 570 km de vías en 24 estados de la República Mexicana (y el estado de Texas en EE.UU)⁸⁹. Es decir, tienen casi todas las vías férreas del país, y por cierto, sus ventas de un año de 1,767 millones de dólares⁹⁰, no han traído grandes derramas de recursos y desarrollo en la regiones nodales. No olvidemos, que el capital es capital aquí en el gobierno de la "Cuarta Transformación" y en China. Siempre buscará mayores ganancias, porque esa es su racionalidad y su lógica. Ya conocemos muy bien el camino de entregar a la iniciativa privada (nacional o extranjera) los recursos de este país, que ha llevado a incrementar la desigualdad.

Pero hoy prometen que será distinto, mediante la asociación pública privada, que por cierto, la ley que le da sustento, la *Ley de Asociaciones Público Privadas* aprobada durante la administración del Partido Acción Nacional de Felipe Calderón, fue ampliamente cuestionada en su momento por la oposición⁹¹, muchos de los cuales hoy forman parte importante del gobierno actual, debido a que desde su perspectiva, se legalizaba la entrega de los recursos y los servicios a las empresas privadas, aunado al hecho de que el gobierno les tenía que pagar por contratarlos.

⁸⁷ Cámara de Diputados (1995). "Ley reglamentaria del servicio ferroviario", *Diario Oficial de la Federación*, Secretaría de Gobernación, México.

⁸⁸ <http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>

⁸⁹ <http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>

⁹⁰ <http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>

⁹¹ <https://www.youtube.com/watch?v=vjj2paKkN9s>

¿Por qué no estamos de acuerdo con el Tren Maya? Testimonios ⁹²

David Jiménez Ramos, Investigación, Altépetl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental AC.

No estamos de acuerdo porque desconocemos, porque no se nos ha informado, porque no nos consultaron nada, porque no nos preguntan...

No estamos de acuerdo porque la tierra es nuestro patrimonio, es mi tierra.

Porque a la tierra hay que respetarla, es como nuestra madre. Porque la tierra es sagrada, porque nos alimenta, porque defendemos nuestras semillas, tenemos muchas variedades, según la temporalidad de 3.5 a 6 meses. Porque es cuidar Nuestra cultura como Pueblo Maya. No estamos de acuerdo porque se destruirán las cooperativas de apicultura. Lo que hemos construido, porque la apicultura es como pulmón para el mundo por la presencia de la selva y los beneficios de las abejas. Porque tenemos que cuidar las plantas y animales, porque la apicultura es la conservación del ambiente, eso sí es sustentable. Si no hay apicultura se acaba el mundo.

Exigimos respeto a “Nuestro derecho a seguir siendo Pueblo”, como en la comunidad de Chablecal, que se organizaron, defendieron y pelearon en los juzgados y con los propios empresarios y vecinos, para recuperar y proteger las tierras. Con el ejemplo de la lucha por la defensa del maíz, que ya llevamos nueve años. Por ello es muy importante que se conozcan las resistencias y alternativas, las luchas jurídicas que hemos ganado aparentemente son pequeñas pero han mostrado que se le puede ganar a la ambición, al poder y al dinero del gobierno y los empresarios.

Tenemos la memoria de los abuelos, de la maya que es nuestra lengua, nuestra palabra, de las palabras mayores, las palabras fuertes que desde siempre nos acompañan como Pueblos mayas Kool, Sakab, Ixim. Nuestra vida, el seno de la tierra, las semillas vida, del maíz, el alimento que nos da la vida, esperar el renacer, la renovación de nuestros pueblos. Hay que esperar, guardar silencio, escuchar, preguntar y encontrarnos en los movimientos, porque algo empieza a emerger. Porque la organización hace que ocurran las cosas, que cambien. Necesitamos ser pacientes.

Necesitamos escuchar al Territorio Maya, porque somos mayeros, porque tenemos nuestra lengua maya. Porque aún tenemos a los Yum (vientos) y guardianes del monte y de la milpa y también a los Upixan, las personas que no se han ido y que

⁹² Testimonios recogidos en la estancia colectiva de investigación etnográfica en los municipios de Bacalar, Quintana Roo y Mérida, Yucatán, abril 2019.

siempre están cuidando estas tierras... y están presentes los Aj men, que nos ayudan hacer las ceremonias mayas. Porque hacemos las ceremonias mayas, como Ch'á'cháak, para pedir y agradecer el agua de lluvia, las buenas cosechas, a la milpa y las semillas.

Para la defensa del territorio y de la vida necesitamos de la organización de las personas de todo el país, para ayudarnos y defender el territorio. Trabajar mucho con la población, por ejemplo, en el Municipio de Bacalar, su población es joven y es sensible al riesgo y puede ser usada como carne de cañón. Por eso tenemos que trabajar la identidad, tenemos la experiencia y a los compañeros que comparten su sabiduría, de la península y de otros pueblos de México.

Sikbalear... Koxibal. Vamos a trabajar juntos, vamos a dialogar, vamos a tomar acuerdos y respetarnos, vamos a construir los consensos para defendernos como Pueblos mayas. Cuando los mayas decimos Ma, es maá!, (no es no, es un iya Basta!). Sí, también tenemos presente las dificultades y amenazas, que muchas veces no dependen sólo de nosotros el enfrentarlas, internamente en las comunidades hay crisis, hace falta trabajo y unión frente a los megaproyectos. Debemos reconocer que los procesos de resistencia, por ahora son luchas aisladas, y por eso nos apoyamos en la defensa legal e integral, considerando la dimensión de los megaproyectos por toda la península. No debemos perder de vista ese enfoque regional, interestatal e internacional, porque así operan las empresas trasnacionales.

Tampoco perdemos de vista la discordia y las amenazas internas, que llevan algunos representantes de las iglesias, los partidos, las asociaciones civiles los grupos clientelares que apoyan al gobierno en turno; todos ellos solos o en conjunto contribuyen a esa crisis interna de las comunidades (gubernaturas mayas impuestas por organizaciones campesinas del PRI y de Antorcha campesina, por ejemplo).