



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**EL COMPLEJO TURÍSTICO DE LA CIUDAD DE CANCÚN Y SU
COMPARACIÓN CON LOS POLOS DE DESARROLLO DEL
TREN MAYA: LA LUCHA DE CLASES VISTA DESDE EL
ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y TURÍSTICO**

TESINA

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE ESPECIALISTA EN
ANÁLISIS POLÍTICO

PRESENTA:

LUIS GARCÍA CANDELAS

DIRECTORA DE TESIS:

DRA. LAURA HERNÁNDEZ ARTEAGA

CIUDAD UNIVERSITARIA, CIUDAD DE MÉXICO,

2022





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

El complejo turístico de la ciudad de Cancún y su comparación con los polos de desarrollo del Tren Maya: la lucha de clases vista desde el ordenamiento territorial y turístico

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	4
Capítulo 1.- Ordenamiento territorial y lucha de clases	7
1.1 Estado	8
1.2 Clases sociales	15
1.3 Lucha de clases, territorio y desigualdad	23
Capítulo 2.- Cancún y el Tren Maya: la materialización de la lucha de clases	26
2.1 El origen de Cancún, Estado de Quintana Roo, México	27
2.2 Cancún ¿un paraíso?.....	29
2.3 Tren Maya. ¿Proyecto de construcción de un nuevo polo de desarrollo?	40
2.4 Problemas sobre el proyecto del Tren Maya	44
Capítulo 3.- Resultados del proyecto Cancún y proyecciones del Tren Maya.....	52
3.1 Cancún: Una revisión de los resultados.....	52
3.1.1 Crecimiento poblacional y migración.....	57
3.1.2 Dependencia económica	60
3.1.3 Polarización social y desigualdad.....	61
3.2 Ordenamiento territorial en Cancún a la luz de nuestras categorías.....	69
3.3 Tren Maya: Proyección futura de sus posibilidades	72
3.3.1 Ordenamiento territorial en el Tren Maya.....	75
3.4 Polos de desarrollo. ¿Economías de enclave?	77
3.5 La figura del buen salvaje como metáfora para observar el fenómeno de la segregación social.....	80
CONCLUSIONES.....	82
EPÍLOGO	87
Las inconsistencias del Tren Maya.....	87
Anexos	94

ÍNDICE DE TABLAS, GRÁFICAS Y MAPAS

MAPA 1. FUENTE:

[HTTPS://WWW.GOB.MX/CMS/UPLOADS/ATTACHMENT/FILE/513993/TM_ANEXO_TECNICO_VF2__1_.PDF](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/tm_anexo_tecnico_vf2__1_.pdf) 41

MAPA 2. FUENTE: CASTILLO PAVÓN, 2011 71

GRÁFICA 1. NÚMERO DE INMIGRANTES EN LA ENTIDAD PROVENIENTES DE OTRO PAÍS POR AÑO. ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN LOS DATOS RECOGIDOS DE LOS CENSOS DE POBLACIÓN Y VIVIENDA DEL INEGI..... 59

GRÁFICA 2. PRESUPUESTO EN MILLONES DE PESOS EN LOS AÑOS 2012, 2014 Y 2016 PARA LAS SECRETARÍAS DE DESARROLLO SOCIAL E INDÍGENA Y DE SALUD DEL ESTADO DE QUINTANA ROO. ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN EL INFORME ESTATAL, DISPONIBLE EN: [HTTPS://QROO.GOB.MX/EJ](https://qroo.gob.mx/ej) 67

GRÁFICA 3 ÍNDICE DE DESARROLLO DEMOCRÁTICO (2019) “EVOLUCIÓN DE QUINTANA ROO EN LAS 4 DIMENSIONES DEL IDD-MEX SERIE 2010-2019” RECUPERADO DE: [HTTPS://IDD-MEX.ORG/WP-CONTENT/UPLOADS/2020/01/IDD-MEX-2019.PDF](https://idd-mex.org/wp-content/uploads/2020/01/idd-mex-2019.pdf) 69

TABLA 1 POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA, RAMAS DE ACTIVIDAD Y GRUPOS DE INGRESOS EN QUINTANA ROO EN 1960. ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN LOS DATOS EXTRAÍDOS DE “INGRESOS POR TRABAJO DE LA POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA Y JEFES DE FAMILIA (VIII CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA) 55

TABLA 2. POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA, RAMAS DE ACTIVIDAD Y GRUPOS DE INGRESOS EN QUINTANA ROO EN 1960. ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN LOS DATOS EXTRAÍDOS DE “INGRESOS POR TRABAJO DE LA POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA Y JEFES DE FAMILIA (VIII CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA) 56

TABLA 3. CRECIMIENTO POBLACIONAL EN QUINTANA ROO. ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN LOS DATOS EXTRAÍDOS DE: AGUILAR BARAJAS, ISMAEL, POBLACIÓN Y ECONOMÍA EN EL ESTADO DE QUINTANA ROO: ALGUNAS CONSIDERACIONES DE LA EXPERIENCIA RECIENTE..... 57

TABLA 4. RESUMEN DE LA EVOLUCIÓN DE LA POBREZA EN QUINTANA ROO DE 2008 A 2018. ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN LOS DATOS Y LA TABLA EXTRAÍDOS DEL “INFORME DE POBREZA Y EVALUACIÓN 2020, QUINTANA ROO, CONEVAL”. 62

TABLA 5. EVOLUCIÓN DE LA POBREZA EN QUINTANA ROO DE 2008 A 2018. ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN LOS DATOS Y LA TABLA EXTRAÍDOS DEL “INFORME DE POBREZA Y EVALUACIÓN 2020” 64

INTRODUCCIÓN

A través de la evolución dialéctica del marxismo, tal corriente ha experimentado un sinnúmero de rupturas y deslindes de sus postulados “originales” que han hecho que el mismo sea, hoy en día, tan amplio y complejo que ha sido necesario en múltiples ocasiones hacer una recapitulación para poder entender algunos de sus conceptos básicos.

En este orden de ideas, el marxismo tampoco puede pretender ser un enfoque teórico cerrado. Las exigencias del mundo actual van más allá de lo escrito por Marx y Engels, aunque, en línea de continuidad con este enfoque, siempre será necesario fijar en éstos las bases de nuestros pensamientos. Así, la propuesta teórica de este trabajo es abordar elementos claves para la teoría marxista como: Estado, clase social y lucha de clases desde un enfoque abierto, dialéctico y no dogmático con el objetivo de comprender que los fenómenos actuales son explicables desde la teoría marxista, la cual expande el horizonte teórico para dar paso a nuevos enfoques que pueden y deben enriquecer a la misma.

Así, los conceptos antes mencionados se analizan a la luz de problemáticas actuales que se presentan en dos casos en concreto: el Tren Maya, impulsado por el gobierno de Andrés Manuel López Obrador, y Cancún, como una ciudad con matices entre el crecimiento económico y la desigualdad social.

Siguiendo esta línea, este trabajo pretende abonar, aunque sea un poco, al enorme edificio teórico que es el marxismo. Para ello, el capítulo primero se dedica en su totalidad al apartado teórico que sirve como marco de referencia para nuestra observación del estudio de caso. En este capítulo se analizan los conceptos de Estado, lucha de clases, clase social, ordenamiento territorial y desigualdad social desde una perspectiva marxista “no ortodoxa”. Así, se hace una crítica al marxismo y a su cientificismo que pretende elevar a la calidad de verdadero todo aquello que derive directamente de los llamados “clásicos del marxismo” pero que desecha y denigra todo aquello que escape a sus “estándares de validez”.

Por el contrario, se aboga por elevar los conceptos marxistas y estudiarlos a la luz de los problemas actuales teniendo como punto de partida la dialéctica materialista, que, consideramos, se ha dejado de lado.

El primer capítulo es de carácter teórico y conceptual, lo cual sirve como base para abordar nuestro objeto de estudio. Se han seleccionado dos casos particulares: el proceso mediante el cual la ciudad de Cancún se ha convertido en un polo de atracción turística y el desarrollo del Tren Maya; impulsado por el actual gobierno, respectivamente.

Estos dos casos nos van a permitir observar los conceptos clave arriba mencionados desde un lente empírico, pues veremos cómo la lucha de clases se materializa y se expresa en casos cotidianos que pasan desapercibidos.

Con lo cual, la categoría de lucha de clases se descompone en unidades de análisis que permiten observar su expresión en asuntos de carácter tanto empírico como cotidiano. Tal es el caso de las prácticas de clase y de la desigualdad social que, como se verá, son componentes y equivalencias de la lucha de clases.

Por otro lado, el concepto de clase social se presenta íntimamente ligado al de lucha de clases. Esta categoría se utiliza de manera operativa en los casos estudiados y que son expuestos en los capítulos segundo y tercero, donde se brindan ejemplos de cómo se manifiestan las prácticas de clase y cómo éstas se relacionan de manera dialéctica para identificarse en las clases sociales, donde el caso de Cancún es un referente empírico para demostrar cómo las prácticas de clase configuran la lucha de clases. En Cancún, la desigualdad social (como equivalente de las prácticas de clase y luchas de clase) se manifiesta en actos tan cotidianos como asistir a la playa. Se pensaría que para los cancenenses acudir al paraíso tropical sería algo tan común como respirar, sin embargo, queda demostrado que no es así y que este paraíso está ahí solamente para los que pueden pagarlo.

Por otro lado, se analiza la segregación espacial local, que es otra de las formas en las que la desigualdad social hace presencia en materia de lucha de clases. Esta segregación limita el acceso a bienes y servicios entre las clases alta, media y baja, lo cual a su vez desemboca en efectos diversos como el pandillerismo, el suicidio o la violencia intrafamiliar.

Se analizan los efectos derivados de la lucha de clases. Como se hace en el capítulo primero, la desigualdad social es un concepto equivalente a lucha de clases y, en ese sentido, de la desigualdad se desprenden diversos fenómenos, tales como el buen salvaje y el suicidio.

Finalmente, se proporcionan algunos datos y estadísticas que nos permitirán entender cómo la lucha de clases es un fenómeno que está lejos de ser superado y que, por el contrario, se encuentra más vigente que nunca. Por ejemplo, en el caso del Tren Maya, donde desde la planeación del proyecto podemos observar cómo las prácticas de clase delimitan lo que se proyecta para el desarrollo de la población local, donde ésta queda reubicada territorial y políticamente para situarse en un plano secundario en el desarrollo.

Esto se ve a partir de la creación de los polos de desarrollo y de la subsunción de su cultura, tradiciones y conocimientos en un marco productivo que sustrae los mismos sin abonar de vuelta.

Capítulo 1.- Ordenamiento territorial y lucha de clases

Tras la caída del muro de Berlín en 1989 y del “telón de acero” el marxismo quedaba, en la práctica, derrotado. Parecía que su tumba estaba por fin cavada. Teóricamente, los referentes marxistas a nivel internacional que volvieran a centrar al marxismo en el debate ideológico sobre el quehacer del mundo estaban casi desaparecidos, y el orden internacional dejaba de tener una dualidad en sus referencias, para ahora ser unipolar.

El coma marxista era tal, que “pensadores” liberales sostenían que el capitalismo era la etapa última de la historia de la humanidad, y que el resto sería el devenir en sí mismo, en la mejora constante del capitalismo per se.

“El triunfo de Occidente, de la «idea» occidental, es evidente, en primer lugar, en el total agotamiento de sistemáticas alternativas viables al liberalismo occidental [...] Lo que podríamos estar presenciando no sólo es el fin de la guerra fría, o la culminación de un período específico de la historia de la posguerra, sino el fin de la historia como tal: esto es, el punto final de la evolución ideológica de la humanidad y la universalización de la democracia liberal occidental como la forma final de gobierno humano.” (Fukuyama, 1988, pág. 1)

Sin embargo, la realidad poco a poco demostraba la vigencia de la lucha de clases y, por tanto, del marxismo¹. Desde los movimientos indígenas al sur de México hasta las revueltas populares en América Latina y Europa, exigían volver a poner en el centro de la discusión al marxismo y su praxis.

A pesar de lo anterior, el marxismo y sus corrientes no renovaron sus praxis, por el contrario, seguían encasillados en las viejas prácticas y nostalgias que había dejado el “telón de acero”.

¹ En este sentido, puede que el lector se sienta confundido respecto del uso de términos como marxismo y socialismo en tanto que se hace referencia al orden internacional post caída del muro de Berlín. Por ello, cabe aclarar que, en un sentido amplio, por socialismo se entiende un estado inferior, de preparación del devenir en comunismo, donde las fuerzas económicas, ideológicas y políticas aún se encuentran subsumidas por prácticas anteriores. Por otro lado, por marxismo se entiende, igualmente en un sentido amplio, la teoría que conduce a las prácticas que dan paso al devenir en comunismo.

También existen algunos autores que plantean un debate distinto con respecto al concepto de socialismo. Por ejemplo, Jean Francois Revel en un libro titulado “La tentación totalitaria”, señala que el principal obstáculo para que se desarrolle el socialismo es el comunismo y la existencia del Estado. Por otro lado, plantea como definición de socialismo “la evolución, reforma o revolución cuya consecuencia sea lograr que la economía trabaje más en beneficio del hombre, y que el hombre trabaje un poco menos en provecho de la economía; que la lleve más a funcionar en beneficio de mayor número de hombres, y se someta un poco más a su control”.

Por tal motivo, poco a poco comenzaba, nuevamente, a dejar de ser un referente pese a su evidente repunte y vigencia. De tal suerte que se necesitaba releer a los clásicos del marxismo para comprender el camino y dejar de lado las confusiones o vulgarizaciones de todo el pensamiento marxista; vulgarizaciones que lo habían hecho quedar en el olvido.

Ejemplos de esto los encontramos en las críticas del postestructuralismo francés al marxismo y a los regímenes de la URSS, así como a las revueltas que seguían encasilladas en prácticas anacrónicas. Por el contrario, la escuela que crecía como medida de actualización y renovación dialéctica del marxismo era la escuela de Frankfurt. En ella encontramos a personajes como Ranciere, quien reconocía los logros mínimos de la clase obrera en su obra “La noche de los proletarios”.

El marxismo vulgar, o marxismo economicista, dogmático, ponía en el centro del análisis la estructura económica sin hacer mayor énfasis en lo político o lo ideológico. La interrelación entre estas tres dimensiones no importaba pues se pensaba que el cambio de lo económico produciría de manera *automática* los cambios en las esferas política e ideológica. Esto condujo a estatismos que se corrompían con la excusa de las buenas causas, tal como sucedió en la URSS de Stalin.

Por lo anterior, es menester discutir algunos de los conceptos clave, rescatarlos del vulgarismo reduccionista y ejemplificar la manera en que el marxismo, el cual considero tiene vigencia, es una herramienta de análisis necesaria para entender la complejidad del mundo actual.

Para ello, se discute en torno a tres conceptos clave: Estado, lucha de clases y clases sociales. Desde el marxismo, se adoptará una postura crítica para con la definición vulgar de los mismos, para que, desde la dialéctica materialista, se muestre la pertinencia de adoptar la praxis como rectora de la interpretación de la realidad.

Estos conceptos son referentes heurísticos para el estudio de los casos propuestos: el Tren Maya y la ciudad de Cancún.

1.1 Estado

La ruptura entre el marxismo y el marxismo vulgar se da desde el primer momento en el campo de lo teórico. Para este último, el Estado no es otra cosa que un *instrumento* de la clase

dominante para imponer sus intereses de clase y hegemonizarlos. Esta noción se ve cimentada en pasajes del Manifiesto del Partido Comunista, donde Marx señala que “El Gobierno del Estado moderno no es más que una junta que administra los negocios comunes de toda la clase burguesa.” (Marx & Engels, 1977, pág. 23)

A partir de referencias como la anterior es que los marxistas vulgares siguen reproduciendo prácticas y discursos que hoy en día se presentan anacrónicos. Aunado a lo anterior, pretenden que la estructura económica impulse cambios en la superestructura política e ideológica simplemente efectuando cambios en “la administración” del Estado, esto basándose en referencias mismas del Manifiesto del Partido Comunista, donde se señala que el objetivo del proletariado como clase es centralizar el poder del Estado para gradualmente ir ganando terreno en el plano de la dominación económica.

“El proletariado se valdrá de su dominación política para ir arrancando gradualmente a la burguesía todo el capital, para centralizar todos los instrumentos de producción en manos del Estado, es decir, del proletariado organizado como clase dominante [...]” (Marx & Engels, 1977, pág. 39)

De este modo, Marx y Engels esbozan diez puntos básicos para que los países “industrialmente avanzados” lleven a cabo a fin de caminar en el sentido de la constitución del proletariado como clase dominante.

Sin embargo, ni Marx ni Engels lograron desarrollar su teoría sobre el Estado de manera tan acabada como lo hicieron con la Economía política. Por ello, en la práctica muchos marxistas que se limitan autores más allá de Marx, Engels o incluso Lenin, ven en el Estado simplemente un aparato, un instrumento de dominación. Tales fueron, por ejemplo, los casos de marxistas rusos del siglo XX, incluyendo a Stalin quien dice tajantemente lo siguiente:

“El Estado es una máquina puesta en manos de la clase dominante para aplastar la resistencia de sus enemigos de clase. *En ese sentido*, la dictadura del proletariado realmente no se distingue en nada de la dictadura de cualquier otra clase, pues el Estado proletario es una máquina para aplastar a la burguesía.” (Stalin, 1977, pág. 44)

Si bien estas referencias son importantes para cimentar lo que posteriormente sería desarrollado por autores como Miliband, Poulantzas o Jessop, su interpretación literal debe leerse en clave en los tiempos actuales, pues hay que recordar que estos escritos hacían referencia al Estado del siglo XIX, donde los análisis de Marx se centraban en Luis Bonaparte, sobre todo en su *18 Brumario de Luis Bonaparte* y que si bien Engels pudo

desarrollar teóricamente el surgimiento y desarrollo del Estado en su *El origen de la familia, la propiedad privada y el Estado*, estos textos deben leerse a la luz de los tiempos actuales, es decir, adoptar una postura de crítica y autocrítica para reconocer que muchos de los fenómenos políticos y sociales de la actualidad, tales como la desigualdad social, la segregación, el suicidio y la subsunción de la cultura en el mercado, son parte de nuevas dinámicas sociales que pertenecen a Estados más desarrollados que aquellos que estudiaron Marx y Engels al escribir sus textos, sin que esto signifique abandonarles, o simplemente coadyuvar a su actualización.

Por ello, en el presente trabajo se presupone que el marxismo debe resignificar los conceptos, hacer el desplazamiento epistemológico correspondiente para entender el qué y el cómo.

En ese sentido se sigue a Lukacs, quien señala lo siguiente: “En cuestiones de marxismo la ortodoxia se refiere exclusivamente al *método*.” (Lukacs, 1985, pág. 2); Se deja claro que más allá de un dogmatismo en cuanto a las obras, la ortodoxia marxista es únicamente respecto a su método, es decir, respecto al uso de la dialéctica materialista como herramienta de análisis.

Desde esta perspectiva, el Estado no es simplemente un “instrumento” de la clase dominante (cualquiera que sea ésta), sino que se presenta como un conjunto de relaciones de poder que son multidireccionales y que condicionan el actuar de la vida en sociedad.

Estas relaciones de poder se expresan en situaciones tanto macro, así como meso y micro estatales. En este sentido, las relaciones van desde la forma en la que se categorizan a las clases sociales (por ejemplo, la forma en que se conceptualiza el crecimiento y el desarrollo, a efectos del presente trabajo), o bien políticas públicas mal diseñadas, obsoletas o que no atienden las necesidades reales de la población (por ejemplo, hasta la manera en la que nos relacionamos cotidianamente).

De lo anterior, cabe destacar que la unidad de análisis no es el individuo, sino la clase en su conjunto. Esto puesto que, si el centro o la unidad de análisis es el individuo, la historia solamente avanzara por medio de grandes obras individuales, sin tener en cuenta que el motor de la historia es la clase en su conjunto que se encuentra en constante lucha con otras clases.

“Por eso, esta concepción solo acierta a ver en la historia los grandes actos políticos y las acciones del Estado, las luchas religiosas y las luchas teóricas en general, y se ve obligada a compartir, especialmente, en cada época histórica, las ilusiones de esta época. Por ejemplo, una época se imagina que se mueve por motivos puramente «políticos» o «religiosos», a pesar de que la «religión» o la «política» son simplemente las formas de sus motivos reales: pues bien, el historiador de la época de que se trata acepta sin más tales opiniones. Lo que estos determinados hombres se «figuraron», se «imaginaron» acerca de su práctica real se convierte en la única potencia determinante y activa que dominaba y determinaba la práctica de estos hombres” (Marx & Engels, 2014, pág. 32)

Al hacer el desplazamiento de la unidad de análisis del individuo a la clase, el marxismo se sitúa más allá del materialismo vulgar (como lo llamaban Marx y Engels) o materialismo clásico, idealista. La diferencia existente entre este primero y el materialismo dialéctico, marxista (o dialéctica materialista) es que el primero se limita a contemplar, el segundo se enfoca en transformar, tal como lo expresa Marx en las *Tesis sobre Feuerbach*.

“9. A lo que más llega el materialismo *contemplativo*, es decir, el materialismo que no concibe la sensoriedad como actividad práctica, es a contemplar a los distintos individuos dentro de la <<sociedad civil>>

10. El punto de vista del antiguo materialismo es la sociedad <<civil>>; el del nuevo materialismo, la sociedad *humana* o la humanidad socializada.

11. Los filósofos no han hecho más que *interpretar* de diversos modos el mundo, pero de lo que se trata es de *transformarlo*.” (Marx, 1977, pág. 403)

Lo anterior resulta importante puesto que al ser la unidad de análisis la colectividad, el Estado como relaciones de poder irá variando su ejercicio del poder entre uno y otro (colectividad e individualidad). Esto quiere decir que existe una aprehensión teórica a la dialéctica materialista que nos permite entrar en contradicción constante para poder analizar de manera precisa como se conectan las relaciones y las luchas.

Asimismo, la dialéctica materialista nos permite realizar un análisis del Estado de manera tal que podemos identificar dos momentos que forman parte de un mismo Estado pero que tiene diferentes *funciones*. Es en este sentido que muchos marxistas vulgares cometen el error de no someter a crítica los textos de los clásicos del marxismo y se adhieren a una interpretación literal de los mismos, sin embargo, si no se aprehende de manera correcta la dialéctica materialista como herramienta de análisis, el materialismo vulgar (como lo llamaba Marx) sólo se limita a interpretar, más no a transformar.

A este respecto, Nicos Poulantzas pone de manifiesto la doble función del Estado al señalar que “partiendo de la relación entre el Estado, factor de cohesión de la unidad de una

formación, y el Estado, lugar de condensación de las diversas contradicciones de las instancias (...)” (Poulantzas, 2001, pág. 45)

Como se aprecia, la doble función del Estado consiste en: 1) mantener el orden establecido, la cohesión y la unidad de una formación social existente, y 2) condensar, en su seno, las contradicciones propias de una formación social y de todos sus niveles e instancias.

Dicha doble función se presenta en nuestros casos de estudio como la manera en que, por un lado, se implementan políticas económicas y de ordenamiento territorial a fin de producir y reproducir un orden existente y, por otro lado, la manera en que dichas políticas y dicho orden genera luchas, exclusiones, segregaciones y desigualdades entre las distintas clases. En los capítulos dos y tres esto toma forma cuando me propongo hablar de los diversos fenómenos políticos y sociales que se presentan como efectos de esa doble función, por un lado, el ordenamiento del territorio en la ciudad de Cancún y el proyecto del Tren Maya como proyecto del Estado para integrar estos territorios a su dinámica relacional, por otro, la manera en que dicha integración provoca desigualdades que se traducen en la equivalencia, es decir, en lucha de clases.

Esta doble función del Estado constituye uno de los elementos más comunes de vulgarización del marxismo. La poca aprehensión teórica de la dialéctica materialista por algunos “marxistas” imposibilitó el ver este doble problema. Por el contrario, se casaron con la idea de que el Estado era simplemente la administración de las cosas. Esta interpretación de la realidad se vio catapultada por el hecho de que el materialismo aprehendido no era un materialismo mecanicista, no ya materialismo marxista. En este sentido, la unidad de análisis para estos “marxistas” continuaba siendo el individuo y no la totalidad.

Aunado a lo anterior, la imposibilidad de identificar con claridad la doble función del Estado responde a la interpretación ahistórica y acrítica de los textos de los clásicos del marxismo. Por ejemplo, Marx señala lo siguiente: “El movimiento político de la clase obrera tiene como último objetivo, claro está, la conquista del poder político para la clase obrera” (Marx, 1974, pág. 447) En este sentido, los vulgarizadores del marxismo niegan el movimiento dialéctico de la realidad como totalidad y expresan, por el contrario, que no existe distinción alguna entre las *fases* del comunismo, es decir, entre comunismo “inferior” y “superior” como lo llamaba Marx, o, dicho de otro modo, entre socialismo y comunismo.

Incluso si se comprendiera esta diferencia, el adoptar una postura mecánica ante este tipo de referencias únicamente conduce al reformismo, más no a la construcción de una realidad dialéctica.

También se expresa esta imposibilidad cuando Engels señala que:

“Así, pues, el Estado no es de ningún modo un poder impuesto desde fuera a la sociedad; tampoco es <<la realidad de la idea moral>> ni <<la imagen y realidad de la razón>>, como afirma Hegel. Es más bien un producto de la sociedad cuando llega a un grado de desarrollo determinado; es la confesión de que esa sociedad se ha enredado en una irremediable contradicción consigo misma y está dividida por antagonismos irreconciliables, que es impotente para conjurar. Pero a fin de que estos antagonismos, estas clases con intereses económicos en pugna, no se devoren a sí mismas y no consuman a la sociedad en una lucha estéril, se hace necesario un poder situado aparentemente por encima de la sociedad y llamado a amortiguar el choque, a mantenerlo en los límites del <<orden>>. Y ese poder, nacido de la sociedad, pero que se pone por encima de ella y se divorcia de ella más y más, es el Estado.” (Engels, 1977, pág. 317)

Al posicionarse en el campo epistemológico del materialismo vulgar, es evidente que a primera vista no se reconoce en estas situaciones la doble función del Estado. Sin embargo, ¿en qué consiste el materialismo vulgar o en qué se diferencia del materialismo marxista?

A este respecto, Engels señala lo siguiente:

“El filisteo entiende por materialismo el comer y el beber sin tasa, la codicia, el placer de la carne, la vida regalona, el ansia de dinero, la avaricia, el afán de lucro y las estafas bursátiles; en una palabra, todos esos vicios infames a los que él rinde un culto secreto; y por idealismo, la fe en la virtud, en el amor al prójimo y, en general, en un “mundo mejor”, de la que baladrona ante los demás y en la que él mismo sólo cree, a lo sumo, mientras atraviesa por ese estado de desazón o de bancarrota que sigue a sus excesos “materialistas” habituales, acompañándose con su canción favorita: “¿Qué es el hombre? mitad bestia, mitad ángel”.” (Engels & Marx, 2006, pág. 28)

Más allá de esto, el materialismo marxista (materialismo histórico y dialéctica materialista) se conciben como herramientas de interpretación de la realidad. Es decir, tal como lo señalan (Engels & Marx, 2006), el problema cardinal de la filosofía es la confrontación entre materialismo e idealismo. Pero no un idealismo vulgar como se veía en la referencia pasada, sino que, en este caso, entender si es primero el concepto o el objeto. En otras palabras, el idealismo plantea que antes de la materia existe la idea, y la materia sólo existe a través de la idea. Por el contrario, el materialismo plantea que la conciencia no es otra cosa que el reflejo de la materia en las ideas “No es la conciencia la que determina la vida, sino la vida la que determina la conciencia” (Marx & Engels, 2014, pág. 21).

De este modo, los “marxistas” que no lograban dejar atrás el materialismo vulgar (y mecanicista) no alcanzan a comprender esta doble función. En este orden de ideas, reducen el Estado una única función (la administración de las cosas) que nada tiene que ver con la doble función aquí presentada. Para ellos, entonces, bastaría con “tomar el poder” para hacer cambiar tanto la estructura como la superestructura, de manera cuasi mecanicista e idealista, puesto que, paralelizando esto con lo señalado por Marx y Engels, bastaría con cambiar de “conciencia” para hacer cambiar el rumbo de las cosas. Así, esta visión se manifiesta pensando que haciendo cambiar la forma de “administrar” las cosas, la superestructura y la estructura cambiarían a su vez.

“En vista de que, según su fantasía, las relaciones entre los hombres, todos sus actos y su modo de conducirse, sus trabas y sus barreras, son otros tantos productos de su conciencia, los neohegelianos formulan consecuentemente ante ellos el postulado moral de que deben trocar su conciencia actual por la conciencia humana, crítica o egoísta, derribando con ello sus barreras. Este postulado de cambiar de conciencia viene a ser lo mismo que el de interpretar de otro modo lo existente, es decir, de reconocerlo por medio de otra interpretación.” (Marx & Engels, 2014, pág. 15)

Por su parte, el materialismo marxista al aprehender a la dialéctica materialista como herramienta de análisis, comprende que todo está en movimiento y que la contradicción es parte integrante de dicho movimiento. De modo que, para entender al Estado, será necesario hacer un análisis de este en el “momento actual” (o en la coyuntura dada).

Así, entendemos que “El lugar del Estado en la unidad, por cuanto asigna a su *estructura regional* los *límites* que la *especifican* al *constituirla*, depende precisamente de las formas que reviste esa función del Estado: la naturaleza precisa de esos límites -¿qué es el Estado?- , así como, por otra parte, su ampliación o su contracción-¿qué estructuras e instituciones forman parte del Estado?- están en relación estrecha con las formas diferenciales de dicha función según el modo de producción y la formación social en cuestión.” (Poulantzas, 2001, pág. 46)

En este sentido, para intentar “definir” al Estado será necesario analizar, en la coyuntura, qué funciones específicas reviste *ese* Estado (por ejemplo, la función específica de impulsar un proyecto de ordenamiento territorial, o bien, la de reproducir las dinámicas de una Ciudad ya existente) dada una formación social, con sus niveles específicos y determinaciones. La

interacción entre los tres niveles (político, ideológico y económico) será, en este caso, piedra angular para distinguir cuál de los tres detenta el papel predominante en la coyuntura.

Esto está en íntima relación con la conceptualización sobre las clases sociales, pues la interacción de los tres niveles en una formación social, bien permite distinguir al Estado en el momento actual, bien permite distinguir la posición de las clases, independientemente de su determinación.

En suma, para efectos del presente trabajo de tesina, el Estado es concebido como una relación de poder que va de lo general a lo particular. Esta relación esconde en sus entrañas una multiplicidad de prácticas de clase que se traducen en efectos de desigualdad social, equilibrios, poderes y contrapoderes. Todo esto se conjuga en el orden existente, que se manifiesta a través de instituciones en los tres niveles (político, económico e ideológico). Dichas instituciones tienen diversas funciones, entre ellas garantizar la existencia y preservación de dicho orden, así como la producción y reproducción de las diversas prácticas que dan legitimidad al Estado.

1.2 Clases sociales

Para aproximarse a una definición marxista de las clases sociales, es necesario comprender que las mismas se analizan de manera crítica desde la dialéctica materialista, al igual que el Estado. En este sentido, dicho análisis parte, por un lado, de la *determinación* económica de las clases sociales y, por otro lado, del *momento actual*, o bien, de la *posición de clase en la coyuntura*.

Como se ha mencionado, nuestra lectura del marxismo se aleja del marxismo vulgar, incluso criticado por Poulantzas cuando señala que la configuración de las clases sociales “No se trata, en suma, de una causalidad lineal, de una mediación expresiva, ni tampoco de una correlación analógica. [Por el contrario] Se trata de un tipo de relación en cuyo interior la estructura determinante del todo exige la constitución misma [...] de las estructuras regionales, asignándoles su lugar y distribuyéndoles funciones [...]” (Poulantzas, 2001, pág. 5)

En el entendido que las interpretaciones (historicista y economicista de las clases sociales) corresponden a una interpretación mecanicista del marxismo, es decir, de un marxismo

vulgar -que aprehendió al materialismo mecanicista (premarxista) en lugar de la dialéctica materialista (materialismo marxista)- la perspectiva por la que nos conducen las aportaciones de Poulantzas nos remiten a la idea de prácticas de clase.

“Las clases sociales significan para el marxismo, en un *único y mismo* movimiento, contradicciones y *lucha de clases*: las clases sociales no existen *primero*, como tales, para entrar *después* en la lucha de clases, lo que haría suponer que existen clases *sin* lucha de clases. Las clases sociales cubren *prácticas de clase*, es decir la lucha de clases, y no se dan sino en su *oposición*.” (Poulantzas, 1981, pág. 13)

La clase se configura ya como la condensación de los efectos de los distintos niveles estructurales en los agentes. Es decir, como el efecto global del conjunto de estructuras y de sus relaciones. Así, los distintos niveles a considerar son tres: 1) económico; 2) político; 3) ideológico.

Las clases sociales no existen sino a través de la *lucha de clases* (prácticas de clase). Esto es señalado por Engels, al especificar que el Estado es resultado de la condensación de la lucha de clases, y una amortiguación de las mismas.

Las prácticas de clase son ejercidas por los *agentes* que son empíricamente los que ponen en práctica la “lucha de clases”. En este sentido, hay que saber distinguir entre agente y clase y para ello, la aprehensión teórica de la dialéctica materialista es pilar, para poder comprender la dialéctica existente entre agente y estructura, o bien, entre sujeto y objeto.

Finalmente, como efecto global de las estructuras en los agentes, estos efectos se diferencian de acuerdo con la particularidad específica de cada agente. En este sentido, hay que distinguir entre *determinación de clase* y *posición de clase*. Esto permite hacer un análisis más específico de las clases sociales y los agentes en el “momento actual”, tal como en el caso de los análisis del Estado.

De soslayo, cabe mencionar que la clase en su doble identificación (posición y determinación) puede verse en los casos de Cancún y del Tren Maya en tanto que se identifican prácticas que van en contra de lo que, *en teoría*, está “determinado” para dicha clase. Es decir, el júbilo con el que la clase trabajadora en Cancún recibe al turista a pesar de

que la reproducción del turismo provoque efectos indeseados (buen salvaje, subsunción de la cultura) cumple con la doble característica de la clase, la posición y la determinación.

Por otro lado, en el Tren Maya se identifica a la clase social, entendida a partir del concepto de lucha de clases, en su práctica empírica dada desde el ordenamiento del territorio. Es decir, la clase se materializa en el mismo momento en que lo hace el conflicto. Es éste el que se hace presente en las prácticas de clase y la lucha de clases. En este sentido, la clase social es subsumida en la dinámica de lo estatal.

Sin embargo, estos atributos se desarrollan en los capítulos siguientes a la luz de los casos de estudio. Sin embargo, es importante señalar una precisión metodológica.

Existe una forma de categorizar a las clases sociales según los niveles de ingresos de los individuos. Aunque ésta ha sido una visión común por su practicidad a la hora de hacer estudios “empíricos”, no interesa para los fines de este documento, por dos razones.

Primero, la jerarquía de los salarios no constituye más que un efecto de los tres niveles estructurales en los agentes, es decir, es una materialización más de la lucha de clases en tanto que se presentan como “barreras de clase”. En este sentido, los diversos matices existentes entre la dicotomía rico-pobre no son más que fracciones de clase, es decir, en el modo de producción “puro” (por ejemplo, el capitalista) existirían las clases burguesa y proletaria, sin embargo, en la realidad encontramos que, en una formación social existen más de dos clases, derivado de la diversidad de modos de producción que convergen en *esa* formación social, por ejemplo, una formación social con modo de producción predominantemente capitalista, pero que cuente también con imbricaciones de los modos de producción feudal daría a la formación social la posibilidad de contener en su seno prácticas de clase propias del capitalismo (dicotomía obrero-burgués) así como prácticas de patrono-esclavo. Es así como encontramos clases diversas que responden al modo de producción dado, y que en la realidad es más complejo que categorizar con obrero o burgués, pues las fracciones de clase están siempre presentes.

Para tener más claro lo anterior, utilizo una pequeña analogía acerca del valor de la fuerza de trabajo en relación con su precio (el salario). Esta analogía permite conocer de manera más cercana la cuestión de las fracciones de clase que se ha tocado más arriba en tanto que

podremos distinguir cómo la división de los ingresos por niveles se transforma en barreras de clase.

La fuerza de trabajo es “[...] el conjunto de capacidades físicas y espirituales que el hombre pone en acción durante el proceso de producción de bienes materiales es elemento necesario de la producción en cualquier forma de sociedad. Pero sólo bajo el capitalismo es la fuerza de trabajo una *mercancía*” (Academia de Ciencias de la URSS, 1969, pág. 80)

Como cualquier otra mercancía, la fuerza de trabajo se vende en el mercado a un determinado precio. ¿Cuál es el precio de esta fuerza de trabajo? En el capitalismo, las mercancías determinan su precio basándose en su valor, y este valor se determina a partir del tiempo de trabajo *socialmente necesario* para su producción. En el caso de la fuerza de trabajo, su valor se determina a partir del tiempo de trabajo socialmente necesario para su producción y *reproducción*, es decir, para que el obrero pueda seguir produciendo requiere satisfacer ciertas necesidades básicas: alimento, vestido, vivienda, etc.; sin embargo, el ciclo de la producción requiere de cada vez más fuerza de trabajo por lo que la reproducción de ésta, es decir, la reproducción del obrero también integra el valor de la fuerza de trabajo.

“De todo lo dicho se desprende que *el valor de la fuerza de trabajo como mercancía* es igual al valor de los medios de sustento necesarios para mantener al obrero y su familia.” (Academia de Ciencias de la URSS, 1969, pág. 80)

En tal sentido, lo que se le paga al trabajador por un determinado tiempo de uso de su fuerza de trabajo es el precio de la fuerza de trabajo, es decir, el salario.

Pero el salario no es el mismo para todos los trabajadores. Es dependiendo de su cualificación, de su experiencia y de una multiplicidad de factores que éste varía, pero siempre calculado con base en el *valor* de la fuerza de trabajo. Es en este sentido que las fracciones de clase se hacen presentes.

Un trabajador, al tener la posibilidad de acceder a un mayor nivel educativo tiene una mejor preparación, asimismo, al ir adquiriendo experiencia, su fuerza de trabajo *vale más*, por el tiempo de trabajo que ha invertido en su preparación. Por otro lado, un trabajador que no ha tenido la posibilidad de estudiar, su cualificación es baja y su fuerza de trabajo valdrá menos. Por lo cual la diferencia de salarios entre ambos trabajadores mostrará una diferencia respecto

de los bienes y servicios a los cuales se puede acceder por medio del dinero, es decir, por medio de la forma de cambio universal.

El hecho de poder acceder a mejores niveles de bienes y servicios marca una pauta y una diferencia respecto de los demás trabajadores, sin que por ello el primero deje de ser un trabajador. Esta pauta se presenta como la fracción de clase. En este sentido la clase social es la clase social *de los trabajadores* que se subdivide en diferentes fracciones. Asimismo, la incapacidad del trabajador menos calificado de acceder a más y mejores bienes y servicios se manifiesta como una barrera de clase, es decir, como el efecto de la lucha de clases en individuos particulares.

Las fracciones de clase son, ahora, categorías que permiten analizar la existencia de más de dos clases en una formación social con un modo de producción predominantemente capitalista.

Siguiendo la anterior argumentación, una formación social equivaldría a cualquier sociedad contemporánea, donde existe más de un modo de producción y que, por ello, permite la existencia de clases diversas (o fracciones de clase) y no sólo de las categorías “puras” de clase.

Es decir que, en una sociedad, cualquiera que ésta sea, vamos a encontrar clases que pueden parecer anacrónicas por reproducir modos de producción distintos. Tomemos como ejemplo la sociedad metacompleja mexicana, en ella, existen tanto obreros como burgueses, sin embargo, podemos encontrar aún en algunos lugares esclavos, patronos y siervos. Tal es el caso de los jornaleros mexicanos que son sometidos a esclavitud en tiempos actuales, simulando una especie de feudalismo en pleno siglo XXI.

Como ejemplo podemos encontrar los casos de los jornaleros de San Quintín en Baja California, donde se estima que laboran aproximadamente 50 mil jornaleros y jornaleras de todas las edades.

Estos jornaleros llegan a Baja California generalmente desde el sur de México, de estados como Oaxaca, Chiapas o Puebla. Se les promete una casa, un salario de, por lo menos, 150 pesos al día y una jornada laboral de 8 horas. Sin embargo, al llegar al lugar caen en cuenta de que la casa prometida es un cuarto hecho de cemento o de láminas y plástico con piso de

tierra. Los niños deben quedarse en guarderías o si les queda demasiado lejos son encargados en casas donde los cuidan por hasta 30 pesos diarios por cada niño. Además, en muchos casos se les prohíbe salir de los ranchos para evitar que puedan escapar, así, hacen sus compras en las modernas tiendas de raya de los ranchos.

A pesar de que en 2015 tras fuertes protestas se lograron establecer algunos acuerdos y se lograron visibilizar las condiciones inhumanas a las que estaban sometidos los trabajadores, a día de hoy son sólo pocas las empresas que han cumplido parcialmente con dichos acuerdos.

En 2015 las protestas exigían el cese al acoso sexual por parte de patronos o mayordomos a las jornaleras, además, un aumento de 115 a 300 pesos el día laborado. Asimismo, un respeto a los derechos laborales, humanos y culturales de los trabajadores además de exigir electricidad, agua potable, pavimentación y prestaciones.

A día de hoy el acoso laboral y sexual no ha cesado, el salario si bien logró aumentar, jornaleros señalan que en este aumento ya incluye las prestaciones como aguinaldo o prima vacacional, aunado a lo anterior muchas de las calles siguen sin pavimentar provocando empolvamiento y, cuando llueve, inundaciones.

“Aunque algunos medios de comunicación han denominado “Neoporfiriato” a esta situación de explotación, algunas investigadoras, como Gema López Limón y Liliana Plumeda, alertaron desde la década de 1990 que el trabajo infantil en Baja California se presentaba como una consecuencia de la aplicación de programas de los organismos financieros de diversos países, especialmente del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y sus subsiguientes. Por lo tanto, no se trata de un residuo feudal como se ha querido presentar, sino que el sistema actual aprovecha estas formas de producción obsoletas para reducir el costo de la mano de obra, disminuir los salarios y ampliar el margen de ganancia.” (Martínez & Leyva, 2015)

Ahora veamos el caso de Cancún y del Tren Maya. En el primero, las clases son diversas y no se reducen a la dicotomía obrero-burgués, por el contrario, la existencia de actividades económicas múltiples produce en la configuración de las clases la posibilidad de la existencia de no sólo dos, sino de varias clases que responden a la identificación y la determinación de diversos *momentos*. Es decir, el turismo, a la par de la agricultura y del sector servicios, así

como de las actividades económicas primarias, conducen a la interacción de los niveles económico, político e ideológico para provocar que las clases no sean (y de hecho nunca lo han sido) uniformes, sino que las clases en esas ciudades y proyectos gocen de diversidad.

Entonces, ¿cómo se constituye una clase social? Como ya se ha venido abordando, las clases sociales son, para el marxismo, la expresión abstracta de la lucha de clases *concreta*. Pero la concreción de la lucha de clases se manifiesta como las *prácticas de clase* de los agentes, en lo general, y en lo particular, en el momento actual.

En este sentido, hay que distinguir, como ya se ha dicho, la *determinación de clase* de la *posición de clase*. Si bien es cierto que para el marxismo es importante la determinación económica *en última instancia* de las clases sociales, esta determinación sólo es importante en tanto que distribuye la posición de los agentes en las diversas clases y fracciones de clase según el momento actual, para lo cual lo político y lo ideológico se tornan igualmente importantes. Es decir que existe una *determinación estructural* de las clases que se distingue de la posición de clase en tanto que la primera cubre el lugar de los agentes en las relaciones de producción, mientras que la segunda el lugar de los agentes en las relaciones políticas e ideológicas.

“Vemos bien que las relaciones ideológicas y políticas, es decir los *lugares* de dominación-subordinación política e ideológica, *conciernen ya a la determinación estructural de clase*: no se trata, por lo tanto, de un lugar objetivo que no concierne más que al lugar económico en las relaciones de producción, ya que los elementos políticos e ideológicos no se encuentran más que en las posiciones de clase. No se trata, según un viejo equívoco, de una “estructura” económica que designe, ella sola, unos lugares, *de una parte*, de una lucha de clases que se extiende al dominio político e ideológico *de otra* [...] La determinación estructural de clase concierne en adelante a la lucha económica, política e ideológica de clase, ya que estas luchas se expresan, todas, por posiciones de clase en la coyuntura.” (Poulantzas, 1981, pág. 15)

De manera que la clase social como concepto abstracto, sólo expresa el efecto de la imbricación específica de las instancias en una coyuntura específica dentro de los agentes. En este sentido, esa imbricación específica representa, a su vez, el estado en la coyuntura de la lucha de clases. Como ya se especificó, las clases sociales no existen antes de la lucha de clases, sino que es ésta la que da sentido y origen a las clases sociales. Por lo tanto, una

imbricación particular tiene efectos diferentes según el contexto de cada agente, así, ese efecto particular adoptará la función de distribución del agente en cuestión según la clase social en el momento dado, y así con cada agente específico.

Siguiendo esta línea, la clase social es el concepto abstracto en el que serán distribuidos los agentes en la coyuntura. Así, podemos determinar a su vez el estado de la lucha de clases, según las prácticas de clase económicas, políticas e ideológicas² que adopten los agentes en el momento actual.

Aunado a lo anterior, la *clase*, en sentido estrictamente empírico marca su diferencia por la posesión o no de medios productivos. A partir de aquí se identifican dos grandes clases: burguesa y proletaria, sin embargo, la proletaria se subdivide en pequeños grupos o fragmentos de clase según sea el caso dada una cierta coyuntura o en cualquier temporalidad. Asimismo, la burguesía también se subdivide según sea la posesión de medios estrictamente productivos o bien de bienes que permitan vivir sin realizar un trabajo (por ejemplo, las rentas de departamentos o casas).

Así, la clase trabajadora (proletaria) se determina como clase baja, de acuerdo con su estatus de no posesión de medios de producción, sin embargo, ciertos fragmentos de la clase se identificarán política o ideológicamente con la ideología de la clase burguesa, en este sentido, su identificación de clase (posición de clase) será distinta de acuerdo con la interacción de los tres niveles (político, ideológico y económico). Una identificación (posición) de clase que difiera de su determinación de clase puede suceder por diversos fenómenos, entre los cuales destacan:

- Los procesos de internalización de las instituciones, donde se aprehenden conocimientos, prácticas e ideas que no son propias de la clase a la que se pertenece
- El salario recibido, es decir, si se es bien remunerado podrá olvidar su determinación de clase y su posición de clase será distinta

² Para esto es necesario que entendamos a la ideología no como un “sistema de ideas” o como un “discurso”, siguiendo a Poulantzas (1981) la ideología es un conjunto de prácticas materiales. Esta noción de ideología está en función de toda la teoría marxista y su noción de lo real (material), en tanto que no es la conciencia del hombre la que determina su realidad, sino la realidad la que determina la conciencia del hombre.

- La cultura, el ocio y la distracción, que representan aparatos masivos de difusión de ideas y prácticas.

1.3 Lucha de clases, territorio y desigualdad

A partir de lo expuesto, se puede desarrollar un concepto de lucha de clases que, en su amplitud, comprenda como símiles la desigualdad y las prácticas de clase.

Como ya se ha señalado, lucha de clases es un concepto que comprende *prácticas de clase* que son, en la teoría y en la práctica, equivalentes.

Las prácticas de clase son todas aquellas acciones que los agentes ejercen en su cotidianidad, de manera consciente o inconsciente, y que manifiestan la determinación y la posición de clase de los individuos en la coyuntura. Es decir, la lucha de clases se manifiesta en lo cotidiano por las prácticas de clase, de tal suerte que son éstas una expresión empírica de la lucha de clases.

En este sentido, podemos distinguir dos “momentos” de la lucha de clases:

- 1) El momento abstracto y superficial de lucha de clases, donde, como concepto, comprende una amplitud de actitudes, prácticas, creencias, etc., que hacen posible la relación dialéctica de la existencia entre lucha de clases y clases sociales.
- 2) El momento concreto, empírico y cotidiano de las prácticas de clase, que son la expresión material de las luchas de clase. Estas prácticas son todas aquellas acciones ejercidas en el día a día por los individuos y que no necesariamente deben tener una expresión consciente de clase, sino que, de manera inconsciente, también se puede expresar la misma en ausencia de lo que para la teoría marxista es la “consciencia de clase”.

En los capítulos segundo y tercero veremos como las prácticas son expresadas en lo cotidiano. A manera de ejemplo, el caso del suicidio en los jóvenes de poblaciones marginadas y vulnerables en la ciudad de Cancún expresa cómo estos jóvenes ven en su entorno un entorno hostil y desesperanzador. Situaciones como la drogadicción, la violencia intrafamiliar, el alcoholismo o el pandillerismo son cotidianas en su realidad, estas prácticas recubren, de manera inconsciente, la pertenencia de clase y la lucha de clases en su esencia, es decir, la lucha de clases es parte clave para entender el porqué de este tipo de situaciones.

En ese sentido, las prácticas de clase, como prácticas, son el conjunto de ideas, pensamientos, y simbolismos que, mediante los procesos de internalización, adopción y externalización de las instituciones, se manifiestan como expresiones concretas de la realidad. Este proceso triple (internalización, adopción y externalización) se da en contextos desiguales para cada individuo, pero que se conjuga en una dimensión de clase.

Esto quiere decir que la lucha de clases (prácticas de clase) se manifiesta también como los diferentes contextos de *desigualdad* existentes. Es decir, la desigualdad no es más que una expresión de la lucha de clases, y de las prácticas de ésta. Lo anterior en tanto que la desigualdad es el efecto del estado de cosas existente en los distintos niveles de la estructura.

Al tratar de profundizar en la equivalencia entre prácticas de clase y lucha de clases, es necesario comprender dos cosas. La primera es que el concepto de lucha de clases tiene sus orígenes en la literatura marxista que viene desde Marx y Engels, en este sentido, la equivalencia con las prácticas de clase se da más adelante cuando Poulantzas estudia este concepto para llevarlo a un plano empírico, pues el concepto *per se* de lucha de clases navegaba en la abstracción superficial de las ideas.

La segunda cosa a tener en cuenta es que, prácticas de clase, en ese sentido, refiere a todas aquellas acciones ejercidas por los sujetos de manera consciente o inconsciente y que manifiestan en el simple hecho de su ejercicio, la *determinación de clase* de esos sujetos. Esta determinación de clase se hace presente por el hecho de que el triple proceso de expresión institucional se adopta de manera desigual según sea el acceso a esas mismas instituciones. Por ejemplo, el acceso a instituciones de educación, de salud, de cultura, recreación o deporte, causarán un efecto, según sea el caso, en los sujetos. Si un individuo posee más capital cultural, económico y educativo, podrá ejercer *prácticas de clase* que lo *posicionen* en una escala superior en la jerarquía social, que un individuo con menor acceso a estas instituciones; de tal manera que la desigualdad social se hace presente a la hora de emparejar los conceptos de lucha de clases = prácticas de clase = desigualdad social.

Dicho lo anterior, la desigualdad social no es más que la materialización de la lucha de clases, es decir, la desigualdad social es expresión de las prácticas de clase y de la desigualdad en el triple proceso institucional. De tal manera que ésta asigna diversos lugares según su condición de clase. Estos lugares, asignados de manera desigual, siguen produciendo y

reproduciendo las mismas dinámicas de segregación, exclusión y acceso diferenciado a las oportunidades.

Así, se comprende que lucha de clases es equivalente a prácticas de clase, y que éstas se manifiestan de manera desigual debido al desarrollo desigual de las condiciones que mantienen y reproducen el mismo estado de cosas existente.

Esta desigualdad se ve expresada, en el caso del territorio como lucha de clases, en los diversos efectos y fenómenos que un ordenamiento territorial desigual tiene como consecuencia. Más adelante se hablará de las políticas de asignación de recursos al territorio y los efectos (como el buen salvaje, el suicidio y el acceso a bienes y servicios) producidos. Estos efectos son, en conclusión, la lucha de clases manifestada en desigualdad social.

Capítulo 2.- Cancún y el Tren Maya: la materialización de la lucha de clases

En el capítulo anterior, vimos cómo el concepto de lucha de clases ha sido reducido por la ortodoxia marxista y, en ese sentido, ha significado un concepto mínimo donde dicha lucha se gesta sólo en los espacios fabriles. Asimismo, señalamos que tal reducción no comprende la complejidad de relaciones sociales y de poder que podemos encontrar hoy en día en cualquier sociedad. Por tal motivo, enarbolamos la idea de “elevar” el concepto de lucha de clases y repensarlo, para abogar por una atomización y molecularización del mismo, donde prácticas cotidianas que parecerían lo más normal posible, también forman parte constitutiva de eso que llamamos la lucha de clases.

Así, para utilizar este referente teórico y conceptual, se han seleccionado los proyectos de la Ciudad de Cancún y el Tren Maya, para observar cómo es que en las dinámicas de esos procesos de reordenamiento territorial y proyectos turísticos se entretajan dinámicas y prácticas sociales que son expresión y materialización de la lucha de clases.

En estricto sentido, el ordenamiento territorial es un fenómeno que posibilita la observación de la lucha de clases en un sentido empírico y práctico. A partir de este fenómeno social, podemos observar diferentes hechos que, en esencia, se constituyen como integrantes de la lucha de clases, tales como:

- La distribución del territorio de acuerdo con el “estatus” social
- El acceso a bienes y servicios en función del lugar de residencia
- La desigualdad en las oportunidades
- La calidad del transporte según la zona

Entre otros, estos son algunos de los fenómenos observables que se desprenden del ordenamiento territorial como lucha de clases, es decir, estos fenómenos recubren “prácticas de clase” tal como lo señalaba Poulantzas.

La selección de estudio de Cancún se justifica por ser una ciudad que se construye enteramente como proyecto turístico y cuyos procesos sociales han desembocado en la generación de zonas altamente urbanizadas y con todos los servicios y zonas en condiciones de precariedad y pobreza. Asimismo, se escoge Cancún por su cercanía geográfica con el

proyecto del Tren Maya, siendo que Cancún también está contemplado para ser parte de la ruta del Tren.

Por otro lado, se escoge el Tren Maya porque también surge como un proyecto de corte turístico, lo cual, como se expone en el siguiente capítulo, posibilita proyectar, a partir del análisis de los resultados de Cancún, una visión de cuáles podrían ser los posibles efectos del Tren Maya a futuro.

Sumado a lo anterior, el Tren Maya puede tener tanto efectos positivos, así como adversos. Este trabajo pretende hacer una crítica al diseño e implementación del proyecto aún sin haber obtenido resultado alguno, puesto que el proyecto del tren maya emula algunas de las condiciones dadas en la creación de Cancún.

Asimismo, se escoge el proyecto del Tren Maya por ser uno de los proyectos pilares de la administración del presidente Andrés Manuel López Obrador, es decir, un presidente que en 2018 basó su discurso en el bienestar popular cuando señalaba “por el bien de todos, primero los pobres”. En este sentido, cabe sentar un precedente para que en el futuro se pueda hacer un diagnóstico profundo a partir de los resultados obtenidos por el Tren Maya. La importancia del presente trabajo radica en exponer que la bandera del progresismo no exime a los presidentes de reproducir dinámicas de explotación.

2.1 El origen de Cancún, Estado de Quintana Roo, México

El origen de Cancún como ciudad turística se puede ubicar a finales de la década de los 60's del siglo XX. Surge como una respuesta a los efectos de las crisis y estancamientos económicos producidos por el déficit en la balanza de pagos a nivel nacional, así como a la necesidad de desarrollo regional, producto de la situación de precariedad y estancamiento económico surgido a partir de la baja en la producción de henequén, de madera y de chicle. (Espinosa-Coria, 2013)

La complicada situación a nivel nacional con la balanza de pagos y la necesidad del desarrollo regional obligaron a la administración en turno a adoptar e impulsar políticas públicas de un corte distinto. Así, el propio presidente de la época, Gustavo Díaz Ordaz, anunciaba en su discurso del quinto informe de gobierno en 1969 la creación y el impulso de polos turísticos para la atracción de divisas y el fomento al crecimiento económico.

“Habrá de iniciarse en breve la ejecución de un importante programa de infraestructura turística, configurado bajo un enfoque integral, que tienda a robustecer el desarrollo de importantes regiones del país.

No persigue únicamente la obtención de más divisas, sino también el mayor aprovechamiento de los recursos naturales y mejoras efectivas en los niveles de vida de la población.” (Díaz Ordaz, 1969).

En tal sentido, es menester subrayar que el objetivo de la creación de estos polos turísticos no era simplemente la consolidación de ciudades de atracción turística, sino que se preveía un aumento y mejora de los niveles de vida de la población de la zona.

Aunado a lo anterior, el impulso a la actividad turística se veía motivado por la estrategia de equilibrio entre las distintas regiones del país, es decir, económicamente el país se encontraba diversificado en el sentido de que las actividades productivas se concentraban en ciertas regiones, como la zona centro, cuyo resultado era de abandono, y un atraso económico en otras regiones como en la zona de la Península. Así, el desarrollo del turismo sería una solución factible y viable no sólo a los problemas de atraso regional y nacional, sino que, además, se proyectaba como una actividad económica sustentable a futuro, es decir, se planeó para que fuera una actividad con importantes aportaciones al Producto Interno Bruto (PIB) nacional y que ésta tuviera en prospectiva un crecimiento sustentable con base en el turismo y en otras actividades de apoyo al mismo.

El proyecto Cancún se inicia con los siguientes objetivos

a) Fomento de nuevas fuentes de trabajo, aprovechando que la zona de Cancún tiene un alto potencial turístico, y que la Península de Yucatán cuenta con una importante población rural o semirural de bajos ingresos, con limitadas alternativas viables para el desarrollo de otras actividades económicas proveedoras de empleo.

b) Impulso del desarrollo regional a través de la diversificación de las actividades agrícolas, industriales, artesanales y comerciales.

c) Captación de una mayor corriente de turistas provenientes del exterior e incremento a corto y mediano plazos de los ingresos de la balanza de pagos.” (Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) citado en: Fernández de Lara Gaitán, 2003).

Con estos objetivos en mente

“En 1970 empezaron los trabajos de construcción de Cancún, y con el paso de los años se convertiría en el símbolo de una nueva política pública en el sector turismo. En unas cuantas décadas, una franja costera prácticamente deshabitada se transformaría en un destino favorito en el gusto de millones de turistas nacionales y extranjeros, así como en un polo de atracción de inmigrantes en busca de una oportunidad de trabajo en la pujante industria turística.” (Espinosa-Coria, 2013, pág. 158)

2.2 Cancún ¿un paraíso?

Con los objetivos claros en torno al desarrollo regional, Cancún se ha consolidado hoy en día como uno de los centros turísticos más importantes del país, o bien, de toda Latinoamérica. Así, ha logrado posicionarse internacionalmente como un “paraíso” por la exotividad de sus playas, de sus escenarios y de sus paisajes.

Este posicionamiento a nivel internacional se traduce en la atracción de turistas tanto nacionales como extranjeros, lo que a su vez implica un importante flujo de dinero para la región, es decir, en crecimiento económico. Esto se manifiesta en la participación de Quintana Roo al PIB nacional y en las actividades económicas generadas en la región.

“Su participación al PIB Nacional en 2018 fue del 1.6% del total que, en términos económicos, ascendió a 288,572 millones de pesos, registrando un crecimiento anual del 5.1% con respecto al 2017

Dentro de las actividades económicas de la entidad por su aportación al PIB estatal, destacan las actividades terciarias, las cuales aportan el 88.2%, seguidas de las secundarias con el 11% y finalmente las actividades primarias que aportan el 0.8% del total.

Así pues, la economía del estado de Quintana Roo, depende en gran medida del desarrollo de las actividades terciarias representadas por el sector turismo, comercio y servicios, los cuales en su conjunto en 2018 representaron al estado una derrama económica de 254,434 millones de pesos” (Ramírez Cárdenas & Vásquez Bautista, 2020).

Como se observa, Cancún ha cumplido con los objetivos establecidos inicialmente, es decir, ha logrado consolidar el crecimiento a partir de la actividad turística que representa, junto con el comercio y el sector servicios, cerca del 90% de aportación al PIB estatal. Esto indica que, a pesar de lograr el objetivo de crecimiento económico, existe también un fenómeno de dependencia hacia el sector terciario, que acarrea consigo efectos varios, entre ellos la incapacidad de impulsar el desarrollo económico, entendido, en un sentido amplio, como el mejoramiento del nivel de vida de la población.

Cabe destacar que crecimiento y desarrollo económicos, aunque relacionados, no son sinónimos. En este sentido, Cancún ha logrado impulsar el *crecimiento* económico, más no así el *desarrollo*. Para explicar mejor este fenómeno, es menester, en primer lugar, brindar una definición mínima tanto de crecimiento como de desarrollo económico.

Por un lado, el crecimiento económico refiere a “[...]un aumento de la renta y de la riqueza” (Álvarez Gómez & Alonso González, 2006, pág. 2) Otra definición es la siguiente “Cambio cuantitativo o expansión de la economía de un país. Según los usos convencionales, el crecimiento económico se mide como el aumento porcentual del producto interno bruto (PIB) o el producto nacional bruto (PNB) en un año. Puede ocurrir de dos maneras: una economía puede crecer de manera "extensiva" utilizando más recursos (como el capital físico, humano o natural) o bien de manera "intensiva", usando la misma cantidad de recursos con mayor eficiencia (en forma más productiva)” (Castillo Martín, 2011, pág. 3).

Así, se aprecia que crecimiento económico responde a la variación en términos de aumento o disminución, de un periodo a otro, de la renta y de la riqueza. Esto es, la variación (disminución o aumento) de la renta y de la riqueza en comparación de un periodo a otro constituyen los indicadores de crecimiento económico. La conceptualización misma de crecimiento económico tiende a dejar fuera otras variables importantes, por ello, el desarrollo económico se presenta como un concepto más amplio. En este sentido, puede decirse que crecimiento económico representa una visión más procedimental, en tanto que desarrollo económico se sitúa en una visión más sustantiva.

Así, desarrollo económico se entiende como “[...] el desarrollo es un proceso integral, socioeconómico, que implica la expansión continua del potencial económico, el auto sostenimiento de esa expansión en el mejoramiento total de la sociedad. También se conoce como proceso de transformación de la sociedad o proceso de incrementos sucesivos en las condiciones de vida de todas las personas o familias de un país o comunidad.” (Castillo Martín, 2011, pág. 2).

En este sentido, se aprecia que desarrollo económico como concepto es aún más amplio que el de crecimiento. De tal manera que el desarrollo económico implica la medición del bienestar de la población. (Hermosillo Anduaga, Kaplan Navarro, Padilla Torres, & Domínguez Ibarra, 2011)

De tal modo, se puede aseverar que, aunque se ha impulsado el crecimiento de la región, no así el desarrollo. Esto se manifiesta en la dependencia económica que ha generado la región hacia las actividades económicas terciarias (turismo, servicios, comercio) y que no se han traducido en mejoras latentes para la población, o bien, en un aumento en su nivel de vida.

Por el contrario, se ha señalado que poco a poco los jóvenes caen en el pandillerismo, o que zonas como el centro del Estado de Quintana Roo tienen un desarrollo completamente desigual a la zona Norte, o bien, que el ordenamiento territorial imita, produce y reproduce las dinámicas de exclusión y segregación social.

Siendo los jóvenes los que más sufren de esta desigualdad y del hecho de que no exista la posibilidad real de un desarrollo, los malestares sociales se hacen presentes. Es así que la desigualdad, el subdesarrollo y la segregación parecen ser conceptos abstractos, sin embargo, en el plano empírico y cotidiano, los malestares sociales salen a la luz dando vida a dichos conceptos.

Esto se expresa en tres grandes ámbitos de desarrollo para los jóvenes de Cancún, quienes reflejan el descontento y la incertidumbre generalizada de ser joven trabajador en una de las ciudades turísticas más importantes de Latinoamérica. Estos ámbitos son el trabajo, la escuela y el hogar.

De acuerdo con una investigación realizada por Frago Lugo en 2017, donde se entrevista a múltiples jóvenes que habitan en Cancún, estos espacios son espacios de incertidumbre, violencia y desigualdad. Lejos de ser espacios donde se sientan seguros, con un futuro deseable y certero, la familia, el trabajo y la escuela se presentan como espacios transitorios, donde se produce y reproduce la incertidumbre por la temporalidad de los empleos, los bajos salarios y el hecho de que las únicas posibilidades de emplearse o de estudiar giren en torno a la actividad turística.

“La pregunta que emerge casi de manera automática es ¿cómo se desarrolla una gestión de la incertidumbre en un medio como Cancún, en el que esta es inherente a la ciudad misma? Como ya se ha visto, el trabajo no es una institución que resuelva esta situación, sino que, por el contrario, la fomenta [...] En el plano escolar la seguridad es temporal, no es un augurio de éxito proyectado hacia el futuro [...] La pérdida de interés por el estudio se relaciona de manera cercana con el hecho de que éste no tiene una finalidad valorada ni existen grandes expectativas asentadas en él.” (Frago Lugo, 2017, pág. 93).

Asimismo, los jóvenes entrevistados por Frago sostienen que la estabilidad económica en el paraíso cancenense debe pagarse con un precio que, por lo general, es la familia. En este sentido, los testimonios recabados por Frago narran cómo el contexto social en el que se

desenvuelven es propicio a producir y reproducir dinámicas violentas, de exclusión y desintegración familiar.

“En el imaginario colectivo el fracaso matrimonial y las rupturas familiares constituyen una suerte de «precio» con el que se paga el crecimiento o la estabilidad económica [...] La convivencia en las familias compuestas generalmente es descrita por los jóvenes como favorecedora de ambientes conflictivos e inestables, especialmente entre los hijos y las parejas de sus padres, es decir, con madrastras y padrastros.” (Fragoso Lugo, 2017, págs. 95, 96).

Asimismo, es menester recordar que el desarrollo económico es más amplio, como concepto, que el crecimiento. En este sentido, desarrollo económico también implica el mejoramiento del nivel de vida de la población de la zona, el respeto a las tradiciones, la cultura, la naturaleza, y la constante búsqueda del bienestar comunitario.

El crecimiento económico de Cancún genera un contraste con los niveles de desarrollo de la zona. Como se ha mencionado, la población y particularmente los jóvenes sufren las consecuencias de una ciudad planeada para el turista con el sostén de la mano de obra barata migrante.

Otro aspecto, es considerar la merma al desarrollo ambiental. Los cada vez más escasos límites a la construcción destruyen zonas protegidas provocando efectos como el sargazo. “En general se calcula que el área que rodea la laguna de Nitchupé ha perdido el 50% de sus manglares derivado del mal manejo de la Zona Federal Marítimo Terrestre y el área de arrecifes de la costa cercana a Cancún ha perdido, en los últimos 20 años, el 50% de su superficie.” (Velázquez García & Jiménez Martínez, 2018, pág. 50)

Por otro lado, los servicios públicos son altamente condicionados a los pobladores de la zona por parte de los partidos políticos. En este sentido, la participación ciudadana, más que expresar los deseos o descontentos de la ciudadanía, expresa el aparato de movilización política de uno u otro determinado partido. De tal manera que el desarrollo de la comunidad no toma en cuenta estas necesidades, por el contrario, simplemente las utiliza dando prioridad a la industria turística.

“En cuanto a los ciudadanos, la ausencia de las condiciones mínimas de servicios públicos para la gran mayoría de población que emigra a Cancún a trabajar, ha condicionado la forma

de participación, convirtiéndola en una práctica corporativa y no democrática.” (Velázquez García & Jiménez Martínez, 2018, pág. 55)

Así, el desigual desarrollo entre las zonas turística y local es latente. Por un lado, encontramos un desarrollo y un crecimiento sin igual donde el acceso a bienes y servicios nunca es escaso y donde las prohibiciones, las limitaciones y los castigos parecen no existir mientras que, por otro lado, la violencia, la desintegración familiar y la incertidumbre son las únicas experiencias que se mantienen en el entorno social.

“Esta compartimentación regional tan íntimamente vinculada a sus actividades económicas permite comprender una dinámica asimétrica entre la zona norte y la parte central del Estado en la medida en que la primera experimenta un desarrollo urbano notable que, con sus irregularidades, pero también con sus respectivas ventajas, contrasta notablemente con la población central, que es la tributaria de mano de obra para el desarrollo de la primera. Esta interacción regional ha ocasionado una dinámica migratoria del centro al norte” (Cárdenas, 2015).

Por otro lado, los esfuerzos de la administración pública federal y estatal se focalizan en dar atención a la extrema demanda del potencial turístico de la región. En tal sentido, otras áreas, tales como la planificación urbana, la demanda de servicios básicos como drenaje, educación, iluminación, etc., se han visto abandonadas, reproduciendo nuevamente la exclusión social, además, fomentando la nula capacidad de movilidad social de la región.

“La carencia de servicios básicos, de escuelas, de centros de salud y recreación, y de áreas de esparcimiento, obedece, entre otras cosas, a que el crecimiento demográfico no ha tenido una respuesta en la inversión pública para el desarrollo social. A su vez, esta urbanización acelerada se ha conjugado con la incapacidad de la industria hotelera y subsidiarias para absorber el excedente de mano de obra, lo que ha redundado en la emergencia de la drogadicción, el alcoholismo, la prostitución, el narcomenudeo, el pandillerismo y la desintegración familiar, así como en un elevado número de suicidios, sobre todo de jóvenes de las colonias populares.” (Oehmichen, 2010).

Tan grave es la ausencia de desarrollo que en la región se tiene una tasa de desempleo que se podría considerar ronda la media nacional (2.92%) de acuerdo a los datos arrojados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) para el primer trimestre del año 2020 (INEGI, 2021), se debe hacer un análisis del tipo de empleo ofertado en la región, esto es, derivado de que “La tendencia de ocupación en Quintana Roo se concentra en el sector terciario, con más de 600 mil empleos que representan el 79.32%, seguido del sector secundario, con el 14.84%; y finalmente el sector primario, con apenas el 5.47% [...]” (PED, 2016-2022) se puede considerar que los empleos ofertados por el sector terciario de la

economía dependen en gran medida de la estacionalidad, es decir, son empleos mayormente formales y que no requieren de una gran capacitación para ser ejercidos. De tal suerte que la mano de obra se abarata en tanto que la densidad demográfica aumenta, produciendo y reproduciendo los fenómenos ya vistos de exclusión social, nula movilidad, migración, entre otros.

Asimismo, la dinámica neta de estos empleos supone la sumisión de la comunidad respecto del turista, esto es, se precisa de una jerarquización social que de una “buena imagen” al turista, para salvaguardar dentro del imaginario colectivo la idea de Cancún como un “paraíso”.

“Este tipo de configuraciones tiene una segunda implicación: la exacerbación del clasismo y del racismo. En el curso de la lucha por las clasificaciones sociales, el poder económico y social de las élites tiende a verse reflejado en la manera en que se estructuran la ciudad y sus espacios, pero también los mercados de trabajo. En el interior de la industria turística se puede hacer un seguimiento de los puestos de trabajo a partir de la distinción entre empleados de contacto y de no contacto: esto es, los trabajadores que tienen trato con el cliente y aquellos que no deben ser vistos [...]

[...] De ahí la pertinencia de esta segunda reflexión: la industria del ocio tiende a abrir nuevas líneas de fractura entre los trabajadores y, por las características descritas, también a racializar las relaciones laborales; por ende, el conjunto de las relaciones sociales.” (Oehmichen, 2010, pág. 32).

Esta última reflexión nos conduce a la idea del “buen salvaje” como lo señala Barboza Nuñez, es decir, “el arquetipo colonial del “buen salvaje” sobrevive en las formas en las que el personal de servicio de estas grandes cadenas hoteleras es representado: al servicio del cliente, como parte del todo incluido, sonriente, dócil y presto a complacer a los turistas, al mismo tiempo que preserva signos de otredad que lo sitúan como figura subalterna frente al visitante.” (Barboza Nuñez, 2017, pág. 761).

El buen salvaje, en ese sentido, representa la jerarquización y la sociedad dividida en clases sociales. De tal suerte que, en lo más alto de la jerarquía se encuentran los turistas, nacionales y extranjeros, junto a las personas con una capacidad económica que les permita disfrutar de la exotividad del paraíso cancenense sin verse entremezclado con la inmensa mayoría de mano de obra desechable. Así, lo más bajo de la jerarquía, siguiendo esta misma línea, sería la clase trabajadora, que ofrece su fuerza de trabajo reemplazable y desechable para mantener, producir y reproducir el *statu quo* del paraíso cancenense.

“Ya no es vínculo ni recreación de lazo social, es actuación, experiencia repetible para el espectáculo turístico, para hacer posible la creación de la experiencia del turismo. En este sentido el turismo al ofertar la cultura como producto, promueve en el consumo identidades por fuera de los cánones o encuadres de reproducción social de los grupos. El turismo convierte los territorios en una suerte de supermercados étnicos y las prácticas culturales de los pueblos se convierten en una especie de invención-simulación, que no genera lazo social, ni articula el sentido vital de los mayas, en este caso.” (Cárdenas, 2015, pág. 13).

Así, el buen salvaje se presenta como una parte integrante más, es decir, como un objeto más dentro del paraíso turístico y, en ese sentido, se configura como una nada de la cual el turista y la persona con el suficiente poder económico pueden disponer en cualquier momento, siempre y cuando esta persona se adecúe a los estándares de actuación y de existencia de lo que se le impone desde lo más alto de la jerarquía.

“Ello nos permite una primera reflexión: aquellos que poseen el capital económico y cultural (capital simbólico, o sea, poder) no sólo tienen la capacidad de utilizar el espacio, definirlo, adecuarlo a sus intereses. También tienen capacidad para autodefinirse y, a su vez, definir a los otros. En la configuración de la ciudad, el hecho de que la persona posea un nombre le otorga una identidad. Lo mismo sucede para los lugares. Quienes cuentan con un nombre para el lugar en que habitan o frecuentan muestran un estatus, también una identidad.” (Oehmichen, 2010, pág. 30).

Por otro lado, es preciso señalar que el turismo es una actividad económica temporal. Esto es, sólo en ciertas temporadas existe una gran afluencia turística, aunque en realidad durante gran parte del año hay turistas, sólo en pequeñas temporadas se puede decir que existe una intensa actividad. Esto provoca, a su vez, una sobre oferta de la mano de obra, haciendo que ésta se abarate. Además, debemos recordar que la dependencia hacia las actividades económicas terciarias es de cerca del 90%, por lo que en temporadas bajas habrá aún más sobre oferta de mano de obra.

“Por otra parte, no hay que olvidar que el turismo es una actividad de carácter temporal, con temporadas altas y bajas de ocupación hotelera, además de estar sujeta a las fluctuaciones del mercado internacional, así como a los acontecimientos políticos del sistema internacional, tales como crisis financieras, conflictos armados, etc., por lo que un sector importante de los empleos es de carácter temporal [...] Aunado a lo anterior, la mayoría de estos empleos son de baja calificación laboral, lo cual hace que, a su vez, sean de baja remuneración económica. Además, en la mayoría de los CTIPS³ hay una sobreoferta de mano de obra (en el caso concreto de Cancún ésta proviene de la zona maya o de otras entidades de la República), lo cual hace que las remuneraciones sean

³ Centros Integralmente Planeados (CIPS).

muy bajas, pese a que se trata de un sector en constante crecimiento⁴.” (Fernández de Lara Gaitán, 2003, pág. 79).

De tal suerte que los anteriores fenómenos traen consigo otro a la par: el de la migración. Como ya habíamos visto anteriormente, en Quintana Roo y particularmente en Cancún se ha impulsado el crecimiento, no así el desarrollo. Esta disparidad de desarrollo en Cancún respecto de otras zonas de la región conduce a los pobladores de otras comunidades a migrar, incluso de un municipio a otro (en el caso específico de Quintana Roo) o, como ya habíamos visto, de la zona centro a la zona norte.

“La migración interna se vincula principalmente con un asunto referido a la desigualdad territorial, donde algunas regiones con mayor actividad productiva, industrial, agraria o de servicios, atraen a poblaciones de lugares con bajo desarrollo. Al existir disparidades territoriales los mercados de trabajo juegan un rol protagónico, especialmente en lo que concierne a salarios y desempleo de las distintas demarcaciones.” (Reyes Miranda & Cazal Ferreira, 2009, pág. 4).

En este sentido, los efectos se configuran como un ciclo interminable en el que, si bien se produce un crecimiento económico, dicho crecimiento no trae consigo el desarrollo de la región, lo cual nuevamente reproduce las dinámicas de migración, sobreoferta de la fuerza de trabajo y abaratamiento de ésta, así como los problemas derivados de lo anterior, tales como la delincuencia, la desintegración familiar, etc.

Asimismo, se observa al fenómeno del ordenamiento territorial como nodal en la producción y reproducción de estas dinámicas de clase, que son la expresión cotidiana de la lucha de clases. El ordenamiento territorial se presenta aquí como la *exclusividad* (y por lo tanto la exclusión) de los espacios a aquellas personas que no posean el *status* económico suficiente para ser reconocido como parte de la punta de la jerarquía social.

Este presupuesto lógico/ideológico hay que analizarlo a la luz de la teoría expuesta en este trabajo de tesis. Si bien es cierto que se ha mencionado que existe una elitización del espacio público, es decir, que existe una exclusividad en su uso, esto no exime que personas de los estratos más bajos de la escala social puedan acceder a estos espacios “exclusivos”. Sin embargo, el simple hecho de acceder a ellos no otorga *per se* un estatus diferente al que se

⁴ En relación directa con lo señalado respecto del crecimiento económico y su distinción del desarrollo económico.

posee ni por la determinación económica ni por la posición en la coyuntura. “La humanidad, que fue una vez, en Homero, un objeto de contemplación para los dioses olímpicos se ha vuelto ahora objeto de contemplación para sí misma. Su autoenajenación ha alcanzado un grado tal, que le permite vivir su propia aniquilación como un goce estético de primer orden.” (Benjamin, 2003, págs. 98, 99).

En este sentido, si bien la clase trabajadora puede acceder en ciertas ocasiones a las zonas exclusivas, esto no cambia de ningún modo su estatus y sólo funciona como parte de la autoenajenación.

Aunado a esto, este acceso es ciertamente limitado por no decir escaso, ya que, en materia de desigualdad social, donde se reflejan las prácticas de clase (lucha de clases), los testimonios indican que la accesibilidad a este “paraíso” para la clase trabajadora es poca o nula. Así detalla Adriana Varillas en un artículo publicado para El Universal en 2017, señala que, del total de la población cancenense, solamente el 4.8% asiste una o más veces a la semana a la playa, mientras que el 30.4% va sólo una vez al año, el 29.4% una vez cada seis meses, el 27.8% una vez al mes y el 7.6% una vez cada quince días.

Lo anterior, plantea la pregunta de si realmente el paraíso cancenense está al alcance de todos. “La población local no va a las playas, subraya, porque, aunque hay un esfuerzo para mejorarlas, la accesibilidad es un problema. El transporte es pésimo y, las familias deben tomar dos o varios camiones para llegar, con todo y hieleras, camastros y sombrillas.” (Varillas, 2017).

Las dinámicas de clase expresan la manera en que los distintos sectores sociales pueden ejercer o no el turismo. Si bien las localidades turísticas se encuentran a escasos kilómetros, las diversas condiciones a las que son sometidas las personas manifiestan la imposibilidad de estas a acceder a estas localidades. Así, la reterritorialización del espacio-tiempo en los marcos del capital concede el control, a su vez, de aquellos lugares no turísticos pero necesarios para la explotación de dicha actividad. Es decir, las zonas marginadas donde se asientan los trabajadores, las zonas de cultivo de suministros para el turismo, etc.

“Si partimos de considerar que el capital tiende a controlar el tiempo y el espacio global, se puede comprender por qué la actividad turística obedece a una dinámica global al formar parte de un proceso en el que el capital se desterritorializa en algunas regiones y se territorializa en otras, en este caso, en los sitios susceptibles de ser explotados por las grandes empresas inmobiliarias y de tour–operadores. Obedece a la constante contienda del capital por reconstruir relaciones de poder y reorganizar las bases espaciales de su reproducción en el nivel global” (Oehmichen, 2010, pág. 24).

Lo anterior entra en relación directa con lo señalado por Jessop en *El Estado: pasado, presente y futuro*, en tanto que el Estado como idea, y sus tres fundamentos básicos (*territorio, población y autoridad*) ejerce su autoridad sobre una determinada zona geográfica. Así, pasa de ser simple “terreno” a ser territorio. Aquí territorio como concepto implica necesariamente el corte político e ideológico de la palabra, es decir, el terreno es reconocido sólo en y a través del ejercicio de la autoridad estatal y el ordenamiento *territorial* de la zona.

“El tránsito de territorio a Estado, en 1974, nació articulado al proyecto económico de la industria turística, con la creación de Cancún, en la parte norte del Estado” (Cárdenas, 2015, pág. 5).

Así, se produce una forma distinta de “despojo”. De la suerte que el turismo y el efecto de reordenamiento territorial, conducen a la objetivación de la cultura y al fenómeno del buen salvaje en tanto que se utiliza sólo como mercancía y no se tiene un vínculo real con el territorio.

“En este sentido afirmamos que hay nuevas formas de despojo hacia estos pueblos; el acervo cultural no es más capital social, histórico construido intersubjetivamente, cargado de significatividad, para tramitar las dramaturgias generadas por los embates de la modernidad; al contrario, crea procesos de individuación y desvertebramiento comunitario, las culturas ancestrales son desalojadas del tiempo presente y por tanto de la contemporaneidad. La parálisis de la cultura, detenerla en un tiempo remoto, -por efectos de la actuación y del espectáculo- despoja políticamente a los mayas del tiempo presente y por lo tanto los inmoviliza como agentes de transformación y cambio.” (Cárdenas, 2015, págs. 13, 14).

Como se observa, si bien el proyecto turístico Cancún ha tenido importantes logros en cuanto a crecimiento económico, esto no se traduce necesariamente en desarrollo económico, provocando los problemas arriba mencionados y generando un ciclo en el cual estos se producen nuevamente por la incapacidad de generar un bienestar a la población de la región. Así, el reto que se enfrenta es impulsar ese desarrollo económico a la par del crecimiento y buscar alternativas viables para ello.

En paralelo, los problemas ya mencionados que aquejan a la ciudadanía cancenense, y que en general afectan más a las juventudes, son un reflejo del proyecto de ordenamiento territorial que tuvo la ciudad desde sus orígenes. Es decir, al ser planeada para ser una ciudad principalmente turística, la población se vio sumergida en una dinámica relacional donde las opciones eran ciertamente escasas, y dichas opciones no escapaban del fenómeno turístico.

El rápido crecimiento de Cancún posibilitó la creación de empleos, polos de desarrollo y zonas habitacionales, sin que esto se tradujera en un bienestar real para la población, pues los empleos ofertados son de baja cualificación y, por tanto, los salarios ofrecidos apenas alcanzan para sobrevivir.

Asimismo, estas unidades habitacionales y polos de desarrollo son sostenidos por población migrante, trabajadora y una mezcla de clase media y baja. De tal suerte que la zona turística de la ciudad se reduce al boulevard Kukulcán, mientras que la población local tiene que trasladarse desde las zonas marginadas de la ciudad para acudir a sus centros de trabajo, mismos donde las dinámicas de explotación, traducidas en salarios bajos y pocas posibilidades de movilidad social, producen efectos de desapego, desinterés y enojo. En esta zona turística se puede encontrar todo tipo de bienes y servicios, mientras que, en las zonas marginadas y alejadas, el acceso a los mismos es escaso.

Dicho de otro modo, las prácticas de clase, entendidas como lucha de clases, tienen presencia en la cotidianidad de las vivencias de la población local. Hechos tan comunes como no tener acceso a bienes y servicios mientras que en la zona turística no se conoce la ausencia de los mismos, las escasas posibilidades de desempeñar alguna actividad que no tenga que ver con la industria turística y las prácticas sociales de violencia, son efectos de esa lucha de clases, es la forma en que la misma se manifiesta.

2.3 Tren Maya. ¿Proyecto de construcción de un nuevo polo de desarrollo?

El Megaproyecto del Tren Maya, impulsado en los estados del sur-sureste de la República Mexicana, como uno de los proyectos emblemáticos del presidente Andrés Manuel López Obrador, surge con la intención de incentivar el crecimiento de la región, “[...] mejorar la calidad de vida de las personas, cuidar el ambiente y detonar el desarrollo sustentable.” (FONATUR, 2021).

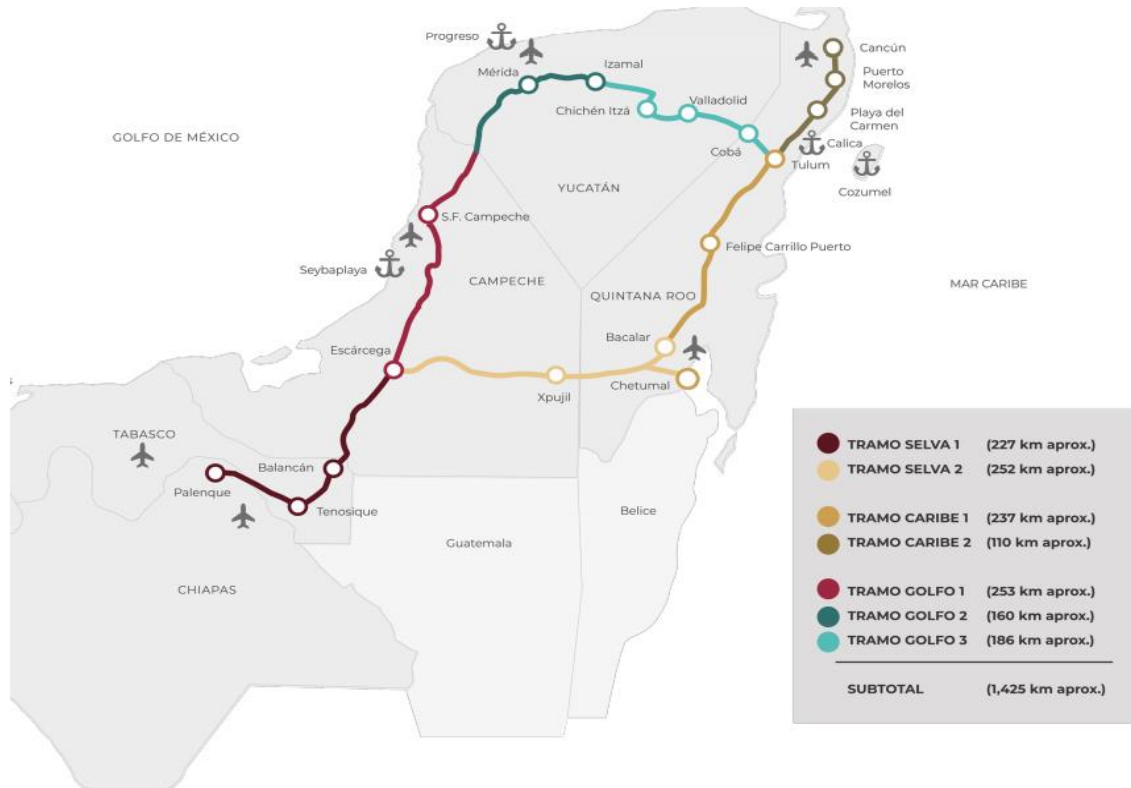
En el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, se puede leer:

“Se espera que los programas sociales sectoriales tengan una incidencia concreta en la mejoría de las condiciones de vida en las principales zonas expulsoras de mano de obra y que los proyectos regionales de desarrollo actúen como “cortinas” para captar el flujo migratorio en su tránsito hacia el norte: el Tren Maya, el Corredor Transistmico y la Zona Libre de la Frontera Norte generarán empleos y condiciones de vida digna para atraer y anclar a quienes huyen de la pobreza.” (Presidencia de la República, Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, México, 2019, p. 31).

En tal sentido, de acuerdo con lo establecido para la construcción del Tren Maya, se construirán las siguientes 18 estaciones.

1. Palenque
2. Tenosique
3. Balancán
4. Escárcega
5. San Francisco de Campeche
6. Mérida
7. Izamal
8. Chichen Itzá
9. Valladolid
10. Cobá
11. Cancún
12. Puerto Morelos
13. Playa del Carmen
14. Tulúm
15. Felipe Carrillo Puerto

- 16. Bacalar
- 17. Chetumal
- 18. Xpujil



Mapa 1. Fuente: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM_ANEXO_TECNICO_VF2__1_.pdf

En cada una de estas estaciones se prevé la construcción de un “polo de desarrollo”, cuya definición *según el proyecto*, es:

“Polo de Desarrollo es el territorio del área de influencia directa de las estaciones del Tren Maya donde se propiciará el ordenamiento urbano, bien gestionado como sub-centro o centro de vida urbana con calidad, que contribuye a reducir el rezago regional y local, con usos del suelo mixtos con espacios públicos, áreas verdes, movilidad sostenible, equipamiento, servicios e infraestructura, aprovechando la urbanización como motor impulsor de desarrollo económico, social sostenido e inclusivo de protección al medio ambiente, el acuífero, el patrimonio tangible e intangible de la cultura maya, que también permite la conectividad y articulación como un nuevo Sistema Urbano Rural de la península de Yucatán.” (FONATUR, 2020).

Dichos polos de desarrollo propuestos para el Tren Maya plantean cuatro pilares para el desarrollo de la región (FONATUR, 2021):

- 1) Eje ambiental: Como objetivo fundamental tiene reducir al mínimo los impactos de la obra en el medio ambiente, así como impulsar el desarrollo regional protegiendo el

ecosistema y los recursos naturales. Esto se planea ejecutar a partir de cinco estrategias de acción (FONATUR, 2021):

- a. Gestión ambiental: se gestionan los permisos y autorizaciones en materia ambiental y forestal de acuerdo con la legislación en México para cumplir con lo establecido en términos de ordenamiento ecológico y de desarrollo urbano federal, estatal y municipal.
 - b. Conservación, aprovechamiento y recuperación de ecosistemas: Se pretende preservar y rehabilitar los ecosistemas mediante un manejo de residuos, atención a rezagos y aplicación de medidas de mitigación del cambio climático.
 - c. Ordenamiento territorial: Se plantea de manera explícita que “El Proyecto Tren Maya promueve el reordenamiento del territorio con base en las características naturales del suelo y en su capacidad productiva, en conjunto con las necesidades y propuestas de las comunidades locales. Esto impactará positivamente en los programas de ordenamiento ecológico, urbano y turístico.” (FONATUR, 2021).
 - d. Coordinación: Se pretende una coordinación permanente entre los tres niveles de gobierno, así como con la academia y la sociedad civil para el desarrollo y ejecución de las estrategias ambientales.
 - e. Educación ambiental: “En las localidades ubicadas en el área de influencia del Tren Maya; se instrumentarán programas de educación y capacitación ambientales, para formar comunidades que conserven y aprovechen de manera sustentable sus recursos naturales y bioculturales para que, con base en la aptitud territorial y resiliencia de estos, se alcancen la diversificación productiva y la identificación y mejoramiento de las capacidades locales.” (FONATUR, 2021).
- 2) Eje cultural: Como objetivo fundamental tiene el promover la cultura maya respetando la diversidad cultural y preservando el patrimonio. Se pretende conservar la riqueza cultural de la zona, es decir, la cultura maya a partir de un reconocimiento y protección de ésta, así como del patrimonio. Considerando a la cultura maya como una cultura viva, se recupera la idea de preservar y proteger el patrimonio cultural y

natural, así como el mixto y añadir una lista tentativa de patrimonio mundial para su protección. Asimismo se plantea, nuevamente, el ordenamiento territorial en tanto que “De estas 38 estaciones, pocas continúan en uso, por lo que FONATUR Tren Maya ha iniciado el proyecto de replantear los espacios en desuso para convertirlos en Centros Integradores de Bienestar junto con la Secretaría de Bienestar para convertir estos espacios en lugares con servicios esenciales, además de ser puntos de convivencia para las comunidades.” (FONATUR, 2021).

- 3) Eje social: Tiene como objetivo principal el crear bienestar para los habitantes de la zona procurando la inclusión de los pueblos originarios y de las zonas marginadas. Esto se prevé a partir de la creación de empleos, el acceso a salud y vivienda digna, así como a educación y servicios de conectividad. Así, este eje se describe a sí mismo como “[...] un detonante de desarrollo para el sureste mexicano y salda una deuda histórica con la región.” (FONATUR, 2021) Esto se pretende a partir de los principios de: a) Diálogo y participación; b) Transparencia y rendición de cuentas; c) Confianza y corresponsabilidad. Por otro lado, para detonar el desarrollo en las comunidades se cuenta, de acuerdo con el proyecto, con tres pilares: a) La vinculación comunitaria; b) Vinculación con organizaciones de la sociedad civil; c) Coordinación interinstitucional. Todo lo anterior basado en la consulta indígena y en la promoción de la equidad de género.
- 4) Eje económico: El objetivo principal es involucrar a las comunidades en los proyectos productivos con base en las actividades y vocaciones particulares de cada región. Esto se prevé a partir del impulso de proyectos productivos y cadenas de valor regionales. Así, se plantea incrementar el PIB regional, atraer la inversión, aumentar la productividad, atraer el turismo, mejorar la movilidad y detonar el desarrollo económico. “Con la construcción del tren se generarán aproximadamente medio millón de empleos durante la obra.” (FONATUR, 2021) Además, este desarrollo se plantea a partir, principalmente, del eje turístico, sin embargo, también se toma en cuenta el eje agroalimentario y el eje de transporte de mercancías como posibles detonantes del desarrollo en la región.

En este sentido, se plantea que los polos de desarrollo impulsen y detonen el desarrollo económico de la región a partir de la conectividad y la oportunidad de movilidad, así como a partir de la creación de las 18 nuevas ciudades.

En relación con lo anterior, se señala que en el trayecto del Tren Maya ya existen dos ciudades desarrolladas: Cancún y Mérida; dos ciudades en vías de desarrollo: Bacalar y Palenque; y dos ciudades con bajo nivel de desarrollo: Escárcega y Tulum. (AGF, 2019).

¿Lo anterior resulta un justificante para la operación de las vías del tren por los sitios previstos? Es claro que una de las banderas que el gobierno de Andrés Manuel utiliza para justificar la construcción del Tren Maya es el hecho de que la mayor parte de las vías ferroviarias ya están construidas y que no destruirá, en teoría, ni parte de la selva, ni parte de las comunidades. Por ello, resulta imperioso conocer los tramos de dichas rutas y saber si, en efecto, cumple con los acuerdos previos establecidos, donde se manifiesta no generar un impacto medioambiental ni social negativo para con las comunidades de la zona.

Asimismo, es importante distinguir cómo el ordenamiento territorial propuesto a partir de la construcción del Tren implica la introducción de nuevas dinámicas sociales en los ciudadanos. Dichas dinámicas están cargadas de prácticas de clase en tanto que posibilitan la reproducción de la actividad turística y, a su vez, dicha actividad genera efectos “secundarios” no planeados de violencia, desigualdad y segregación.

2.4 Problemas sobre el proyecto del Tren Maya

Con la información disponible sobre el proyecto y ejecución del Tren Maya podemos plantear algunos cuestionamientos básicos:

Por un lado, podemos apreciar que el proyecto sustenta su estructura en el ordenamiento territorial, esto es, en los cuatro pilares propuestos para el proyecto se encuentra al menos una noción abstracta e implícita de lo que es el ordenamiento territorial. Es decir, más allá de reflejar una preocupación genuina por los aspectos ambiental, social, cultural y económico, pareciera que la preocupación nodal es el reordenamiento territorial como subyugación y subsunción de las comunidades en procesos de *territorialización* tal como se veía en el capítulo primero.

Asimismo, esta preocupación se refleja en el propio Plan Nacional de Desarrollo, cuando se establece que “El Tren Maya es un proyecto orientado a incrementar la derrama económica del turismo en la Península de Yucatán, crear empleos, impulsar el desarrollo sostenible, proteger el medio ambiente de la zona desalentando actividades como la tala ilegal y el tráfico de especies y propiciar el ordenamiento territorial de la región.” (DOF, 2019).

Sumando a lo anterior, El Programa Regional de Ordenamiento Territorial, pensado para los gobiernos de Chiapas, Tabasco, Campeche Yucatán y Quintana Roo, tiene como objetivo único coadyuvar a la consolidación del ordenamiento territorial impulsado desde el Tren Maya. “El objetivo de este programa es sentar las bases para el desarrollo conjunto de los procesos en materia de planeación territorial, desarrollo urbano y medio ambiente con una homologación, que complemente la formulación de los programas regionales de ordenamiento territorial y ecológico del proyecto de desarrollo Tren Maya” (SEDATU, 2020).

Dicho programa fue firmado por el Presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador y por un representante de ONU-Hábitat México, como invitados de honor para la celebración de la firma del mencionado programa, reafirmando que el propio Presidente considera a éste un proyecto de ordenamiento territorial.

En adición, en el sitio web del proyecto, encontramos apartados que indican las actividades a llevar a cabo que estarán orientadas al ordenamiento del territorio, por ejemplo:

- Eje económico: “El desarrollo no ha llegado a la región de la misma forma que a los estados del norte y centro del país. Esto se debe a múltiples factores, se puede identificar la falta de infraestructura de transporte y conectividad como una de las principales.” (FONATUR, 2021).
- Eje social “El Tren Maya es un proyecto de transporte social. Uno que busca defender la tierra, crear equidad social y abrir la península a un sinnúmero de oportunidades de desarrollo, sin menoscabar los derechos de sus habitantes.” (FONATUR, 2021).
- Eje ambiental “El tren es el modelo de transporte más eficiente y menos contaminante. Busca generar un nuevo modelo de desarrollo territorial que conserva y aprovecha de manera sustentable los servicios ecosistémicos del sureste.” (FONATUR, 2021).

Debido a que el proyecto sigue en construcción, el analizar las prácticas de clase como lucha de clases es apresurado. Sin embargo, por ello es importante el retomar el caso de la ciudad de Cancún y sus efectos en cuanto a ordenamiento del territorio se refiere, pues tal como lo señalan Velázquez García y Jiménez Martínez, analizar el caso de Cancún es importante por tres razones:

- 1) Es el primer gran destino turístico en México, dentro de los Centros Integralmente Planeados.
- 2) Es percibido como un caso de éxito en las políticas de turismo en México.
- 3) La ciudad de Cancún y sus resultados son un referente para cualquier otro proyecto que se planee en materia de turismo, ordenamiento territorial y planeación urbana. (Velázquez García & Jiménez Martínez, 2018).

Si el proyecto en su conjunto se fundamenta en el ordenamiento territorial, cabría preguntarse de qué manera es que se esperan efectos distintos a los obtenidos en la ciudad de Cancún cuando se están emulando las acciones que orillaron a generar crecimiento económico, pero no desarrollo.

Prueba de ello es que las acciones focalizadas en el ordenamiento territorial, en la objetivación de la cultura y los efectos que de ahí derivan (producción y reproducción del clasismo y racismo, efecto del buen salvaje, efecto de segregación social) están siendo emuladas en el proyecto del Tren Maya. Por ejemplo, el ordenamiento territorial de acuerdo al Tren Maya se basa en la reubicación de las familias que viven cercanas a las rutas del tren, en este sentido, se estarían creando colonias populares que puedan fácilmente desplazarse hacia los centros turísticos como fuerza de trabajo.

En Cancún, las colonias populares crecieron exponencialmente en poco tiempo debido a la alta demanda de fuerza de trabajo, esto provocó asentamientos irregulares, falta de planeación y escasez en los servicios básicos como el drenaje, el agua potable y la electricidad. Asimismo, las consecuencias sociales fueron tales como el pandillerismo, la inseguridad y la drogadicción.

Sin una planeación exhaustiva de los centros de trabajo y de vivienda, así como una proyección realista de la fuerza de trabajo esperada para los “polos de desarrollo” del Tren

Maya, las consecuencias podrían ser similares a la ciudad de Cancún, derivando de ello efectos como el del buen salvaje, la segregación social y el clasismo.

Tal como se señala:

“El Tren Maya es mucho más que un tren. Es un proyecto que pretende reordenar la región del sureste del país, por medio de la construcción de dos libramientos carreteros y mínimamente nueve nuevas urbes, con miras a que se conviertan en 18 (una por cada estación del tren). Así es como el tren es en realidad un proyecto inmobiliario y de urbanización con bandera de un turismo responsable, que busca ser motor de la economía peninsular. Sin embargo, el modelo de desarrollo actual en la península de Yucatán ha llevado al empobrecimiento ambiental de la zona y a una creciente inequidad social de la región, exponiendo a los más vulnerables a pagar los enormes costos del deterioro ambiental sin recibir a cambio algo más allá que empleos precarios. A pesar de eso, este modelo pretende ser replicado involucrando más ciudades y más estados, con las mismas omisiones y errores del pasado. ¿Qué nos hace pensar que esta vez será diferente? ¿Cómo propone el Tren Maya reducir la pobreza que no se ha podido reducir en más de 50 años desde la llegada del turismo a la zona?” (Ayala-Azcárraga & Pacheco-Muñoz, 2020).

La pregunta es clara. ¿Cómo se pretende obtener resultados diferentes con procesos iguales o similares? Aunado a esto, cabe destacar que no se ha cumplido, a la fecha, con el principio de transparencia, pues la información accesible es ciertamente escasa.

Esto se comprueba por los diversos particulares quienes han solicitado información al respecto al Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI) sin éxito alguno. Siendo así que el INAI ha dado fallos en contra de instituciones como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como contra la Secretaría de Turismo. En los recursos de revisión RRA 1505/19 y 3502/19 respectivamente, se encuentran los dictámenes del INAI respecto a estos casos. (INAI, 2019), (INAI, Acta de la sesión de fecha 20 de Marzo de 2019, 2019).

Aunado a lo anterior “[...] en marzo del 2020 medios de comunicación reportaron que El Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) ocultó el informe “Territorios mayas en el paso del tren: situación actual y riesgos previsibles”, en el que se concluyó que el megaproyecto del Tren Maya tendrá impactos negativos. Por otro lado, se informó que FONATUR indebidamente reservó por cinco años una serie de estudios clave sobre el “Tren Maya”” (Gallegos Madrigal, 2020).

Por otro lado, cabe cuestionar de qué manera, más allá del simple discurso, se va a obtener el resultado de lo que en el proyecto se plantea como el “fenómeno multiplicador”. Este se define, según el proyecto, de la siguiente manera: “El efecto multiplicador del gasto público significa que el impulso o gasto inicial que hace el gobierno, en este caso en infraestructura, será incrementado por una serie de efectos en cadena que beneficiará a la sociedad.” (FONATUR, 2021).

Este “efecto multiplicador”, de acuerdo con lo publicado por el sitio oficial del Tren Maya, será impulsado por dos pilares fundamentales:

- a) La derrama económica. Dicha derrama devendrá de la inversión pública inicial que posteriormente será creadora de empleos. Dicha inversión inicial será para el complejo hotelero y de construcción, ya que, de acuerdo al proyecto “Esto significa que una inversión significativa en turismo y construcción tienen un efecto de expansión económica en remuneraciones, personal ocupado, producción y valor agregado.” (FONATUR, 2021) En tal sentido, se espera que la inversión pública inicial produzca el efecto de una *derrama económica* en tanto que la construcción de complejos hoteleros produzca en la región un plusvalor, es decir, un valor agregado a la zona que genera a nivel regional el consumo de otras actividades económicas.
- b) La inversión pública. “Los 25,000 millones de pesos de inversión pública durante el 2020, y una inversión total de 141 mil millones para el 2024, tendrán un efecto multiplicador en la economía. Esto significa que, por cada peso de inversión pública, resultará en una mayor derrama económica e ingresos en la región.” (FONATUR, 2021) Es decir, se espera que, a partir de la inversión, se multiplique este capital en calidad de ingresos en relación directa con la derrama económica generada. Así, se aprecia que ambas (derrama económica e inversión pública) están íntimamente relacionadas en tanto que una es condicionante de la otra y de la fusión de ambas se espera el efecto multiplicador.

A pesar de lo anterior, sigue siendo una incógnita el cómo ese efecto multiplicador tendrá lugar. Asimismo, es claro que los resultados en la ciudad cancanense no han sido los esperados.

Como se vio en el apartado sobre los efectos en Cancún, se detona el crecimiento, pero no el desarrollo. Así, es de cuestionarse la suposición de la administración en tanto que se espera del proyecto una detonación del desarrollo para la región.

Es decir, se espera (nuevamente) que con el mismo tipo de empleos temporales y de baja calificación, se dé un resultado de desarrollo (distinto a Cancún), aun cuando el ejemplo y el antecedente está explícito.

“Además de la creación de empleos directos, la construcción del Tren Maya detonará oportunidades indirectas -por el crecimiento económico que generará a nivel local- al hacer uso de servicios de hospedaje y alimentación, entre otros. También requerirá materiales de consumo no especializados, así como la renta de vehículos, equipos y maquinaria durante las obras.” (FONATUR, 2021).

Como se ha visto, los empleos ofertados son de baja calificación, lo que provoca un nulo desarrollo de la región. Además, se siguen reproduciendo los parámetros del clasismo y el racismo en tanto que se perpetúa la segregación territorial. Aunado a esto, los empleos ofertados son temporales, provocando nuevamente efectos inversos a los deseados.

En este sentido, las dinámicas de clase en vez de erradicarse se acentúan, provocando un quiebre que ya se ha manejado en el aparato conceptual. Dicho quiebre entre desarrollo y crecimiento es teóricamente sostenido a partir de lo que en la teoría Marxista se denomina la composición orgánica del capital, cuya formula es la siguiente:

$$C = \frac{c}{v}$$

Donde C = composición orgánica del capital; c = capital constante; y v = capital variable. De tal forma que el crecimiento en el modo de producción capitalista presenta una traba: a medida que la composición orgánica del capital aumenta, también aumenta la productividad y, por lo tanto, disminuye el valor de las mercancías (ya que el tiempo de trabajo socialmente necesario para producirlas es menor) y, por ende, disminuye también la tasa de ganancia. En este sentido, el mercado necesita ocupar más terrenos (y que éstos se vuelvan en territorios) donde la composición orgánica del capital sea más baja para poder aumentar así la tasa de ganancia.

Así se produce un fenómeno del mercado capitalista “El aumento de la sobreproducción social con relación al producto necesario no conduce a un aumento prodigioso del bienestar y del confort para el conjunto de la sociedad, sino a un aumento del *sobretabajo apropiado por las clases poseedoras*, al crecimiento del grado de explotación de la clase obrera.” (Mandel, 1972, pág. 158).

Es preciso cuestionar nuevamente cómo el proyecto de ordenamiento territorial pretende obtener resultados distintos por vías similares a las que han dado resultados negativos. No basta, en este sentido, con la lucidez del discurso, por el contrario, hay que retomar los ejemplos concretos (caso Cancún) y repensar las formas en que se impulsa el desarrollo y el crecimiento económico.

Así, el eslogan que el Presidente Andrés Manuel López Obrador repetía durante toda su campaña, “por el bien de todos, primero los pobres” parece no cumplirse, la Cuarta Transformación es algo que él y sus allegados ven, pero que para el resto significa invisibilización, desempleo, desigualdad, inseguridad y pobreza. En este sentido, la Cuarta Transformación (4T) parece no dar respuesta, se muestra ciega y sorda ante las evidencias, mismas que muestran que en 2020 creció el número de personas en situación de pobreza en un total de 3.8 millones de personas respecto de 2018. Asimismo, el porcentaje de personas sin acceso a servicios de salud aumentó de 16.2 a 28.2 por ciento, es decir, un total de 15.8 millones de personas que carecen de este servicio. (Político, 2021)

Estos datos, además, son recuperados del informe de CONEVAL de 2021. Cabe destacar que “A partir de 2008, el Coneval adoptó una medición multidimensional de la pobreza, es decir, además de tomar en cuenta el ingreso, también considera los derechos sociales como elementos que permiten el desarrollo de las personas. A partir de esta medición, clasificó a la población mexicana en tres categorías: pobres, vulnerables y no pobres ni vulnerables.” (IMCO, 2021).

Prueba del evidente retroceso son los datos comparados respecto del Seguro Popular y el Instituto de Salud para el Bienestar, pues “en el caso de los programas enfocados a la salud, destaca que en 2020 se sustituyó el Seguro Popular (SP) con el Instituto de Salud para el Bienestar (Insabi), con el objetivo de que todos los mexicanos tuvieran acceso a servicios de salud y medicamentos. Sin embargo, los datos muestran que, a pesar de un incremento real

de 11% en el gasto público de salud, la nueva institución no logró absorber a los beneficiarios del SP. Según datos que presentó el Coneval, en 2018, 42.1% de la población reportó estar afiliada al SP mientras que en 2020 solo 26.9% reportó tener acceso al Insabi.” (IMCO, 2021).

De tal suerte, las prácticas de desigualdad, violencia, desempleo, entre otras, lejos de ser atendidas, son ignoradas. El Presidente Andrés Manuel López Obrador califica de conservador, reaccionario, chayotero o neoliberal cualquier crítica. De esta manera, aumenta la polarización en la sociedad y no se posibilita la creación de acuerdos, consensos y el impulso a políticas públicas que atiendan la crisis nacional.

Para recapitular, el Tren Maya se está construyendo de manera tal que mimetiza los procesos llevados a cabo durante el origen de la ciudad de Cancún. Así, se debe cuestionar cuáles son los posibles efectos de este fenómeno, dado que la construcción de dicha ciudad ha tenido como consecuencia efectos de segregación, marginación y buen salvaje, entre otros.

Si bien es cierto que la economía ha aumentado, esto no se ha traducido en un aumento real del nivel de vida de los habitantes locales. Ante este escenario, se prioriza cuestionar al Tren Maya y su diseño, por pretender que a manera de un efecto multiplicador y sin un sustento sólido, se consolide el desarrollo en aquellas regiones por las que pasará la ruta del Tren Maya.

Capítulo 3.- Resultados del proyecto Cancún y proyecciones del Tren Maya

Como se vio en el capítulo anterior, la ciudad de Cancún tuvo, desde sus orígenes, objetivos de desarrollo y crecimiento económico sumamente claros. Así, se pretendía que, a partir de una sustitución de la estrategia de crecimiento económico, esto es, de la industrialización por sustitución de importaciones por la estrategia del crecimiento a partir de la actividad turística y actividades económicas terciarias en la región, se podría detonar el desarrollo en la misma. Sin embargo, “[...] al observar la distribución sectorial del PIB del estado de Quintana Roo, la concentración geográfica de éste, y el empleo y divisas generadas por el turismo, se concluye que algunos de los propósitos iniciales que dieron vida a Cancún se han cumplido, en tanto que otros han tenido el efecto contrario al esperado.” (Espinosa-Coria, 2013, pág. 154).

Por tal motivo, es menester identificar los objetivos iniciales del proyecto Cancún y hacer un análisis de sus resultados para poder comprobar si los objetivos se han cumplido o no lo han hecho y en qué medida. Además, es preciso hacer una comparación de los objetivos iniciales del proyecto Cancún con los del proyecto Tren Maya con miras a desarrollar un análisis prospectivo de lo que puede suceder en este último si no se cambia la estrategia de crecimiento.

Finalmente, se dará una advertencia sobre la economía de enclave como efecto de la mala planeación estratégica para detonar tanto el crecimiento como el desarrollo de la región.

3.1 Cancún: Una revisión de los resultados

Si se hace una revisión de los datos y se comparan los mismos en Cancún desde su creación hasta el día de hoy, ¿podemos decir que, en efecto, ha habido un incremento en el nivel de vida de la población de la región? Es decir, ¿podemos afirmar que los objetivos iniciales del proyecto, es decir, el desarrollo económico de la región se ha cumplido y garantizado?

Para contestar lo anterior es necesario, en primera instancia, recuperar el contexto histórico en el que se sumía la región y los motivos por los cuales se dio inicio al proyecto Cancún.

Al inicio de la década de 1970 en México y a nivel internacional se vivía una situación de decadencia económica debido a las deficiencias y limitaciones estructurales del sistema de crecimiento por sustitución de importaciones. Es por tal motivo que en los países llamados

“en vías de desarrollo”, principalmente, es que se comienza a poner atención y focalizar los esfuerzos en la creación y el impulso a la industria turística, con lo cual se estaría diversificando la actividad económica en aquellos países; asimismo se estaría incrementando el ingreso de divisas y fomentando el desarrollo y crecimiento de regiones que históricamente se habían visto olvidadas y rezagadas respecto de regiones centrales.

Así, es preciso recordar los objetivos con los que se dio inicio al proyecto Cancún:

“a) Fomento de nuevas fuentes de trabajo, aprovechando que la zona de Cancún, tiene un alto potencial turístico, y que la Península de Yucatán cuenta con una importante población rural o semirural de bajos ingresos, con limitadas alternativas viables para el desarrollo de otras actividades económicas proveedoras de empleo.

b) Impulso del desarrollo regional a través de la diversificación de las actividades agrícolas, industriales, artesanales y comerciales.

c) Captación de una mayor corriente de turistas provenientes del exterior e incremento a corto y mediano plazos de los ingresos de la balanza de pagos.” (Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) citado en: Fernández de Lara Gaitán, 2003, pág. 27).

En tal sentido, como se observa en las Tablas 1. “Población económicamente activa, ramas de actividad y grupos de ingresos en Quintana Roo en 1960.” y Tabla 1.1, de las 8993 personas registradas en el censo poblacional de 1960, 4726 se dedicaban a las actividades económicas primarias (agricultura, ganadería, silvicultura, pesca, industria extractiva), es decir, un 52.55% del total de la población se dedicaba a estas actividades. Por otro lado, a las actividades económicas secundarias (industria de transformación, industria de construcción, industria de electricidad y gas) un total de 1289 personas dijeron dedicarse a estas actividades, es decir, un 14.34% del total de la población. Asimismo, a las actividades terciarias, es decir, al comercio, los transportes y los servicios, un total de 2961 personas dijeron dedicarse a estas ramas económicas, es decir, un 32.93% del total de la población. Finalmente 17 personas dijeron dedicarse a actividades económicas no específicas, un total del 0.18%, dando así una suma total del 100% de la población.

Como se aprecia, siguiendo los datos obtenemos que en el año de 1960 más de la mitad de la población se dedicaba enteramente a las actividades económicas primarias y solamente un 32.93% a las actividades económicas terciarias. Esto deviene del modelo de crecimiento

económico que en la región imperaba, es decir, un crecimiento con base en actividades como la producción o la agricultura y ganadería, tal como se veía en el capítulo anterior.

	Hasta \$199	De \$200 a \$499	De \$500 a \$999	De \$1000 a \$1499
	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$
Quintana Roo	1223	140	4337	1447
Agric. Ganad. Silvíc. Pesca	904	107	3152	1010
Ind. Extractivas	2	9	2	6
Ind. Transformación	65	6	348	132
Ind. Construcción	21	2	160	65
Ind. Electricidad. Gas			13	4
Comercio	51	5	225	77
Transportes	9		96	37
Servicios	170	20	322	115
Sin especificar	1		12	5
	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$
Quintana Roo	1223	140	4337	1447
Agric. Ganad. Silvíc. Pesca	904	107	3152	1010
Ind. Extractivas	2	9	2	6
Ind. Transformación	65	6	348	132
Ind. Construcción	21	2	160	65
Ind. Electricidad. Gas			13	4
Comercio	51	5	225	77
Transportes	9		96	37
Servicios	170	20	322	115
Sin especificar	1		12	5
	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$
Quintana Roo	1223	140	4337	1447
Agric. Ganad. Silvíc. Pesca	904	107	3152	1010
Ind. Extractivas	2	9	2	6
Ind. Transformación	65	6	348	132
Ind. Construcción	21	2	160	65
Ind. Electricidad. Gas			13	4
Comercio	51	5	225	77
Transportes	9		96	37
Servicios	170	20	322	115
Sin especificar	1		12	5
	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$
Quintana Roo	1223	140	4337	1447
Agric. Ganad. Silvíc. Pesca	904	107	3152	1010
Ind. Extractivas	2	9	2	6
Ind. Transformación	65	6	348	132
Ind. Construcción	21	2	160	65
Ind. Electricidad. Gas			13	4
Comercio	51	5	225	77
Transportes	9		96	37
Servicios	170	20	322	115
Sin especificar	1		12	5
	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$
Quintana Roo	1223	140	4337	1447
Agric. Ganad. Silvíc. Pesca	904	107	3152	1010
Ind. Extractivas	2	9	2	6
Ind. Transformación	65	6	348	132
Ind. Construcción	21	2	160	65
Ind. Electricidad. Gas			13	4
Comercio	51	5	225	77
Transportes	9		96	37
Servicios	170	20	322	115
Sin especificar	1		12	5
	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$
Quintana Roo	1223	140	4337	1447
Agric. Ganad. Silvíc. Pesca	904	107	3152	1010
Ind. Extractivas	2	9	2	6
Ind. Transformación	65	6	348	132
Ind. Construcción	21	2	160	65
Ind. Electricidad. Gas			13	4
Comercio	51	5	225	77
Transportes	9		96	37
Servicios	170	20	322	115
Sin especificar	1		12	5
	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$
Quintana Roo	1223	140	4337	1447
Agric. Ganad. Silvíc. Pesca	904	107	3152	1010
Ind. Extractivas	2	9	2	6
Ind. Transformación	65	6	348	132
Ind. Construcción	21	2	160	65
Ind. Electricidad. Gas			13	4
Comercio	51	5	225	77
Transportes	9		96	37
Servicios	170	20	322	115
Sin especificar	1		12	5
	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$
Quintana Roo	1223	140	4337	1447
Agric. Ganad. Silvíc. Pesca	904	107	3152	1010
Ind. Extractivas	2	9	2	6
Ind. Transformación	65	6	348	132
Ind. Construcción	21	2	160	65
Ind. Electricidad. Gas			13	4
Comercio	51	5	225	77
Transportes	9		96	37
Servicios	170	20	322	115
Sin especificar	1		12	5

Tabla 1 Población económicamente activa, ramas de actividad y grupos de ingresos en Quintana Roo en 1960. Elaboración propia con base en los datos extraídos de "Ingresos por trabajo de la población económicamente activa y jefes de familia (VIII Censo de Población y Vivienda)

	De \$1500 a \$2499		De \$2500 a \$4999		De \$5000 a \$7499		De \$7500 a \$9999		De \$10000 y más	
	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$	Personas	Ingresos miles de \$
Quintana Roo	353	672	134	446	102	637	16	129	2	
Agricultura, Ganadería, Silvicultura y Pesca	57	122	27	100	20	124	2	16		
Extractivas	7	14	10	31	25	157	5	40		
Transformación	25	44	5	17	14	92	2	16		
Construcción	13	24	5	20	5	28	2	16		
Electricidad, Gas	3	6	1	3	1	6				
Comercio	52	88	18	61	6	34	2	17	2	
Transportes	23	40	6	18	4	26				
Servicios	173	334	62	196	26	165	3	24		
Indefinidos					1	5				

Tabla 2. Población económicamente activa, ramas de actividad y grupos de ingresos en Quintana Roo en 1960. Elaboración propia con base en los datos extraídos de "Ingresos por trabajo de la población económicamente activa y jefes de familia (VIII Censo de Población y Vivienda)

Si a los datos de la actividad económica primaria se le suman los datos de la actividad económica secundaria, es decir, si sumamos ambos porcentajes, obtenemos un total de 66.58%. Esto nos indica que cerca del 70% de las actividades económicas estaban distribuidas entre la primera y la segunda, dejando así a la actividad terciaria como la última actividad que aportaba a la economía regional.

Aunado a lo anterior, se aprecia que, del total de los datos obtenidos en la población dedicada a actividades económicas primarias, 4531 percibían menos de \$999 mensuales. Esto es, el 95.88% de la población que ejercía actividades económicas primarias no lograba alcanzar un mínimo de mil pesos mensuales. Siendo la actividad económica primaria la que predominaba la época, es alarmante que casi la totalidad de la población que ejercía este tipo de actividad no tuviera un sustento e ingreso suficiente para poder subsistir en condiciones de calidad de vida.

3.1.1 Crecimiento poblacional y migración

Por otro lado, derivado de la evolución de las actividades económicas, el crecimiento demográfico en la región se estima en un promedio de 9% anual. De acuerdo con la Tabla 3, podemos observar que de 1960 a 1990 la población vio un aumento de casi 19 veces su número inicial (1960).

Periodo	Número de habitantes
1950-1960	26,967
1960-1970	50,159
1970-1980	88,150
1980-1990	225,985
1990	493,277
2000	874,963
2010	1,325,578

Tabla 3. Crecimiento poblacional en Quintana Roo. Elaboración propia con base en los datos extraídos de: Aguilar Barajas, Ismael, *Población y economía en el Estado de Quintana Roo: algunas consideraciones de la experiencia reciente*

Por otro lado, para el año 2010, respecto de 1960, la población multiplicó por casi 50 veces su número inicial. Asimismo, se observa que, para 1995, “al interior del estado, la población ha tendido a concentrarse en los municipios de Benito Juárez y Othón P. Blanco, donde se localizan las mejores oportunidades de empleo y desarrollo, situación entendible al considerar que ahí se asientan Cancún y Chetumal, respectivamente. Entre estos dos municipios se concentra el 70% de la población estatal [...]” (Aguilar Barajas, 1995, pág. 6).

Esto se manifiesta en el hecho de que, en 2010, el municipio de Benito Juárez (donde se encuentra Cancún) contaba con un total de 661,176 habitantes, lo que representaba el 49.87% de la población. (Espinosa-Coria, 2013) Dicho aumento exponencial de la población en los años subsecuentes al origen de Cancún como proyecto turístico se vio alimentado por el flujo migratorio.

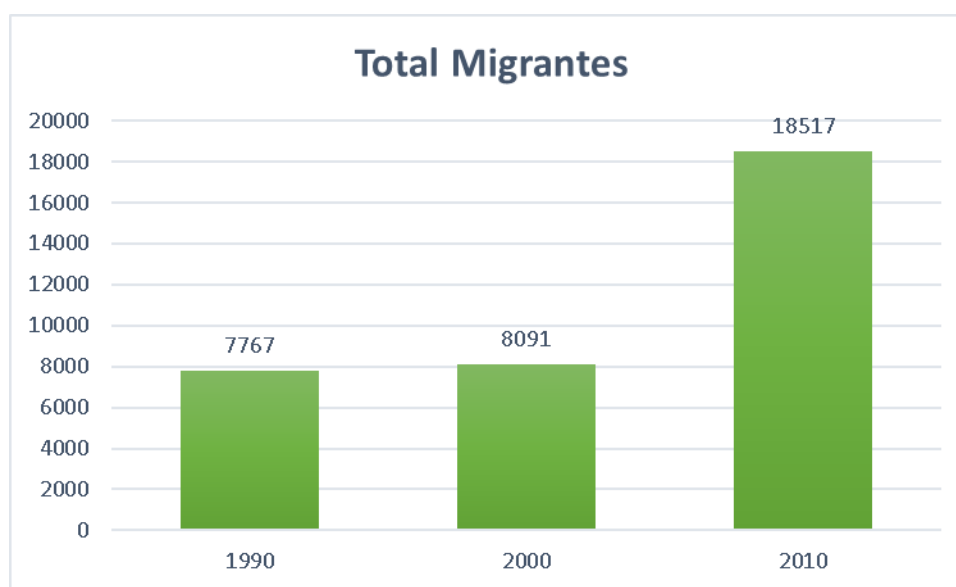
Ya desde el censo poblacional de 1990 dicho fenómeno se entreveía arrojado en los datos. Así, de acuerdo con este censo, en 1990 cerca de 292,000 personas (57%) de la población estatal, había nacido fuera del estado, proveniente, principalmente, de Yucatán (29.2%), Veracruz (5.4%), Distrito Federal (4.2%), Campeche (3.3%), Tabasco (3.1%), Chiapas (2.2%) y Guerrero (1.7%). (Aguilar Barajas, 1995, pág. 9).

En tal sentido, si estos datos los utilizamos de modo que se analice únicamente la situación de Cancún, lo que se espera es que, debido al efecto de crecimiento derivado del impulso a la actividad turística, la mayor parte de la población que migra a la entidad se concentre en esta ciudad. Esto se demuestra a partir del dato obtenido de Aguilar (Aguilar Barajas, 1995) , quien señala que para 1990, cerca de tres cuartos de la población cancanense procedía de otras entidades, es decir, un estimado de 130,000 habitantes.

Por otro lado, al comparar los censos de población de los años 2000 y 2010, se observa un aumento de poco más de 450 mil nuevos residentes en la entidad. Como se mencionó, ya en el año 2010 la población en el municipio de Benito Juárez era de 661,176 habitantes; esto representaba el 49.87% de la población. Sumada esta cantidad con la representada por el municipio de Othón P. Blanco obtenemos un total de 1,065,039 habitantes, o bien el 80.3% de la población de la entidad.

En términos de migración, para el año 2010 en Quintana Roo 54% de sus habitantes habían nacido en otra entidad o país. Aquí destaca que los municipios de Solidaridad y Benito Juárez son los que más población migrante contaban para esa fecha, con un total de 67.5% y 63.1% de su población total, que se encuentran por encima del promedio estatal (54%). (INEGI, 2011).

En ese sentido, en los años 1990, 2000 y 2010 se tiene un total de población nacida en otro país de 7,767; 8,081 y 18,517, respectivamente, como se puede apreciar en la siguiente gráfica.



Gráfica 1. Número de inmigrantes en la entidad provenientes de otro país por año. Elaboración propia con base en los datos recogidos de los Censos de población y vivienda del INEGI.

Esto refleja un aumento desmedido y sin ningún tipo de planeación urbana y sectorial respecto de lo pensado inicialmente para la ciudad de Cancún. Es decir que, nuevamente, si bien el objetivo de crecimiento económico se vio satisfecho y como prueba de ello es el incesante flujo migratorio hacia la región, no se ha logrado consolidar un desarrollo económico.

Aunado a lo anterior, el flujo migratorio impulsa a su vez la dependencia económica, así como los fenómenos de desintegración social y desmembramiento del tejido social. Tales efectos se manifiestan en el momento en que se divide al estado en tres partes (norte, centro y sur).

La zona norte se ve conformada por los municipios de Benito Juárez, Isla Mujeres, Solidaridad y Tulum. Por su parte, la zona centro se compone por los municipios de Felipe Carrillo Puerto, José María Morelos y Lázaro Cárdenas, Así, finalmente, la zona sur se compone por los municipios de Othón P. Blanco y Bacalar

De este modo, la región norte está dedicada casi en su totalidad a la industria turística. Por su lado, la zona centro se ha dedicado a la agricultura y la ganadería. Finalmente, la zona sur se ha dedicado a las actividades administrativas y de servicios.

“Esta compartimentación regional tan íntimamente vinculada a sus actividades económicas permite comprender una dinámica asimétrica entre la zona norte y la parte central del Estado en la medida en que la primera experimenta un desarrollo urbano notable que, con sus irregularidades, pero también con sus respectivas ventajas, contrasta notablemente con la población central, que es la tributaria de mano de obra para el desarrollo de la primera. Esta interacción regional ha ocasionado una dinámica migratoria del centro al norte, tan importante que incluso se ha vuelto lugar común decir que la zona maya está en el norte del Estado.” (Cárdenas, 2015, pág. 4).

Así, se observa como el ciclo está íntimamente ligado entre sus partes, es decir que la migración es causada por los niveles de desarrollo desigual entre regiones y esto provoca a su vez la sobrepoblación, la dependencia económica y la carencia de oportunidades.

3.1.2 Dependencia económica

Otro de los efectos no deseados (y no previstos) en la construcción del proyecto Cancún es el de la dependencia económica. Tal como anteriormente se puntualizaba, Cancún es una ciudad que nació de y para el turismo. En ese sentido, es casi imposible pensar en una planificación de la vida individual o familiar que escape a las dinámicas de trabajo, socialización y reproducción del turismo, es decir, la vida en esta ciudad gira en torno a dicha actividad, provocando pocas posibilidades de movilidad social y reproduciendo una y otra vez los efectos de violencia, desintegración del núcleo familiar, entre otros, a costa del crecimiento económico sin igual de la región.

“La construcción de Cancún y su posterior crecimiento atrajeron fuertes corrientes de inmigrantes, quienes se emplearon en la construcción, en el de hotelería, en la industria restaurantera, o en los servicios de apoyo o complementarios, como agencias de viajes

o de transportación. Debe considerarse, sin embargo, que la gran mayoría de los empleos que se han generado son de baja calificación y de carácter temporal; a nivel nacional, por ejemplo, el número más elevado de ocupaciones dentro del sector corresponde a "fonderos, cantineros, meseros y azafatas", que representan el 41.5% del total. De hecho, una proporción significativa de la población económicamente activa del municipio de Benito Juárez cuenta con bajos niveles de instrucción; el 19.4% tiene estudios de primaria, el 26.6% de secundaria y un 6% no tiene estudios, lo que arroja un 52% del total." (Espinosa-Coria, 2013, pág. 161).

Como producto casi directo de la migración y del crecimiento poblacional, el efecto de dependencia económica de Cancún a las actividades económicas terciarias. Como ya se señaló anteriormente, el porcentaje del PIB estatal que depende de cada actividad es de "[...] las actividades terciarias, las cuales aportan el 88.2%, seguidas de las secundarias con el 11% y finalmente las actividades primarias que aportan el 0.8% del total" para el año de 2018. (Ramírez Cárdenas & Vásquez Bautista, 2020).

Asimismo, el hecho de que la industria turística domine en la región ha provocado dinámicas en los centros de trabajo de incertidumbre y competencia, que a la par de los bajos salarios y de las pocas posibilidades de crecimiento, generan un ambiente hostil entre los mismos trabajadores. No existe la seguridad de empleo, lo que se traduce a su vez en reproducir las dinámicas violentas en las zonas de vivienda.

3.1.3 Polarización social y desigualdad

La polarización social surge como un efecto al desmedido crecimiento económico sin una planeación estratégica del ordenamiento territorial. Es decir, la concentración en la oferta de servicios turísticos ha traído consigo una gran brecha en el desarrollo de la zona norte del Estado (Cancún, Cozumel, Playa del Carmen) respecto de las zonas centro y sur, donde la mayoría de la población es de algún pueblo indígena y se ve el efecto de la migración de unas zonas a otras.

"La mayoría de la población de esta zona se desempeña en labores agrícolas, además, es una zona expulsora de mano de obra hacia el norte de la entidad, lo cual incide directamente en el abandono de las tierras en busca de mejores condiciones de vida, así como en la transformación o pérdida de los valores tradicionales de las familias mayas que se enfrentan a un fuerte proceso de transculturación." (Fernández de Lara Gaitán, 2003, pág. 97).

A pesar de que el complejo turístico de Cancún ha contribuido al crecimiento económico, no así ha sido el impulso del desarrollo económico. Esto se manifiesta en los indicadores de pobreza donde, de acuerdo con datos oficiales “[...] 35.9% de la población se encuentra en esta condición y 7% en pobreza extrema; Benito Juárez, Solidaridad y Othón P. Blanco son los municipios que concentran el mayor número de personas con alguna carencia social.” (PED, 2016-2022).

De este modo, la pobreza y las carencias sociales no deben leerse desde un lente mono causal, por el contrario, como un fenómeno multicausal, donde diversas circunstancias inciden en la constitución de dichos conceptos. Así, se debe leer “[...] como una condición marcada por las dimensiones de la etnia, la edad, la discapacidad, el género, entre otras.” (CONEVAL, 2020, pág. 18).

	Porcentaje	Miles de personas
Pobreza moderada	↓	↑
Pobreza extrema	↓	↓
Vulnerables por carencias sociales	↑	↑
Vulnerables por ingresos	↓	↑
Población no pobre y no vulnerable	↑	↑

Tabla 4. Resumen de la evolución de la pobreza en Quintana Roo de 2008 a 2018. Elaboración propia con base en los datos y la tabla extraídos del “Informe de pobreza y evaluación 2020, Quintana Roo, Coneval”.

Tal y como se observa en las tablas 3 y 4 (en ésta última el porcentaje se ve representado al alza por flechas hacia arriba y a la baja por flechas hacia abajo), la pobreza si bien ha logrado disminuir en porcentaje, ha aumentado su número en miles de personas. Este efecto se produce a partir del cálculo de la pobreza a través de los años, es decir, puesto que con los efectos de inmigración y crecimiento poblacional “natural” la población ha ido en aumento, se considera una disminución de la pobreza en términos porcentuales (en comparación a otros años) en tanto que ha habido un aumento en miles de personas de las personas en situación de pobreza por los efectos de inmigración y crecimiento poblacional.

Esto, sin embargo, no representa del todo los datos arrojados respecto de la desigualdad, pues según un estudio del INEGI sobre-suicidio (2019), Quintana Roo se encuentra ubicado en el quinto lugar a nivel nacional en tasa de suicidios, siendo ésta de 8.2 por cada cien mil habitantes, cuando la media nacional es de 5.2 por cada cien mil habitantes.⁵

⁵ https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2019/suicidios2019_Nal.pdf

Quintana Roo	2008		2010		2012		2014		2016		2018
	%	Miles de personas	%	Miles de personas	%	Miles de personas	%	Miles de personas	%	Miles de personas	MiL pers
alta	33.7	428.1	34.6	471.1	38.8	563.3	35.9	553	28.8	471	27.6
moderada	26	329.9	28.2	384.2	30.4	441.1	28.9	445.5	24.6	401.9	24.1
extrema	7.7	98.3	6.4	87.5	8.4	122.2	7	107.6	4.2	69.2	3.5
habes por as sociales	38.4	487.6	36.1	491.5	30.4	441.7	34.2	526.3	38.4	627.2	41.2
habes por as	5	63	4.7	64.6	6.2	89.9	6.3	96.3	4.3	70.4	4.1
habes por as no bre y no creable	23	292	24.6	324.5	24.6	377.2	23.7	365.5	28.4	464.3	27.1

Tabla 5. Evolución de la pobreza en Quintana Roo de 2008 a 2018. Elaboración propia con base en los datos y la tabla extraídos del “Informe de pobreza y evaluación 2020”.

Lo anterior resulta alarmante, puesto que en una entidad federativa donde se levanta la bandera de la disminución de la desigualdad y de una sociedad altamente cohesionada⁶ cuando la desigualdad en el municipio de Benito Juárez (donde se encuentra Cancún) en 2010, de acuerdo con el Coeficiente de Gini, era de 0.448 con un grado alto de cohesión social, cabe preguntarse el por qué la alta tasa de suicidios en la entidad.

“La carencia de servicios básicos, de escuelas, de centros de salud y recreación, y de áreas de esparcimiento, obedece, entre otras cosas, a que el crecimiento demográfico no ha tenido una respuesta en la inversión pública para el desarrollo social. A su vez, esta urbanización acelerada se ha conjugado con la incapacidad de la industria hotelera y subsidiarias para absorber el excedente de mano de obra, lo que ha redundado en la emergencia de la drogadicción, el alcoholismo, la prostitución, el narcomenudeo, el pandillerismo y la desintegración familiar, así como en un elevado número de suicidios, sobre todo de jóvenes de las colonias populares [...]

En este sentido, la experiencia urbana de Cancún se constituye tal vez en el ejemplo más conspicuo de una ciudad turística globalizada que promueve y origina un desarrollo altamente polarizante. Un verdadero infierno en "el paraíso", que ha acuñado también un dicho popular que reza: "Cancún a los tres meses te adapta o te escupe".” (Oehmichen, 2010, pág. 27).

Esta situación de desigualdad y pobreza es reconocida por el gobierno del estado de Quintana Roo en tanto que se plantean como tareas de urgencia

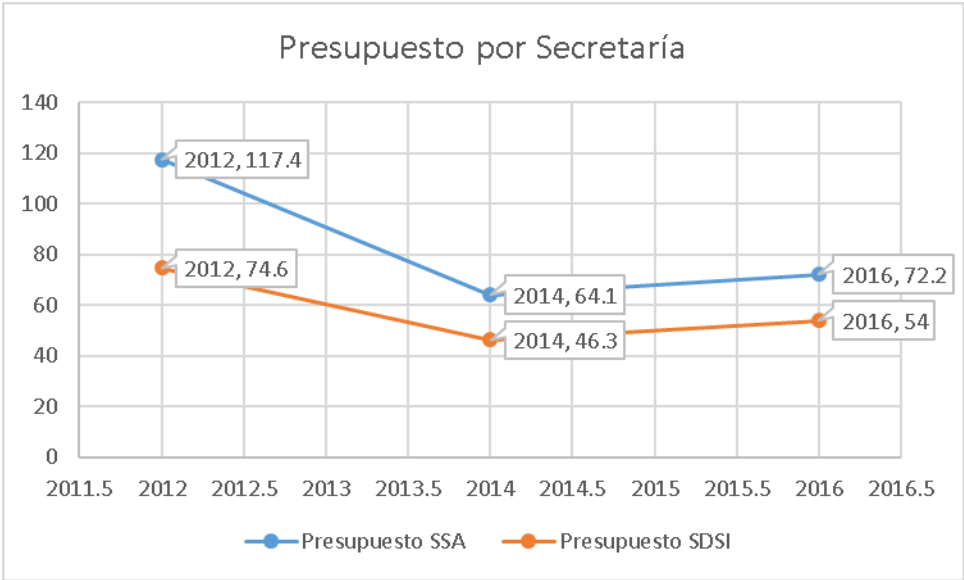
“generar las condiciones idóneas para garantizar el ejercicio real de los derechos humanos de todos los quintanarroenses. La salud, la seguridad social, la educación y la vivienda digna, así como el acceso a la cultura y el deporte, como elementos centrales para el desarrollo humano, son derechos que todos los pobladores, sin distinción de sexo, capacidades físicas, edad u origen étnico, deben gozar. En tal virtud, el trabajo conjunto entre gobierno y sociedad, la participación, la corresponsabilidad y la suma de esfuerzos entre los tres órdenes de gobierno, son fundamentales para afrontar los retos y desafíos que el estado presenta en materia de desigualdad social, marginación y pobreza.” (PED, 2016-2022).

Esto se refleja también en la posición ocupada por la entidad en el Índice de Desarrollo democrático (2015) donde Quintana Roo se posicionaba en el lugar número 20. Traduciendo

⁶ Datos arrojados por el CONEVAL en 2010, disponibles en:
<https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/QuintanaRoo/Paginas/desigualdad.aspx>

estos datos, de 2010 a 2016 hubo un decremento en el presupuesto asignado a actividades medulares para el desarrollo social y la eliminación de la desigualdad.

“Por ejemplo, el presupuesto asignado a Desarrollo Social pasó de 74.6 millones en 2012 a 46.3 millones en dos años, para finalmente quedar en 54 millones en 2016. En tanto, Salud reportó igualmente un severo decremento luego de iniciar con 117.4 millones y terminar con 72.2 millones” (PED, 2016-2022).



Gráfica 2. Presupuesto en millones de pesos en los años 2012, 2014 y 2016 para las Secretarías de Desarrollo Social e Indígena y de Salud del estado de Quintana Roo. Elaboración propia con base en el informe estatal, disponible en: <https://qroo.gob.mx/ej>

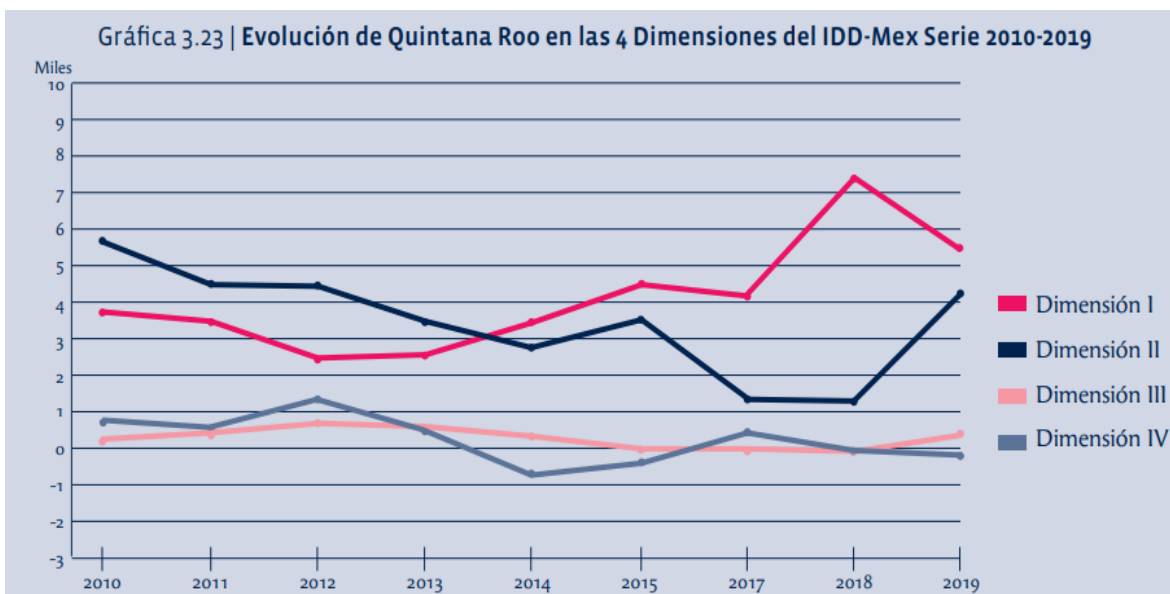
La evolución, de acuerdo con el Índice de Desarrollo Democrático en México para el estado de Quintana Roo, de 2010 a 2019 es el siguiente, en las cuatro dimensiones que se tiene contempladas, que son:

- a) Dimensión democracia de los ciudadanos: “En esta dimensión se analiza el comportamiento de los ciudadanos y de las instituciones respecto de los derechos políticos y las libertades civiles.” (INE, 2019) Así, se cuenta con seis indicadores: adhesión política; derechos políticos; libertades civiles; compromiso ciudadano; género en el gobierno; inseguridad. De modo que se mide la participación política, la percepción de los ciudadanos respecto del grado de respeto a sus derechos y libertades, la violencia de género, los derechos indígenas etc.

- b) Dimensión democracia de las instituciones: “En esta dimensión se mide, además de otros aspectos de la eficiencia y calidad del sistema institucional y político, la rendición de cuentas (accountability) y el balance de poder interinstitucional, que permite controlar a los gobernantes y funcionarios públicos, para que éstos actúen respetando el marco legal y sean responsables en sus acciones, adecuándolas a las demandas de la sociedad.” (INE, 2019) Así, los indicadores son: índice de percepción de la corrupción; participación de los partidos en el legislativo; *accountability*; desestabilización; crisis de gobierno.
- c) Dimensión democracia social: “Permite visualizar la eficacia de la gestión democrática en términos de obtención de resultados. Es decir, se analizan aquellos aspectos que ayudan a medir el desempeño de políticas sociales de la gestión en cada estado que contribuyen a que los ciudadanos reciban mejores servicios de salud, educación y en todo lo que significa una contribución al desarrollo de una mejor calidad de vida para los ciudadanos.” (INE, 2019).
- d) Dimensión democracia económica: “Esta dimensión permite evaluar en qué medida la gestión de un gobierno democrático en un territorio determinado genera políticas económicas que propician mejores condiciones de vida para la sociedad que cumplen las expectativas de los ciudadanos.”

Así, como se puede apreciar en la Gráfica 3, el estado de Quintana Roo ha tenido un desempeño que se puede considerar como medio – bajo para su posicionamiento como uno de los estados que se encuentran dentro de los diez primeros en términos de crecimiento económico en el año 2020⁷. Sin embargo, este bajo desempeño se ve confirmado por el mismo informe de “México ¿cómo vamos?” Pues se señala en el apartado del índice de progreso social que Quintana Roo se posiciona en el lugar número 21 a nivel nacional en satisfacer las necesidades humanas básicas. (México, 2020).

⁷ De acuerdo con el informe “En cifras, ¿cómo vamos? 2020” de la organización *México ¿cómo vamos?*



Gráfica 3 Índice de Desarrollo Democrático (2019) “Evolución de Quintana Roo en las 4 Dimensiones del IDD-Mex Serie 2010-2019” Recuperado de: <https://idd-mex.org/wp-content/uploads/2020/01/IDD-Mex-2019.pdf>

En relación con estos datos, es menester subrayar que el decaimiento en el apoyo a este tipo de actividades (culturales y de recreación) se ve manifiesto en los niveles de desintegración del tejido social. Mantener un alto grado de cohesión social es importante para poder desarrollar un entorno democrático y de respeto a las instituciones, así como a los ciudadanos.

En este sentido, en Quintana Roo se aprecia un grado medio de descomposición social. “El incremento en el número de homicidios, el aumento en las adicciones, así como en el porcentaje de violaciones, la insatisfacción con la vida y la desconfianza en las relaciones sociales y en la actuación gubernamental son sólo algunas de las manifestaciones de esta descomposición.” (PED, 2016-2022)

3.2 Ordenamiento territorial en Cancún a la luz de nuestras categorías

Como se expuso en los apartados anteriores, el ordenamiento del territorio es una parte integrante del proceso de las luchas de clases. En este sentido, Quintana Roo y más particularmente el espacio geográfico de Cancún no es una excepción.

La segregación, desigualdad y polarización social son fenómenos que van de la mano del ordenamiento del territorio. En este sentido, los fenómenos anteriormente señalados son sólo una parte de los efectos que ha tenido Cancún como polo integralmente planeado.

En este sentido, cabe destacar que, si bien Cancún se ha consolidado como uno de los proyectos turísticos más exitosos en México, las consecuencias en términos de desigualdad y exclusión han sido notorias. Los datos que se han mostrado en los apartados previos dan cuenta de una desintegración del tejido social, precariedad en el acceso a servicios básicos y la falta de empleos estables con sueldos competitivos.

Desde el marco interpretativo de este trabajo, este fenómeno es producto del mismo ordenamiento de corte turístico del Estado. Es decir, como ya se mencionó, la poca o nula oferta de empleos que requieran de un nivel de calificación elevado produce que la inmensa mayoría de empleos de baja calificación sean mal remunerados. A su vez, al ofrecer gran cantidad de empleos se han producido efectos de migración y sobrepoblación, así como pandillerismo, violencia juvenil y suicidios.

¿Pero cómo se interpretan estos datos a la luz de la segregación espacial dada por el ordenamiento territorial? A este respecto, cabe rescatar que el concepto de segregación residencial, como concepto propuesto por Castells en *La cuestión urbana*, quien señala que segregación residencial debe entenderse como:

“la tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social entre ellas, entendiéndose esta disparidad no sólo en términos de diferencia, sino de jerarquía”, “...estas disparidades tienden a perpetuarse debido a que condiciona en forma duradera la vida de los individuos porque implican una distribución desigual de oportunidades y beneficios” (Castells, 1974, pág. 204).

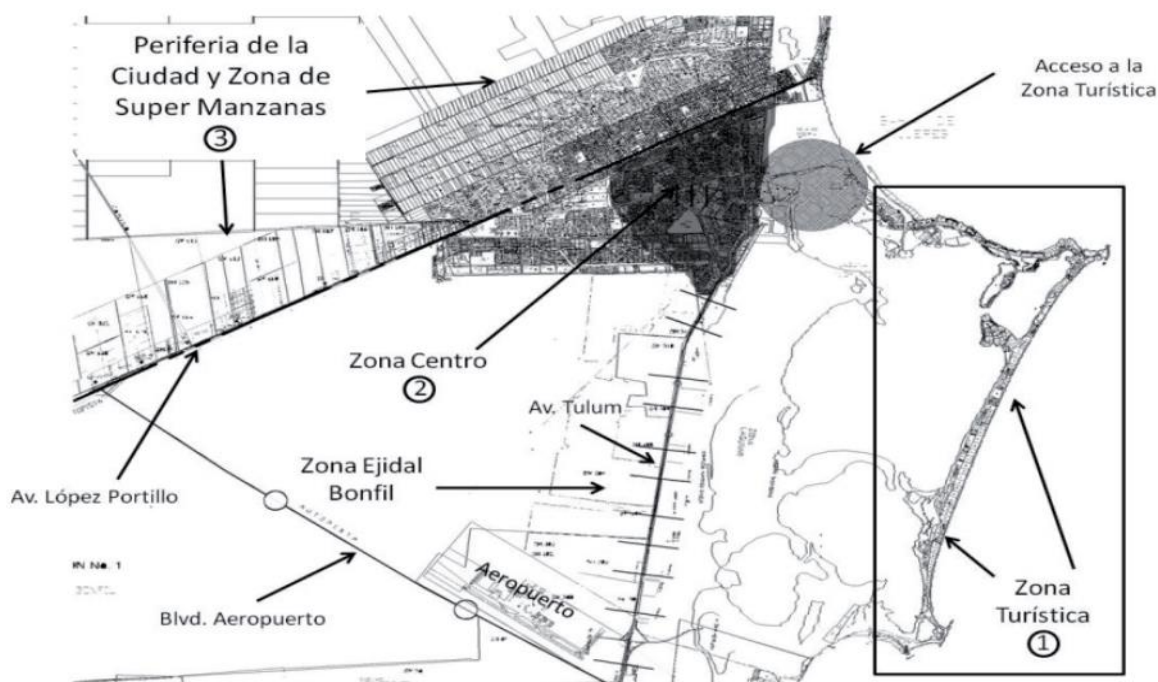
Esto señala que la segregación dentro del espacio no sólo hace referencia a la diferenciación en términos de acceso a servicios, sino que, además, se constituye como proceso de producción y reproducción de las desigualdades en tanto que sigue condicionando la vida de los individuos. En este sentido, hay que vincular el término de segregación residencial (espacial) con el de ordenamiento territorial.

Tal como se señalaba en el capítulo primero, las luchas de clases se manifiestan, entre otras cosas, por el ordenamiento territorial y la distinción entre terreno y territorio. Así, el territorio es organizado de tal forma que su misma organización siga produciendo y reproduciendo las jerarquizaciones propias de las diferencias de clase.

Siguiendo esta idea, la organización del territorio va en función de “la noción de distribución desigual del prestigio, reputación y poder, para el abordaje del estudio de la segregación

como forma de organización del territorio en una ciudad.” (Castillo Pavón, 2011, pág. 16) De esta forma, la organización del territorio es expresión de la desigualdad en el acceso al bienestar social (entiéndase acceso a servicios públicos), así como a recursos económicos.

¿Cómo se ordena el territorio en Cancún y cuáles son los efectos producidos? Como ya se ha visto, en Quintana Roo los efectos acerca de la desigualdad son varios. En este sentido, (Castillo Pavón, 2011) propone el siguiente mapa en donde analiza el ordenamiento territorial de la ciudad.



Mapa 3. Fuente: Castillo Pavón, 2011

De acuerdo con el mapa que nos ofrece Castillo Pavón, las zonas en blanco son aquellas en las que se encuentran condiciones de vida altas. Se ofrece una buena cobertura en servicios públicos como salud e infraestructura, asimismo en esa zona se encuentra ubicada la población con los más altos niveles de educación e ingresos; en consecuencia, la mayor parte de las inversiones públicas se dirigen hacia estas zonas.

Por otro lado, la zona que comprende las súper-manzanas, en color gris, representa la zona con un nivel medio de segregación, con bajos estándares en los niveles educativos y una cobertura de servicios cercana al 50%.

En contraparte, la zona ubicada en color negro es la zona donde se localiza el mayor grado de segregación territorial. A su vez, estas zonas presentan mayores índices de crecimiento poblacional, también presentan los índices más bajos en términos de acceso a la educación, a servicios de salud, agua, así como los menores ingresos de la zona. Los asentamientos de la zona son los más poblados, se presentan, casi en su totalidad, los asentamientos irregulares y el fraude en la venta de predios. Además, presentan las peores condiciones en cobertura de servicios básicos.

Como lo han afirmado Castillo y Villar, ciudades como Cancún que han apostado su economía al sector turístico han alcanzado a lo largo de más de tres décadas la existencia de una aglomeración urbana integrada por tres “ciudades” colindantes, diferenciadas urbanística y socioeconómicamente, y claramente segregadas social y funcionalmente: una para los turistas, otra para sectores medios y altos ingresos y la tercera para los trabajadores de menores ingresos. De esta manera, se ha conformado un espacio claramente diferenciado y segregado socio-económicamente en el que, siguiendo las etapas de su expansión, es posible identificar una diferenciación marcada de las distintas zonas que la integran. En ella, prácticamente todos los indicadores socio-económicos “[...] muestran un espacio central y un área turística, en la que se presentan las mejores condiciones sociales, mientras que se ha configurado una periferia urbana que se extiende hacia el poniente y norponiente de éste en donde existen los mayores índices de marginalidad.” (Castillo Pavón & Villar Calvo, 2011).

En tal sentido, Cancún se presenta como una ciudad altamente segregada donde si bien se convive en espacios geográficos, dentro de este mismo espacio existen segmentaciones que marcan la diferencia respecto de unas zonas y otras. Dicha diferencia no significa únicamente una distinta posición en el espacio geográfico, sino en la escala social. Es decir, el ordenamiento del territorio sigue reproduciendo los efectos de la desigualdad dada.

Por lo anterior, existen “dos realidades” en la ciudad, por un lado, la realidad que gira en torno al turista y las personas de alto poder adquisitivo, donde los servicios son abundantes y las inversiones en materia de servicios públicos es mayor a otras zonas. Por otro lado, las zonas donde existe una mayor desigualdad, mayor segregación y por ende efectos de violencia, pandillerismo, etc.

3.3 Tren Maya: Proyección futura de sus posibilidades

Para el caso del Tren Maya, el reordenamiento territorial planteado supone una configuración similar a la dada en el proyecto turístico de Cancún. La creación de los polos de desarrollo implica, como ya se señaló anteriormente, el desplazamiento de las comunidades de su hogar original a nuevas zonas, según las cuales, la cercanía con el crecimiento y el desarrollo generados a partir del impulso de los mismos polos supondría un beneficio para dichas comunidades.

En función de lo anterior, el turismo se presenta como un conflicto en aquellas comunidades en las que es impuesto, puesto que “por una parte, el turismo rara vez se instala en espacios o lugares “vírgenes”, aparece como un nuevo uso que puede entrar en conflicto con actividades preexistentes o puede resultar un complemento económico de éstas” (Jouault & García de Fuentes, 2020, pág. 4).

Esto es, en otras palabras, un efecto migratorio tal como se ha visto en el proyecto de Cancún. Cabe recordar, entonces, que, en el proyecto turístico de Cancún, los efectos han ido de la mano los unos de los otros en lo que se considera un ciclo de “eterno retorno”. Es decir, el efecto migratorio, así como el del buen salvaje, son partes integrantes de un todo, consecuencias de la mala planificación de los proyectos turísticos.

Siguiendo lo anterior, más allá de las diferencias técnicas, el plan propuesto para la implementación de los polos de desarrollo no dista mucho de replicar los errores del proyecto turístico de Cancún. Es, en esencia, un proyecto de reordenamiento territorial que no toma en cuenta los intereses de las comunidades de la zona.

Si bien se pretende atender a las necesidades económicas a partir de la implementación del proyecto turístico, los efectos negativos, en consecuencia del mismo, podrían devenir en una contradicción de dicho proyecto en tanto que se replicarían fenómenos como los del buen salvaje, la migración, la sobrepoblación o la oferta de trabajos de baja calificación, que acarrearía, a su vez, un escaso desarrollo económico y pocas oportunidades de crecimiento laboral, profesional y personal para la población de la zona.

Lo anterior se refuerza por el hecho de que el Tren Maya está proyectado no sólo como parte integrante de un plan de desarrollo turístico sino, además, también se plantea un desarrollo industrial y comercial. Así, se corre el riesgo de que, además de la mano de obra con poca

calificación requerida para los servicios turísticos, se generen enclaves de tipo económico e industrial en torno a estas actividades, fomentando así la poca calificación no sólo en el ámbito turístico sino también en el industrial, comercial, etc.

Lo anterior refuerza el argumento de que, si bien la zona va a prosperar en cuanto a crecimiento económico, tal como lo ha hecho Cancún (de acuerdo con los indicadores), esto no va a generar a la par un desarrollo económico más equilibrado (según los conceptos vistos anteriormente). Así, la población de la zona se verá involucrada en un proceso de subsunción para adentrarse en procesos que le son externos y que funcionan como productores y reproductores de fenómenos como el buen salvaje, o bien, migración sobrepoblación, entre otros.

Este proceso de subsunción devendrá en que “finalmente, los cercamientos se producirán al estar concluida la obra y el campesino ya no hará uso del suelo, al carecer de la capacidad de decisión sobre una tierra que ya no le pertenece, así mismo se insertará laboralmente en el sector terciario, el cual está precarizado y flexibilizado para la maximización de plusvalía [...]” (Palafox Muñoz, 2020, pág. 77).

De tal suerte, se confirma lo señalado en el capítulo primero respecto del Estado y la materialización de los procesos de lucha de clases en la disputa por el territorio. Es decir, en la medida en que el Estado hace pasar de terreno a territorio un cierto espacio geográfico, este territorio ya constituido se configura como parte integrante de las dinámicas estatales. Así, se utiliza el término de acumulación por despojo, cuando “[...] el capital se apropia de los espacios que antes estaban fuera de la lógica del mercado, sobre todo en momentos de crisis financiera e inestabilidad económica. Sin embargo, la naturaleza desde la perspectiva del capital ha adquirido un nuevo valor de uso y de cambio, por lo que ahora es considerada una mercancía, por ello la insistencia de llevar el capital y su lógica dominante hacia el campo.” (Palafox Muñoz, 2020, pág. 76).

Cabe destacar que el éxito del proyecto no depende del nivel de crecimiento económico que pueda llegar a generar, por el contrario, en el nivel de desarrollo económico que traiga consigo. Esto es, tal como en el caso Cancún, los indicadores demuestran que el crecimiento económico ha posicionado a la entidad como una de las primeras en términos de crecimiento

y aportación al PIB nacional, sin embargo, las estadísticas y los datos arrojan una sociedad polarizada, con poca cohesión social, a raíz del acceso desigual a los servicios públicos.

Asimismo, el riesgo de replicar el fenómeno del buen salvaje, junto al subconjunto de fenómenos que de éste desembocan, tal como se analizó en el apartado anterior, constituye la reproducción del ciclo del cual no se ha podido salir en Cancún.

Por otro lado, cabe destacar que otro fenómeno que no se ha tocado hasta ahora es el del enclave económico. Igualmente, es importante su análisis por las consecuencias que del mismo devienen.

3.3.1 Ordenamiento territorial en el Tren Maya

El proyecto del Tren Maya, como ya se ha visto, es concebido como un proyecto de turismo que comprende, a su vez, el ordenamiento territorial de la zona. Lo anterior es importante puesto que los polos de desarrollo propuestos como mini-ciudades a fin de que la población se traslade a las mismas con el objetivo de estar más cerca de los centros de trabajo, son pensadas de tal forma que las personas que se trasladen a estos polos de desarrollo o hagan a fin de trasladar su *fuerza de trabajo*.

Como fuerza de trabajo, las personas trasladadas verán en estos polos de desarrollo nuevas oportunidades de empleo, de desarrollo y de crecimiento. Sin embargo, cabe destacar, al igual que en el proyecto de Cancún, el tipo de empleos ofertados en la región. Es decir, al ser empleos de actividad económica terciaria (servicios, turismo), los mismos son de baja calificación requerida, por lo que las posibilidades de movilidad social son pocas o bien escasas.

Por otro lado, se corre el riesgo de que se repliquen los efectos producidos en Cancún, como migración, sobrepoblación y segregación. Los polos de desarrollo, en este sentido, pueden caer en una ambigüedad. Por un lado, pueden constituirse como aquello para lo que han sido planeados, es decir, como polos de desarrollo. Por otro lado, cabe el riesgo de que se puedan configurar como enclave económico, que se constituye como caso contrario del polo de desarrollo.

¿Cuáles son los indicadores que nos permitirían determinar el nivel de segregación social en la región?

Con base en los datos que se mostraron con el estudio de caso de la ciudad de Cancún, las variables usadas por (Castillo Pavón, 2011, págs. 17, 18) son los siguientes:

1. Porcentaje de población sin servicios de salud.
2. Porcentaje de hijos fallecidos para las mujeres entre 15 y 49 años.
3. Porcentaje de la población de 6 a 14 años que no asiste a la escuela.
4. Porcentaje de la población de 15 años y más sin instrucción postprimaria.
5. Porcentaje de viviendas particulares sin drenaje.
6. Porcentaje de viviendas particulares sin agua entubada dentro de la vivienda.
7. Porcentaje de viviendas particulares con techos de materiales ligeros, naturales o precarios.
8. Porcentaje de viviendas sin refrigerador.
9. Porcentaje de viviendas particulares con algún nivel de hacinamiento.
10. Porcentaje de población ocupada que gana hasta 5 salarios mínimos mensuales.
11. Porcentaje de población ocupada que trabaja más de 40 horas semanales.
12. Porcentaje de población ocupada que trabaja por su cuenta.
13. Distancia a las zonas de trabajo.

De tal suerte que los criterios que ocupa (Castillo Pavón, 2011, pág. 18) son los siguientes:

- 1) La línea de pobreza de ingresos fijada a partir de un límite máximo de 5 salarios mínimos, que se considera para el caso particular de Cancún, como límite de supervivencia a una familia promedio.
- 2) Jornada laboral de más de 40 horas semanales. Que implica, para las personas ocupadas, una extensión de la jornada laboral.
- 3) Trabajo por cuenta propia, que supone condiciones de incertidumbre con respecto a la situación del empleo.

4) La distancia a los centros de trabajo, que dificulta o facilita el acceso al empleo (reduce o incrementa el tiempo de desplazamiento para el desarrollo de las actividades productivas), y por tanto impacta en las condiciones de vida.

De acuerdo con estas variables y criterios, ¿se puede determinar si, efectivamente, en el proyecto del Tren Maya hay indicios de segregación espacial? Es decir, ¿si la premisa del ordenamiento territorial como lucha de clases se cumple?

Para poder ponderar esta cuestión, es necesario esperar algunos años a fin de comprobar si los efectos producidos en Cancún se replican o, por el contrario, si el megaproyecto del Tren Maya obtuvo los resultados previstos. Sin embargo, todo apunta a que el Tren Maya será poco rentable, produciendo efectos de marginación y desigualdad.

3.4 Polos de desarrollo. ¿Economías de enclave?

Como se venía advirtiendo, el tema de los polos de desarrollo propuestos para el proyecto del Tren Maya no sólo corre el riesgo de replicar los fenómenos antes mencionados. Hay, también el riesgo de que lo que se propone sean los polos de desarrollo no cumplan con las funciones para las cuales fueron creados y, en su lugar, devengan en enclaves económicos.

Una economía de enclave, a grandes rasgos, se caracteriza por “[...] casos del capitalismo mercantil por los que la producción obtenida en núcleos de actividades primarias era controlada en forma directa desde fuera. Suponía, paralelamente, la incapacidad de sectores nacionales para reaccionar y competir en la producción de mercancías que exigían condiciones técnicas, sistemas de comercialización y capitales de gran importancia y la dinámica de expansión de las economías centrales que permitía así el control de sectores del entonces mundo periférico.” (Falero, 2015, pág. 147).

En tal sentido, una economía de enclave supone el crecimiento económico de una determinada zona geográfica (territorio con autoridad estatal), sin embargo, no supone su desarrollo. Así, la economía de enclave no genera un desarrollo económico para la zona, pero si un crecimiento, siendo éste como bien se observó, producto de la necesidad de equilibrar la tasa de ganancia en el mercado capitalista, de tal suerte que dicho crecimiento se expresa en los índices económicos más no se manifiesta en la subida de los niveles de vida de los locales.

La razón de la incapacidad de los enclaves económicos de generar desarrollo es porque la ganancia de la producción de los bienes y servicios producidos y ofrecidos se destina hacia afuera, mientras que hacia adentro (hacia la zona territorial) se destina únicamente el mínimo indispensable para la producción y reproducción de la fuerza de trabajo. Así, la economía de enclave tiene una relación directa con la teoría de la dependencia, donde el centro obtiene crecimiento y desarrollo económico a raíz de establecer industrias y *polos de desarrollo* en zonas económicas periféricas.

Además, una zona económica de enclave supone “[...] la idea de fragmentación del proceso productivo, de desplazamiento geográfico y desintegración espacial y la de reducción de costos.” (Falero, La potencialidad heurística del concepto de economía de enclave para repensar el territorio, 2015, pág. 227).

En tal sentido, en una economía de enclave también se modifica la territorialidad del espacio geográfico, la tradicionalidad y los procesos productivos, es decir, las actividades económicas típicas de la región que, aunque supone el crecimiento, no así el desarrollo económico. Por tal motivo, una economía de enclave es un ejemplo típico donde se materializa el proceso de lucha de clases a partir del ordenamiento territorial.

El proyecto del Tren Maya corre el riesgo de que, más allá de convertirse en un polo de desarrollo, se vuelva una economía de enclave. Esto es debido a que, de acuerdo con la literatura existente sobre los polos de desarrollo, hay un problema fundamental en la operacionalización de estos. Cuando una actividad económica se sitúa en un espacio geográfico nuevo, tiende a convertirse en polo de desarrollo o en enclave económico según sea el caso. En este sentido, se hace una crítica a la teoría de los polos de desarrollo puesto que supone que el resultado de la suma de los efectos (tanto negativos como positivos) del establecimiento de la nueva actividad económica en la zona geográfica, será siempre positivo.

Sin embargo, es menester reconocer que no será siempre así, puede existir la posibilidad de que el resultado de dicha suma sea negativo y, por lo tanto, en lugar de constituirse como polo de desarrollo, se constituye como economía de enclave.

“En la medida que tales efectos se concentran en el subsistema regional, se dirá que la actividad motriz constituye un polo-para-la-región, que será de crecimiento o desarrollo

según el nivel y calidad de los efectos sobre las estructuras preexistentes de la misma. En tanto que los efectos positivos estén sujetos a importantes procesos de filtración hacia el resto del sistema y los efectos negativos estén relativamente más concentrado en el subsistema, se dirá que la actividad constituye un enclave-en-la-región.” (Coraggio, 1972, pág. 26).

Como se aprecia, el hecho de que los efectos sean positivos o negativos está en relación íntima con la posibilidad de que se geste un polo de desarrollo o una economía de enclave. Para poder determinar la positividad o negatividad de tales resultados y efectos, habrá que construir indicadores que den cuenta de ello y hacer un ejercicio de comparación con ejemplos históricos de éxito y de fracaso en el intento de establecimiento de los polos de desarrollo.

En tal sentido, siguiendo a (Coraggio, 1972), los indicadores a utilizar pueden ser, entre otros, los siguientes:

- a) Un incremento en las actividades ligadas por relaciones de insumo-producto.
- b) Cambios cualitativos en los procesos productivos.
- c) Incremento en el nivel de producción de las actividades que utilizan los productos y subproductos de la actividad motriz.
- d) Surgimiento de actividades de transporte y servicios (o crecimiento de las preexistentes).
- e) Incremento en la ocupación total de mano de obra y/o disminución en la desocupación disfrazada, e incremento en la productividad media.
- f) Cambios en el nivel de ingresos generados en la región.
- g) Demanda de maquinarias, construcciones, etcétera, para implementar las nuevas actividades.
- h) Construcción de nuevas obras de infraestructura, por acción directa de las empresas o por los mecanismos de inducción que actúan sobre el sector público.

A pesar del establecimiento de los indicadores, es necesario señalar si el cumplimiento de éstos contribuye a generar el efecto de economía de enclave o si por el contrario en realidad produce el efecto deseado, es decir, de polo de desarrollo. Para ello será necesario analizar las condiciones particulares de la región a la par de hacer un estudio comparativo con otros polos de desarrollo.

Aunado a lo anterior, existe otra problemática que gira en torno a pensar a los potenciales polos de desarrollo como zonas geográficas homogéneas, es decir, supone dos cosas: por un lado, que la zona es homogénea al interior, es decir, que existe homogeneidad en las formas de pensar, en las prácticas, en los modos de vivir, de producción, actividades económicas, etc., por otro lado, supone que es homogéneo al exterior, es decir, que la zona es homogénea para con el nivel nacional. Visto de otra forma, que la zona como subsistema es homogénea al sistema (o nación). Esto supone un problema pues dificulta el proceso de establecer los parámetros e indicadores que señalarán si los efectos son negativos o positivos. (Coraggio, 1972).

Este problema en potencia no podrá ser analizado sino hasta años después de la ejecución del Tren como proyecto, por lo que simplemente es necesario, por el momento, hacer la anotación y el señalamiento, esperando que éste sea tomado en cuenta para evitar este posible riesgo.

3.5 La figura del buen salvaje como metáfora para observar el fenómeno de la segregación social

Un fenómeno social que también nos permite observar la segregación social es el del buen salvaje. Por un lado, dicho término es comúnmente utilizado en los estudios críticos en torno al turismo para hacer referencia a la pasividad y docilidad obligada para con los habitantes residentes de las ciudades turísticas. “[...] se puede ver el modo en que el arquetipo colonial del “buen salvaje” sobrevive en las formas en las que el personal de servicio de estas grandes cadenas hoteleras es representado: al servicio del cliente, como parte del todo incluido, sonriente, dócil y presto a complacer a los turistas, al mismo tiempo que preserva signos de otredad que lo sitúan como figura subalterna frente al visitante.” (Barboza Nuñez, 2017, pág. 761).

Por otro lado, se encuentra el fenómeno del buen salvaje íntimamente ligado a la desigualdad social en términos de acceso a servicios y a una rutina diaria que opere en los estándares de la “normalidad”. Es decir, en paraísos turísticos como lo es el caso de Cancún, el acceso a servicios de ocio y zonas de esparcimiento y recreación están disponibles exclusivamente para aquellos que puedan pagarlo, siendo así que la población local se queda sin acceso a

ello, participando únicamente como parte observadora, o bien, como parte integrante del “folclor” de la zona.

“[...] incluso llegan a referirse a éste como “unidades de ocio privatizadas”, en referencia a las zonas autónomas e independiente de los territorios en los que se instalan; es decir, un tipo de burbuja turística aislada del resto del país. En este caso [...] el enclave es un lugar cerrado para pocos, donde la prosperidad fluye por doquier, el deseo se maximiza, y en donde la normalidad y el sufrimiento corresponden a las clases menos privilegiadas.” (Barboza Nuñez, 2017, pág. 765).

En tanto que unidades de ocio privatizadas:

“La cultura del ocio, lleva implícita o presupone la ruptura de la dimensión espacio-temporal, respecto al mundo laboral, que contribuye a la restauración psíquica del viajero, pero para los locales, la puesta en escena de su propia cultura, actuar su propia cultura de manera seleccionada desarticulada de una secuencia temporal, en relación con los acontecimientos que se retroalimentan; en este sentido, la ritualización no sirve para diligenciar las diversas dramaturgias sociales, sino como experiencia repetible para el mercado turístico” (Cárdenas, 2015, pág. 12).

El buen salvaje, como fenómeno, se ha expresado en Cancún como ya se vio en el Mapa número 1, sobre segregación social. A este respecto, cabe señalar que las inconsistencias en el proyecto del Tren Maya dan pauta a que estos mismos fenómenos se repliquen e incluso con una densidad mayor.

CONCLUSIONES

En el capítulo primero vimos como la configuración de las clases sociales a partir de la lucha de clases (prácticas de clase) distribuyen a los diversos agentes en la conceptualización abstracta de clase. En este sentido, ¿cuáles son esas prácticas que nos permiten distinguir una lucha de clases y, por consiguiente, a las clases sociales mismas en el proyecto Cancún y en una proyección del Tren Maya?

Como se advirtió, el proyecto Cancún ha tenido diversas repercusiones en términos del ordenamiento territorial. De acuerdo con la imbricación específica de las instancias política, económica e ideológica, podemos determinar que los efectos de esa determinación para con los agentes cancenenses se divide en tres clases: alta, baja y media. En la clase alta, la configuración específica de las instancias posibilita la distribución de agentes en espacios amplios, donde el contexto político les favorece al distribuir de manera desigual los recursos a esa zona, teniendo mayor inversión en servicios públicos, una distribución territorial mayor (permitiendo una menor densidad en el territorio), asimismo, el papel de la lucha económica en buena parte *determina*, según las relaciones de producción, un papel específico en la jerarquía de clases. Además, retomando el concepto de ideología como prácticas específicas, es esta clase particular la que sigue reproduciendo los efectos vistos de buen salvaje, de exclusión social, entre otros que, como ya se afirmó, producen efectos en cadena (migración, suicidio, desempleo, etc.)

La distribución de los agentes en la clase media se distingue por un lugar en las relaciones de producción, es decir, qué lugar se ocupa dentro del esquema de producción cuya determinación asigna los lugares de clase, donde no se es completamente obrero, sin embargo, si se es asalariado. Esta distinción debe tenerse muy en cuenta ya que “Si bien todo obrero es asalariado, no todo asalariado es forzosamente un obrero” (Poulantzas, 1981, pág. 20).

A manera de ejemplo de lo anterior, podemos observar los datos arrojados por CONEVAL en el informe de pobreza y evaluación de 2020, donde se menciona que existe en Quintana Roo un total de 24.1% de personas en situación de pobreza moderada, un 3.5% de personas en situación de pobreza extrema, un 41.2% de personas en situación de vulnerabilidad por

carencias sociales, un 4.1% de personas en situación de vulnerabilidad por ingresos, y finalmente un 27.1% de personas no pobres y no vulnerables.

Asimismo, podemos observar que la vulnerabilidad por ingresos y por carencias sociales ha ido en aumento, de acuerdo con la siguiente gráfica extraída del informe de CONEVAL. (Ver anexo gráfico 1).

Aunado a lo anterior, específicamente el municipio de Benito Juárez en el año 2015 se posicionó como uno de los municipios en la entidad con mayor número de personas en situación de pobreza a pesar de que en términos porcentuales el número era relativamente bajo comparado con otros municipios.

En este sentido, podemos identificar que, en el Estado de Quintana Roo, las clases sociales se distribuyen de la siguiente manera: 27.1% clase media y alta; 72.9% clase baja.

Esta clase media se distingue, como fracción de clase, por una determinación económica particular que, en su articulación específica con los niveles político e ideológico, cubre prácticas de clase que *en teoría* van en contra de sus intereses de clase *económicos*, pero que, sin embargo, política e ideológicamente están en función de su clase. Es así como se constituye sólo como fracción de clase, debido a los “beneficios” obtenidos, tales como una vivienda digna, acceso a servicios públicos básicos y un ingreso medio. (Ver anexo gráfico 2).

El descontento con ciertas prácticas y políticas es uno de los ejemplos de la expresión de clase de la clase media y alta. La creciente tendencia en el municipio de Benito Juárez a votar por partidos “de derecha” mientras que los partidos “de izquierda” han ido a la baja en su base electoral, retomando los datos de identificación partidista clásicos.

Tal situación es clara al comparar los resultados de las elecciones municipales de 2018 con las de 2021. En el año 2018 la coalición “Juntos haremos historia” conformada por los partidos Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA) y Partido del Trabajo (PT) ganaron las elecciones con un total de 58.32%, contabilizando 191,198 votos, mientras que la coalición “Por Quintana Roo al frente” conformada por los partidos Partido Acción Nacional (PAN), Partido de la Revolución Democrática (PRD) y Movimiento Ciudadano (MC), obtuvieron 11.49% de los votos, siendo éstos un total de 37, 696; finalmente, la

“Coalición por Quintana Roo” conformada por el Partido Revolucionario Institucional (PRI), el Partido Verde Ecologista de México (PVEM) y el Partido Nueva Alianza (PANAL) obtuvieron un total de 9.04% siendo éstos 26,653 votos. (IEQROO, 2018).

Para el año 2021 la coalición liderada por MORENA ganó la presidencia municipal nuevamente, pero esta vez el panorama electoral fue distinto. Cabe destacar que, de no haber sido por la suma del PVEM y del Movimiento Auténtico Social, así como la “ayuda” de partidos satélites como Redes Sociales Progresistas (RSP) y Fuerza Por México, esta coalición podría no haber obtenido la victoria en el proceso electoral.

Dicha coalición obtuvo un total de 87,704 votos, siendo éstos el 40.67%, es decir, se redujo en casi 20 puntos en términos porcentuales su voto, mientras que la coalición PAN, PRD obtuvo el 22.73% siendo éstos un total de 50,130 votos, es decir, duplicaron su base electoral. A esto se le debe de sumar que, en esta ocasión, el PRI y MC compitieron de manera independiente en las elecciones, siendo así que cada partido obtuvo 6.03% y 3.175% respectivamente.

En términos porcentuales parece ser que no se representa amenaza alguna para la coalición de MORENA, sin embargo, es indiscutible el avance que han tenido los partidos “de derecha” en sus coaliciones. “[...] si reducimos la aportación del PVEM a este triunfo del 2021, que decimos son cerca de 15,000 votos, la base de votantes de Morena-PT serían entonces de 74,704 votos, que comparados con los 162,670 logrados en el 2018 representa, sí, una victoria electoral, pero con porcentajes y votos significativamente inferiores a la primera elección [...] En cuanto a los resultados de los otros partidos participantes, Galaviz Ibarra expuso que en el 2018 el Partido Acción Nacional (PAN), el Partido de la Revolución Democrático (PRI) y Movimiento Ciudadano (MC) lograron 25,263 votos, mientras que en este año, ya sin MC, pero con el partido local Confianza por Quintana Roo obtuvieron 50,130, a la par que MC de manera independiente sumó 7,002 votos. “Por lo que en términos reales esta alianza creció” (Vázquez, 2021).

Finalmente, la clase baja se distingue por la articulación específica de las instancias en la coyuntura, de manera que, en las relaciones de producción, estas zonas se distinguen por ser una capa de obreros asalariados, o bien, de asalariados con prácticas políticas e ideológicas desfavorables. Por ejemplo, el hecho del poco o nulo acceso a servicios básicos como la luz

o el agua, por un lado, por el otro, el poco nivel educativo que se tiene en la región, que produce a su vez el vandalismo, pandillerismo, suicidio, desintegración familiar, alcoholismo, migración, buen salvaje, etc.

Lo anterior se corrobora con lo ya mencionado en el texto, donde se desprende que Quintana Roo se encuentra ubicado en el quinto lugar a nivel nacional en tasa de suicidios, la cual es del 8.2 por cada cien mil habitantes, cuando la media nacional es de 5.2 por cada cien mil habitantes. Además

“La carencia de servicios básicos, de escuelas, de centros de salud y recreación, y de áreas de esparcimiento, obedece, entre otras cosas, a que el crecimiento demográfico no ha tenido una respuesta en la inversión pública para el desarrollo social. A su vez, esta urbanización acelerada se ha conjugado con la incapacidad de la industria hotelera y subsidiarias para absorber el excedente de mano de obra, lo que ha redundado en la emergencia de la drogadicción, el alcoholismo, la prostitución, el narcomenudeo, el pandillerismo y la desintegración familiar, así como en un elevado número de suicidios, sobre todo de jóvenes de las colonias populares.” (Oehmichen, 2010, pág. 27)

Aunado a lo anterior, es importante retomar lo señalado por Varillas, quien en su artículo entrevista a Gaudencio Arias, un residente cancenense quien relata lo siguiente: “Creo que esa es la razón principal por la que los cancenenses no podemos venir a las playas tan hermosas que hay, porque nos dedicamos al trabajo, trabajo, trabajo... si no trabajas, no tienes cómo solventar lo económico” (Varillas, 2017)

Estos efectos son expresión concreta del Estado en la coyuntura de la lucha de clases. Como ya se vio en el primer capítulo, la distribución de los agentes en clases sociales responde al estado de la lucha de clases en la coyuntura, siendo ésta un estado de cosas existente mediante el cual la política expresada por el gobierno representativo de las izquierdas ha quedado a deber para con los intereses de la clase trabajadora. Esto quedó manifiesto en los resultados de las pasadas elecciones del 6 de junio de 2021. Así, los discursos de partidos como el PAN o el MC toman fuerza nuevamente ante la incapacidad de responder adecuadamente a las demandas de los ciudadanos, así, no es de extrañar que en 2024 o 2030 las fuerzas de derecha retomen poco a poco el terreno que han ido perdiendo (que ya ha sucedido en estas últimas elecciones).

En ese sentido, es preciso aclarar que no debe sorprender este posible escenario. Además, es claro, desde el enfoque marxista, que tanto la izquierda como la derecha caminan y transitan por el mismo terreno.

“Muchos se asombran de que ninguna fracción de la izquierda o de la extrema izquierda, de que ninguna de las fuerzas políticas conocidas sea capaz de oponerse a este curso de las cosas. “¿Sin embargo estamos en democracia, no?”. Y pueden asombrarse para rato: nada de lo que se expresa en el marco de la política clásica podrá jamás detener el avance del desierto, ya que la política clásica es parte del desierto.” (Tiqqun, 2009, pág. 43).

Otro fenómeno social que también nos permite observar la segregación social es la figura del buen salvaje. Término comúnmente utilizado en los estudios críticos en torno al turismo para hacer referencia a la pasividad y docilidad obligada para con los habitantes residentes de las ciudades turísticas. “[...] se puede ver el modo en que el arquetipo colonial del “buen salvaje” sobrevive en las formas en las que el personal de servicio de estas grandes cadenas hoteleras es representado: al servicio del cliente, como parte del todo incluido, sonriente, dócil y presto a complacer a los turistas, al mismo tiempo que preserva signos de otredad que lo sitúan como figura subalterna frente al visitante.” (Barboza Nuñez, 2017, pág. 761).

Por otro lado, se encuentra el fenómeno del buen salvaje íntimamente ligado a la desigualdad social en términos de acceso a servicios y a una rutina diaria que opere en los estándares de la “normalidad”. Es decir, en paraísos turísticos como lo es el caso de Cancún, el acceso a servicios de ocio y zonas de esparcimiento y recreación están disponibles exclusivamente para aquellos que puedan pagarlo, siendo así que la población local se queda sin acceso a ello, participando únicamente como parte observadora, o bien, como parte integrante del “folclor” de la zona.

“[...] incluso llegan a referirse a éste como “unidades de ocio privatizadas”, en referencia a las zonas autónomas e independiente de los territorios en los que se instalan; es decir, un tipo de burbuja turística aislada del resto del país. En este caso [...] el enclave es un lugar cerrado para pocos, donde la prosperidad fluye por doquier, el deseo se maximiza, y en donde la normalidad y el sufrimiento corresponden a las clases menos privilegiadas.” (Barboza Nuñez, 2017, pág. 765).

En tanto que unidades de ocio privatizadas,

“La cultura del ocio, lleva implícita o presupone la ruptura de la dimensión espacio-temporal, respecto al mundo laboral, que contribuye a la restauración psíquica del

viajero, pero para los locales, la puesta en escena de su propia cultura, actuar su propia cultura de manera seleccionada desarticulada de una secuencia temporal, en relación con los acontecimientos que se retroalimentan; en este sentido, la ritualización no sirve para diligenciar las diversas dramaturgias sociales, sino como experiencia repetible para el mercado turístico” (Cárdenas, 2015, pág. 12).

El buen salvaje, como fenómeno, se ha expresado en Cancún como ya se vio en el mapa de segregación social. A este respecto, cabe señalar que las inconsistencias en el proyecto del Tren Maya dan pauta a que estos mismos fenómenos se repliquen e incluso con una densidad mayor.

EPÍLOGO

Las inconsistencias del Tren Maya

De acuerdo con un informe presentado por la Auditoría Superior de la Federación (ASF), el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) ha evidenciado inconsistencias e irregularidades en el proyecto a su cargo del Tren Maya. Las mismas van desde la planeación del proyecto, la consulta realizada, la rentabilidad hasta los injustificados costos que elevan la cantidad de 135 millones de pesos.

Lo que resalta en este sentido son los análisis de la rentabilidad del proyecto. De acuerdo con lo planeado, se esperaría que produjera, como ya se mencionó, efectos multiplicadores en cadena, es decir, que, a partir del establecimiento de los polos de desarrollo, los mismos detonaran el crecimiento y el desarrollo económico.

Sin embargo, el informe de la ASF menciona que “[...] a pesar de que la empresa PwC realizó los estudios de Costo-beneficio sobre la rentabilidad del proyecto, estos se llevaron a cabo por cada uno de los siete tramos que componen el Tren Maya, y al no realizarse de manera integral, se desconocen los resultados del total del proyecto.” (Expansión, 2021).

Asimismo, se menciona que se realizaron modificaciones al tramo cuatro de la ruta del Tren Maya, al tramo “Golfo 3 Izamal-Tulum” por lo que la rentabilidad del proyecto habría disminuido en un 8%, es decir, 16,602,424.4 pesos menos que antes de la modificación.

Aunado a lo anterior, el informe señala que la demanda para el transporte de turistas del Tren Maya no fue razonable, sino que, por el contrario, se hicieron estimaciones demasiado elevadas sobre su demanda, lo que influye en gran manera en la estimación de rentabilidad

del proyecto. Además, las modificaciones de la ruta, dice el informe, son otro factor que influye en el incentivo que tiene la población para tomar el tren.

En adición, “la dependencia realizó estudios previos para identificar los problemas de la zona en donde se construirá el Tren Maya, y así justificar su edificación. Entre los resultados dijeron encontrar que la región sureste no cuenta con infraestructura requerida para detonar la actividad turística”. (Expansión, 2021) Asimismo se señala a la pobreza, a la alta dispersión poblacional y a los elevados costos de transporte como obstáculos e impedimentos importantes y fuertes que frenarían la detonación del crecimiento y desarrollo económicos.

Ahora bien, en términos de los pagos en exceso y pagos injustificados, la ASF encontró que se duplicaron los pagos de personal directivo y técnico, cuya cifra asciende los 8 millones 888,800 pesos.

“Otras anomalías expuestas por la ASF tienen que ver con pagos en exceso sin verificar en un contrato no especificado por 4 millones 249,000 pesos, y la falta de un dictamen que justifique la firma del contrato C-TM-006/2019, entre el Fonatur y ONU Habitat, por un monto de 1 millón 823,300 pesos.” (Expansión, 2021).

En adición, ya se había mencionado la ausencia de estudios y análisis que permitieran justificar la construcción del proyecto, teniendo en cuenta que el objetivo principal del mismo es detonar el crecimiento y el desarrollo de la región.

“La dependencia realizó estudios previos para identificar los problemas de la zona en donde se construirá el Tren Maya, y así justificar su edificación. Entre los resultados dijeron encontrar que la región sureste no cuenta con infraestructura requerida para detonar la actividad turística. Además, identificó que la pobreza, alta dispersión poblacional y los costos elevados de transporte eran un obstáculo para mejorar el desarrollo económico de la zona.” (Expansión, 2021).

Bibliografía:

- Academia de Ciencias de la URSS, I. d. (1969). *Manual de economía política*. México: Grijalbo.
- AGF. (2019). *Americas Geospatial Forum*. Obtenido de Tren Maya: https://www.geospatialworld.net/agf/2019/ppt/Proyecto-Tren-Maya-Juan_Javier_Carrillo.pdf
- Aguilar Barajas, I. (1995). Población y economía en el estado de Quintana Roo: algunas consideraciones de la experiencia reciente. *Estudios demográficos y urbanos, Vol. 10, No. 1 (28)*, 5-33.
- Álvarez Gómez, J., & Alonso González, Á. (2006). Nociones de crecimiento y desarrollo económico. *Galega de Economía, Vol. 15, Núm. 2*.
- Ayala-Azcárraga, C., & Pacheco-Muñoz, R. (2020). *Desarrollar la península, perpetuar la pobreza*. Nexos [en línea] disponible en: https://medioambiente.nexos.com.mx/?p=685#_ftn5.
- Barboza Nuñez, E. (2017). El enclave turístico y la imagen del "buen salvaje" americano. Un abordaje iconográfico. *Estudios y perspectivas en turismo, Vol. 26, Núm. 4*, 760-780.
- Benjamin, W. (2003). *La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica*. México, DF: Itaca.
- Cárdenas, E. (2015). *La Alteridad Exotizada: El desarrollo de la industria turística en la Riviera Maya. XI Jornadas de Sociología*. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI Editores.
- Castillo Martín, P. (2011). Política económica: crecimiento económico, desarrollo económico, desarrollo sostenible. *Revista Internacional del Mundo Económico y del Derecho, Vol. III*, 1-12.
- Castillo Pavón, O. (2011). Segregación socioespacial en Cancún: 1990-2010 tres ciudades en una misma. *Provincia, No. 26*.
- Castillo Pavón, O., & Villar Calvo, A. J. (2011). La conformación del espacio urbano de Cancún: Una aproximación al estudio de la segregación socio-espacial. *Quivera, Vol. 13, Núm. 1*, 83-101.
- CONEVAL. (2020). *Informe de Pobreza y Evaluación 2020 Quintana Roo*. Ciudad de México: CONEVAL.
- Coraggio, J. L. (1972). Hacia una revisión de la teoría de los polos de desarrollo. *EURE, Vol. 2, No. 4*, 25-39.

- Díaz Ordaz, G. (01 de 09 de 1969). *Wikisource*. Obtenido de Discurso de Quinto Informe de Gobierno:
https://es.wikisource.org/wiki/Discurso_de_Gustavo_D%C3%ADaz_Ordaz_en_su_Quinto_Informe_de_Gobierno
- DOF. (2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*. México: México, Presidencia de la República.
- Elizondo Mayer-Serra, C. (2021). *Y mi palabra es la ley. AMLO en Palacio Nacional*. México: Debate.
- Engels, F. (1977). *El origen de la familia, la propiedad privada y el Estado, en: Marx, Karl; Engels, Friedrich, Obras escogidas en dos tomos, Tomo 2*. Moscú: Progreso.
- Engels, F., & Marx, K. (2006). *Ludwig Feuerbach y el fin de la filosofía clásica alemana*. Madrid: Fundación Federico Engels.
- Espinosa-Coria, H. (2013). El origen del proyecto turístico Cancún, México: Una valoración de sus objetivos iniciales a 42 años de su nacimiento. *LiminaR*, 11 (1), 154-187.
- Expansión. (22 de 02 de 2021). *Estas son las claves sobre las irregularidades señaladas al Tren Maya por la ASF*. Obtenido de Expansión:
<https://obras.expansion.mx/infraestructura/2021/02/22/claves-sobre-irregularidades-senaladas-al-tren-maya-por-asf>
- Falero, A. (2015). La expansión de la economía de enclaves en América Latina y la ficción del desarrollo: siguiendo una vieja discusión en nuevos moldes. *Revista Mexicana de Ciencias Agrícolas, Vol. 1*, 145-157.
- Falero, A. (2015). La potencialidad heurística del concepto de economía de enclave para repensar el territorio. *NERA, Vol. 18*, 223-240.
- Fernández de Lara Gaitán, A. E. (2003). *Cancún. Las contradicciones socio-ambientales de un desarrollo turístico integralmente planeado. 1970-2000*. Chetumal: División de Estudios Internacionales y Humanidades, Universidad de Quintana Roo.
- FONATUR. (16 de 01 de 2020). *Polos de desarrollo urbano*. Obtenido de
https://www.trenmaya.gob.mx/wp-content/uploads/2020/05/POLOS-TM_20200116-2.pdf
- FONATUR. (2021). *Tren Maya*. Obtenido de <https://www.trenmaya.gob.mx/>
- Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) citado en: Fernández de Lara Gaitán, A. E. (2003). *Cancún. Las contradicciones socio-ambientales de un desarrollo turístico integralmente planeado 1970-2000*. Chetumal: División de Estudios Internacionales y Humanidades, Universidad de Quintana Roo.

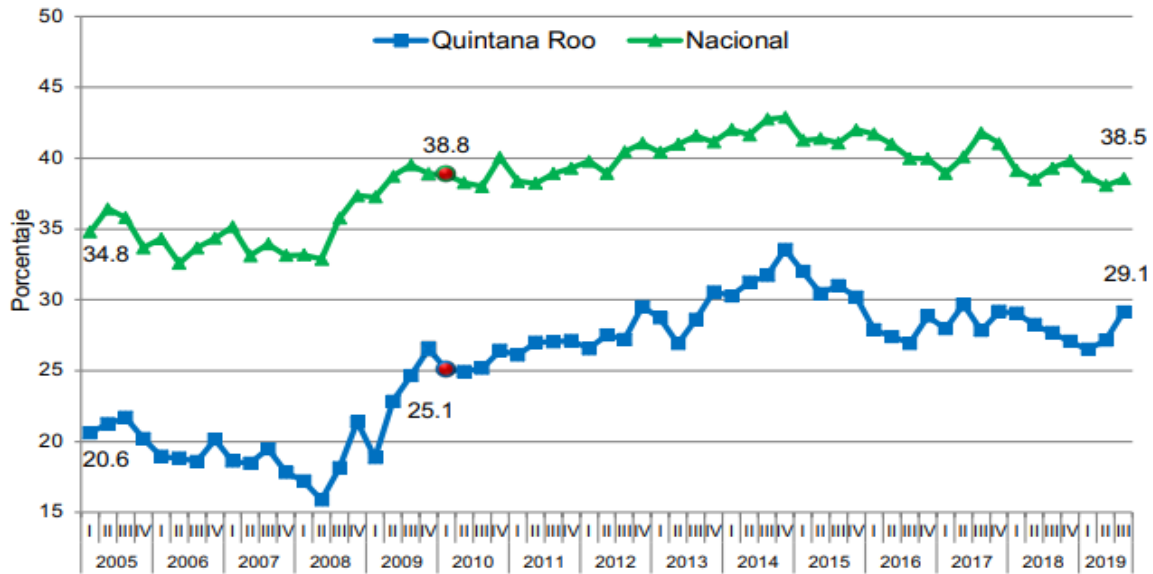
- Fragoso Lugo, P. O. (2017). Más allá del paraíso caribeño: malestares sociales y violencias en la vida de las juventudes en Cancún. *Pueblos y fronteras* 11(22), 68-99.
- Fukuyama, F. (1988). El fin de la historia.
- Gallegos Madrigal, E. (29 de 06 de 2020). *Falta de acceso a información pública en México: El Tren Maya que quiere marchar en la oscuridad*. Obtenido de Justicia en las Américas: <https://dplfblog.com/2020/06/29/falta-de-acceso-a-informacion-publica-en-mexico-el-tren-maya-que-quiere-marchar-en-total-oscuridad/>
- Hermosillo Anduaga, G. C., Kaplan Navarro, J. C., Padilla Torres, H. N., & Domínguez Ibarra, H. J. (2011). Crecimiento sin desarrollo. *El Buzón de Pacioli*, Núm. 74.
- IEQROO. (09 de 07 de 2018). *Cómputos Municipales de Quintana Roo. Sistema de Cómputos Municipales Oficiales 2017-2018*. Obtenido de IEQROO: https://www.ieqroo.org.mx/2018/computos2018/computos_publicacion/app/modulo_s/public/municipio/e/municipio_votos_candidatura.html
- IMCO. (05 de 08 de 2021). *IMCO, Centro de Investigación en Política Pública*. Obtenido de AUMENTÓ EN 3.8 MILLONES LA POBLACIÓN EN POBREZA ENTRE 2018 Y 2020: <https://imco.org.mx/aumento-en-3-8-millones-la-poblacion-en-pobreza-entre-2018-y-2020/>
- INAI. (2019). *Acta de la sesión de fecha 20 de Marzo de 2019*. México: INAI.
- INAI. (2019). *Versión Estenográfica de la Sesión Ordinaria del Pleno del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, llevada a cabo el día 5 de junio de 2019 en las instalaciones del INAI*. México: INAI.
- INE. (2019). *Índice de Desarrollo Democrático de México*. Ciudad de México: Fundación Konrad Adenauer A.C.
- INEGI. (2011). *Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2010. Quintana Roo*. México: INEGI.
- INEGI. (19 de 08 de 2021). *Tasa de desocupación total trimestral según entidad federativa*. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/default.html?nc=624>
- Jouault, S., & García de Fuentes, A. (2020). El modelo de producción del espacio turístico del traspais de Cancún y la Riviera Maya. *Investigaciones Geográficas*.
- Korsch, K. (2004). *En el corazón de la concepción materialista de la historia, en: La izquierda comunista germano-holandesa contra Lenin, Gorter, H; Korsch, K; Pannekoek, A*. Madrid: Ediciones Espartaco Internacional.
- Lukacs, G. (1985). *Historia y consciencia de clase: estudios de dialéctica marxista*. México, DF: Grijalbo.

- Mandel, E. (1972). *Tratado de economía marxista (Tomo 1)*. México: Era.
- Martínez, J. P., & Leyva, C. A. (16 de 05 de 2015). *Newsweek México*. Obtenido de Alianza de Jornaleros de San Quintín: el nacimiento de un sindicato: <https://newsweekespanol.com/2015/05/alianza-de-jornaleros-de-san-quintin-el-nacimiento-de-un-sindicato/>
- Marx, K. (23 de Noviembre de 1974). *Carta de Marx a Friedrich Bolte en: Marx, Karl, Engels, Friedrich, Obras escogidas en tres tomos, Tomo 2*. Moscú: Progreso. Obtenido de <https://webs.ucm.es/info/bas/es/marx-eng/cartas/oe2/mrxoe233.htm>
- Marx, K. (1977). *Tesis sobre Feuerbach, en: Marx, Karl; Engels, Friedrich, Obras escogidas en dos tomos, Tomo 2*. Moscú: Progreso.
- Marx, K., & Engels, F. (1977). *Manifiesto del partido comunista en: Marx, Karl; Engels, Friedrich, Obras escogidas en dos tomos, Tomo 1*. Moscú: Progreso.
- Marx, K., & Engels, F. (2014). *La ideología alemana*. Madrid: Akal.
- México, ¿. v. (2020). *En cifras, ¿cómo vamos? 2020*. Ciudad de México: Observatorio Económico México Cómo Vamos.
- Oehmichen, C. (2010). Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort. *Alteridades, 20 (40)*, 23-34.
- Palafox Muñoz, A. (2020). Tren Maya: ¿Acumulación para el despojo o alternativa de desarrollo? *Metabólica: Revista de crítica ambiental, 75-79*.
- PED. (2016-2022). *Gobierno del Estado de Quintana Roo*. Obtenido de Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022: <https://qroo.gob.mx/ped>
- Político, A. (2021). En México hay 3.8 millones de nuevos pobres y aumenta 15 millones sin acceso a salud: Coneval. *Animal Político*, [en línea] disponible en: <https://www.animalpolitico.com/2021/08/mexico-millones-nuevos-pobres-acceso-salud/>.
- Poulantzas, N. (1981). *Las clases sociales en el capitalismo actual*. México: Siglo XXI.
- Poulantzas, N. (2001). *Poder político y clases sociales en el Estado capitalista*. México: Siglo XXI.
- Ramírez Cárdenas, J., & Vásquez Bautista, N. (10 de Mayo de 2020). Reactivación económica en Quintana Roo (1). *El economista*, págs. [en línea] recuperado de: <https://www.economista.com.mx/opinion/Reactivacion-economica-en-Quintana-Roo-I-20200510-0064.html>.
- Reyes Miranda, F., & Casal Ferreira, A. (2009). Migrantes reciente y nuevas ciudades. El caso de Cancún, México. *XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Asociación Latinoamericana de Sociología.

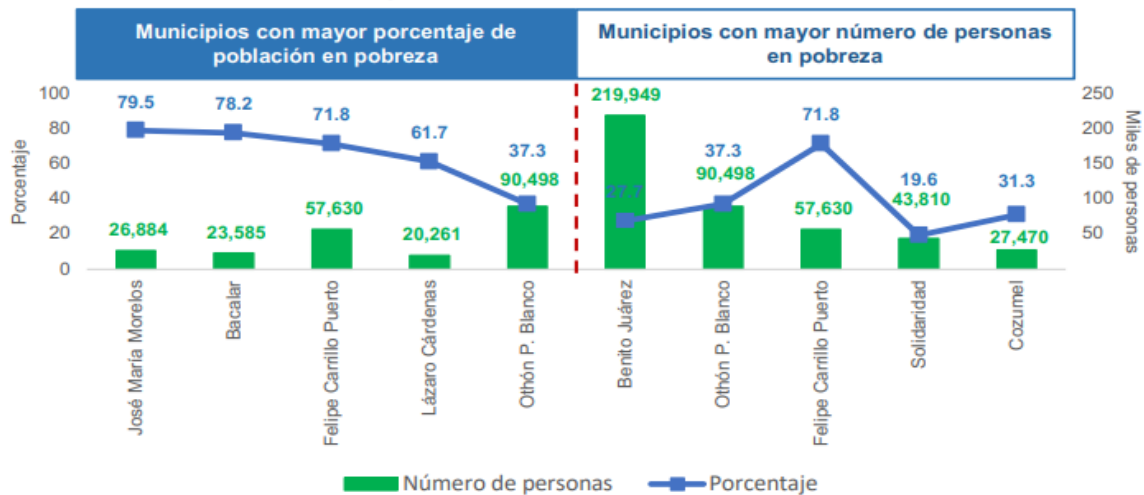
- SEDATU. (20 de 12 de 2020). *Tren Maya sienta las bases del desarrollo ordenado del sureste con la coordinación institucional del Gobierno de México*. Obtenido de <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/tren-maya-sienta-las-bases-del-desarrollo-ordenado-del-sureste-con-la-coordinacion-institucional-del-gobierno-de-mexico-259990>
- Stalin, J. (1977). *Cuestiones del leninismo*. Pekín: Ediciones de Lenguas Extranjeras.
- Tiqqun. (2009). *Llamamiento y otros fognazos*. Madrid: Acuarela.
- Varillas, A. (22 de 04 de 2017). Viven en el paraíso sin verlo. *El Universal*, págs. [en línea] disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2017/04/22/viven-en-un-paraiso-pero-no-van-la-playa>.
- Vázquez, J. (09 de 06 de 2021). Participación electoral, a la baja en Quintana Roo. *El Economista*, págs. [en línea] disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Participacion-electoral-a-la-baja-en-Quintana-Roo-20210609-0128.html>.
- Velázquez García, M. A., & Jiménez Martínez, A. d. (2018). Una visión exploratoria del futuro comunitario de Cancún: Consecuencias sociales del modelo de crecimiento turístico en el municipio de Benito Juárez, Quintana Roo. *El Periplo Sustentable*, 38-63.

Anexos

Anexo gráfico 1. Porcentaje de la población con ingreso laboral inferior al costo de la canasta alimentaria, Quintana Roo, primer trimestre 2005 – tercer trimestre 2019, Informe de pobreza y evaluación 2020, CONEVAL; disponible en: https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_de_pobreza_y_evaluacion_2020_Documentos/Informe_Quintana_Roo_2020.pdf



Anexo gráfico 2. Municipios con mayor porcentaje y número de personas en situación de pobreza, Quintana Roo, 2015, Informe de pobreza y evaluación 2020, CONEVAL; disponible en: https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_de_pobreza_y_evaluacion_2020_Documentos/Informe_Quintana_Roo_2020.pdf



Recurso de revisión INAI 1505/19

“El particular solicitó al sujeto obligado los documentos disponibles respecto a los costos, beneficios, estudios y planeación ejecutiva del proyecto de inversión Tren Maya. En respuesta, el sujeto obligado informó al particular que no se encontró ningún documento referente a la solicitud. Inconforme, el particular interpuso un recurso de revisión ante este Instituto contra la declaración de inexistencia de la información. Al respecto, el particular indicó que el sujeto obligado es la dependencia encargada de las vías férreas del país y de la emisión de todo tipo de proyectos y permisos para la construcción y desarrollo de estos, por lo que reiteró los extremos de su solicitud. En alegatos, la SCT reiteró la inexistencia de la información. El análisis realizado por la ponencia a su cargo, arrojó que el sujeto obligado omitió realizar la búsqueda en la oficina del Secretario, así como en los Centros de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en las entidades federativas de Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, las cuales en razón de sus atribuciones pueden conocer lo que es de interés para el particular. Además, se encontraron comunicados de prensa de la Secretaría en los que su titular reconoce que la dependencia participaría en el proyecto del Tren Maya y que asistió a la reunión de evaluación del proyecto junto al Presidente y gobernadores del sureste del país. Posteriormente, indicó que el proyecto del Tren Maya consiste en un nuevo servicio de transporte férreo que interconectará las principales ciudades y zonas turísticas de la Península de Yucatán en una red de 1500 kilómetros. En el mismo sentido indicó que fuentes oficiales lo han definido como el principal proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo sostenible de esta administración, por lo tanto, es de suma relevancia que exista información pública que permita entender cuál será el impacto ambiental del proyecto y cuál su beneficio social. Asimismo, se afirma que la obra formará parte de un programa de desarrollo integral, sustentable e incluyente en el que se tomará en cuenta a todos los habitantes de la región sur de México y al entorno natural. Además, se espera que beneficie a los estados anteriormente señalados del sureste del país, gracias al modelo turístico que le permitirá ser un instrumento de reconciliación social. Por otro lado, señaló que el proyecto quedó legitimado como resultado de una consulta convocada por el titular del Ejecutivo Federal y que se llevó a cabo los días 24 y 25 de noviembre del año pasado, sin embargo, diferentes voces abordaron al proyecto y la consulta desde una perspectiva crítica. Desde la sociedad civil organizada, el

Colectivo EVIS, conjunto interdisciplinario que impulsa la evaluación de impacto social de proyectos de infraestructura, expresó la necesidad de contar con información detallada, pública y abierta sobre las características de las obras y actividades del Tren Maya en cada una de sus etapas, desde la planificación hasta la operación, así como sobre cada uno de los tramos que recorrerá. Refirió que el Colectivo EVIS también declaró que es necesario hacer una evaluación y gestión de impactos ambientales, sociales, económicos, demográficos y geográficos para que los ciudadanos puedan participar en la toma de decisiones de manera informada. Por otro lado, señaló que el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) también señaló en un comunicado de prensa del 19 de marzo que existen diversos riesgos en materia económica para el desarrollo del proyecto, refiriendo lo siguiente; Primero, que exista un aumento del costo del Tren y que el Gobierno Federal termine subsidiando una obra poco redituable; Segundo, que existan repercusiones medioambientales en una zona con gran diversidad biológica y cultural, cuya pérdida sería invaluable. En ese sentido, refirió que en su informe el IMCO advirtió que debe asegurarse una planeación adecuada que genere beneficios a la sociedad y el desarrollo de la región. A su vez, académicos y especialistas exhortaron al Ejecutivo Federal a no realizar la consulta sobre el Tren Maya sin estudios de impacto ambiental previos. De lo anterior, señaló que los expertos mostraron su preocupación, ya que según sus diagnósticos la obra pretende atravesar, sitios de alta biodiversidad que deben preservarse bajo los más estrictos estándares internacionales y reconociendo los haberes de los pueblos originarios." No obstante, indicó que la consulta se llevó a cabo sin contar con los estudios de impacto ambiental requeridos por la ley y el 89.9 por ciento de los votantes dijo "sí" al proyecto sin conocer la incidencia que la obra tendrá en el medio ambiente. Asimismo, indicó que el gobierno federal aclaró que posteriormente haría una consulta específica a los pueblos indígenas para que ellos decidieran la continuidad del proyecto. En el mismo sentido señaló que a finales de diciembre del año pasado el Presidente Andrés Manuel López Obrador declaró en Chiapas el inicio de la construcción del Tren Maya; no obstante, en enero de este año el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, mejor conocido como FONATUR, aclaró que el proyecto ejecutivo se encuentra en desarrollo por lo que la construcción del Tren Maya iniciará hasta finales de 2019. De igual forma, refirió que, el titular de FONATUR, uno de los principales encargados del proyecto, declaró en una entrevista el pasado 5 de febrero que el Tren Maya es una decisión ya tomada,

y que la consulta a los pueblos indígenas sólo supondría un proceso costoso y que el beneficio social compensa el impacto ambiental. Por lo anterior, indicó que, ante ella, las voces que denuncian falta de información de impactos ambientales del Tren Maya se recrudecen. Aunado a lo anterior, refirió que se señala que estas declaraciones evidencian una visión que impone el desarrollo económico sobre los derechos humanos de grupos vulnerables y la protección del medio ambiente. Por otro lado, señaló que la inversión estimada en infraestructura destinada a la obra se ha estimado entre los 120 y 150 mil millones de pesos e indicó que recientemente el FONATUR dio a conocer el modelo financiero que seguirá el Tren Maya, un esquema de inversión mixta en el que el 90 por ciento estará a cargo de empresas privadas y el resto por parte del gobierno federal. Refirió que el FONATUR también expresó que una vez que se realicen las Manifestaciones de Impacto Ambiental se aplicarán las medidas de contención y mitigación correspondientes. Además, agregó, que se realizarán las consultas a los pueblos originarios con apego a la ley. Posteriormente manifestó que, para cumplir los requerimientos legales en materia ambiental el Instituto Politécnico Nacional realizará los estudios para evaluar el impacto ambiental y la viabilidad ecológica del Tren Maya y además desarrollará investigación científica y actividades de capacitación, socioeconómicas y culturales para impulsar esta obra de infraestructura. Por otro lado, indicó que la rentabilidad del proyecto aumentarla, según lo recomendó el IMCO, si se incluye a la población local en mecanismos de consulta regulares desde la etapa de planeación del proyecto, se incorporan actividades distintas al turismo y si demuestra la comparación con otros proyectos de infraestructura, como el Ferrocarril Transístmico. Por lo anterior, indicó que con esto el gobierno federal podrá gestionar los diversos riesgos sociales que pudieran presentarse y responder mejor a las necesidades de esta población. Señaló que pueblos originarios en Chiapas ya se han pronunciado en contra del proyecto y han demandado que se respeten sus derechos, costumbres y culturas. A esto se suma la postura crítica del Ejército Zapatista de Liberación Nacional tanto para el proyecto del Tren Maya como para sus medidas de mitigación de impacto ambiental. Indicó que de acuerdo con el IMCO existen alrededor de 406 propiedades comunales o ejidos que son atravesados por la ruta planeada para el Tren Maya. Por tanto, de no gestionarse adecuadamente esto derivaría en costos y conflictos sociales no previstos. En dicho contexto, cabe recordar, que el Estado mexicano se adhirió a los Acuerdos de Escazú, cuya ratificación por parte del Senado está pendiente y

a lo cual se han referido organizaciones de la talla de Amnistía Internacional. Por lo anterior indicó que, al hacerlo, el Estado mexicano se comprometió a que los mega proyectos de infraestructura siempre estén acompañados de información pública que permita acceder a la información ambiental de manera oportuna y adecuada, participar significativamente en las decisiones que afectan su vida y entorno y, finalmente, acceder a la justicia cuando se les hayan vulnerado estos derechos. En el mismo sentido refirió que la información pública servirá al gobierno federal para demostrar que cumple con estos principios y que pondera cuidadosamente en los costos y beneficios del proyecto respecto a los derechos humanos de las personas, especialmente de nuestros pueblos originarios. De igual forma indicó que los estudios ambientales y sociales no son meros requerimientos burocráticos, son medidas para prevenir violaciones a los derechos humanos de las personas que, en muchos casos, son poblaciones vulnerables que necesitan de la protección del Estado. Por ello, para atender las necesidades de información conviene impulsar un ejercicio de transparencia proactiva que garantice la divulgación de información pública pertinente sobre el costo-beneficio del proyecto del Tren Maya y el resto de los proyectos nacionales de infraestructura, así como de las acciones para mitigar sus impactos ambientales. Lo anterior ya que el desarrollo económico no debe comprometer el medio ambiente sano y sustentable. Indicó que las expectativas que ha generado el gobierno federal son altas, ya que la ciudadanía espera que el sistema de inversión pública se fortalezca, y que incorpore objetivos de equidad, que exista justicia social y que los derechos humanos se respeten. En el mismo sentido refirió que la actual administración se comprometió a reafirmar la transparencia e incentivar la participación ciudadana. Finalmente, propuso modificar la respuesta de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes e instruirle a realizar una búsqueda exhaustiva en los documentos relativos al Proyecto denominado Tren Maya, es decir, todas las documentales que den soporte de los costos, beneficios, estudios y planeación ejecutiva del proyecto de inversión incluyendo todas las expresiones que generan fichas técnicas. La Comisionada Blanca Lilia Ibarra Cadena, señalando que acompaña el proyecto el cual está relacionado con una obra, considerada como uno de los proyectos de infraestructura más relevantes del nuevo Gobierno Federal, que es el Tren Maya, ya que estas vías correrán a través de mil 525 kilómetros sobre la Península de México. Indicó que según información que se ha difundido sobre el mismo, su trazo pasará por los Estados de Campeche, Chiapas, Quintana Roo,

Tabasco y Yucatán, en los cuales habrá 14 estaciones. Además, indicó que como ya se ha señalado, el Proyecto del Tren Maya incluirá un esquema de acciones que mejorarán toda la región mediante un programa de reordenamiento urbano, la entrega de apoyos económicos a productores, ejidatarios y pequeños propietarios, así como estímulos a empresas inversionistas por cada kilómetro que construyan. Por ello considera que es un proyecto que puede llegar a impulsar el crecimiento económico y comercial de los Estados ya referidos del Sureste de nuestro país. En el mismo sentido indicó que además de los importantes beneficios que pudiera traer aparejado el Tren Maya, se trata también de un proyecto que generará un impacto ecológico considerable, lo que resulta del interés público el poder conocer la información, tal y como la solicitan en torno a los costos, beneficios, estudios, fichas técnicas y planeación ejecutiva del referido proyecto de inversión. Sin embargo, indicó que como se señala en este proyecto de resolución, se propone modificar la inexistencia hecha valer por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a efecto de que realice una búsqueda de lo solicitado en todas las Unidades Administrativas competentes, pues se consideró que dicha dependencia no agotó el procedimiento de búsqueda de información. Por lo anterior, señaló que coincide con el análisis que ofrece el Comisionado Salas, ya que considera adecuado ampliar la búsqueda de lo requerido en todas las áreas que cuentan con atribuciones para conocer de un tema que, por la relevancia del Proyecto del Tren Maya, resulta de total importancia que los ciudadanos cuenten con elementos para estar en condiciones de evaluar en todo momento la construcción del ferrocarril que ha sido anunciado por el Gobierno Federal como uno de los principales proyectos que impulsará la economía nacional y propiciará un mayor desarrollo comercial y turístico. En el mismo sentido, indicó que es claro que existe un interés superior en que la sociedad conozca todos los detalles sobre la construcción del mencionado Tren, pues no solo implica la rendición de cuentas del ejercicio de los recursos públicos que se utilizarán, sino que también coloca en el escrutinio público elementos objetivos que permiten a los ciudadanos valorar la forma en que se llevan a cabo acciones relacionados con el desarrollo económico del país, así como ponderar el costo-beneficio que dicho proyecto pudiera traer aparejado y el impacto al medio ambiente en selvas, manglares, flora y fauna de la zona ante la realización de esta magna obra. Asimismo, considera que el presente asunto refleja de manera clara cómo el acceso a la información tiene un carácter instrumental que le permite constituirse como un medio para el ejercicio de

otros derechos, ya sea el de la participación ciudadana en la vida pública del país o bien, conocer las acciones relacionadas con un derecho humano a un medio ambiente sano, consagrados ambos en la Constitución Política de México. El Comisionado Oscar Mauricio Guerra Ford, manifestó lo siguiente: No me vaya a referir, estoy de acuerdo con el proyecto, la sesión de hoy y en los últimos dos proyectos que hemos expuesto, hay dos solicitudes sobre diversos, uno de estudios económicos, sociales, ambientales del proyecto de Dos Bocas y ahora también la parte referida a los costos, beneficios, estudios, planeación ejecutiva. Éstos son, digamos, dos de los grandes proyectos que la actual administración del Presidente López Obrador ha propuesto y no solo ya ha propuesto, sino ha anunciado la ejecución de los mismos. Si nosotros vemos las solicitudes de estos dos proyectos, son solicitudes que se hicieron en enero, dos a través de la plataforma, las dos a través. Y en las dos se declara inexistencia. Es cierto que de enero acá las cosas han avanzado, por ejemplo, se acaba de hacer el lunes pasado de conocimiento ya la inversión inicial que habrá para el proyecto de Dos Bocas, así como la empresa, la invitación a cuatro empresas para una invitación restringida inicial, bueno, todo el proceso de asignación a través de una invitación de las cuatro, así se dice, mejores empresas en el mundo para construir refinerías. Es cierto que los sujetos obligados están obligados a contestar en el momento que se hacen las solicitudes de la información disponible. Mucha de esta información a veces baja como una orden de la Presidencia o de la Secretaría de Hacienda con los recursos para desarrollar los proyectos. En el caso, por ejemplo, del Tren Maya, evidentemente primero se hizo una consulta para ver si la gente estaba de acuerdo. No va a haber un proyecto, me imagino, si la consulta en dado caso hubiera salido negativa, para qué me vaya a poner a hacer un proyecto de los costos. Creo que hay ideas iniciadas, pero creo que a estas alturas del partido ya hay dos proyectos, el cual uno ya pasó por el tamiz de la consulta, otro ya se coordinó con gobernadores, se saben los recursos que se destinarán a uno y a otro, en el caso de Dos Bocas hasta cómo será la licitación, que no será una licitación, sino cómo será la asignación a través de una invitación restringida a cuatro empresas, creo que con las resoluciones que hoy estamos anunciando, aparte de la búsqueda exhaustiva. que puede ser la reconfirmación de la inexistencia, buscando en estas direcciones, dado que -por lo que se cita- son boletines de prensa en ese sentido, los cuales evidentemente se pronuncian estos dos proyectos como declaraciones en ese sentido. Recordamos que la semana previa al anuncio, todavía un

Subsecretario de Hacienda decía la posibilidad de que a lo mejor se pospusiera un poco el proyecto de Dos Bocas por cuestiones de índole presupuestal, financiero y de suficiencia. Creo que, con estas resoluciones, aparte de esa búsqueda en este momento, creo que daría muy buen signo por parte de estas dependencias si la información se generó posterior a la solicitud. Yo sé que no están obligados a poder entregar la misma en ese sentido, dado que, como lo vuelvo a repetir con este término, a estas alturas del partido si se tiene una idea mayor de estos dos grandes proyectos. ¿¡A lo mejor no todo lo que piden los solicitantes!?, pero si debe de haber algunos estudios previos en este sentido, simplemente a las cuatro empresas que van a concursar por el proyecto de Dos Bocas, evidentemente se tienen que entregar algunos términos de referencia para que ellos hagan los proyectos, y los términos de referencia hablan mucho de los impactos que puede haber, etcétera, o los requisitos que se les pedirá a las empresas para mitigar, etcétera. Entonces creo que si bien se podría hacer una discusión, creo que no lleva a ninguna parte, si en aquel momento realmente estos estudios o diversos análisis que se tienen de estos dos aspectos, si existan o no existían, lo que sí es cierto es que ahora cuando yo les tengo que cumplir con estas resoluciones ojalá no sea solamente el reconfirmar la inexistencia y decir que ya se hizo la búsqueda en las direcciones que se sugieren, sino que -aunque es información que a lo mejor se generó posterior o que posteriormente llegó a sus dependencias- ésta pueda ser entregada en la idea de que son dos proyectos, y que uno de los compromisos principales en la elaboración de los mismos ha sido siempre el transparentar lo que se va a hacer, cómo se va a hacer, con qué recursos se va a hacer, etcétera; y los impactos evidentemente que van a tener. Son dos obras, que las dos se harán en el sureste de este país: una en el estado de Tabasco y otra que implica a los estados de Campeche, Quintana Roo, Yucatán y Chiapas que son, como todos sabemos, la parte que tiene más problemas socioeconómicos y marginación. y que estas dos obras tendrán un impacto importante regional. Y en el caso de Dos Bocas, aunque también del otro, también un impacto de índole nacional.” (INAI, Acta de la sesión de fecha 20 de Marzo de 2019, 2019)