



**CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS
SUPERIORES EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

PROGRAMA DE DOCTORADO EN CIENCIAS SOCIALES



CONAHCYT
CONSEJO NACIONAL DE HUMANIDADES
CIENCIAS Y TECNOLOGÍAS

**TURISMO, POLÍTICA Y DESARROLLO EN QUINTANA ROO,
MÉXICO. RUPTURAS Y CONTINUIDADES EN
EL GOBIERNO DE LA 4T**

TESIS

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
DOCTORA EN CIENCIAS SOCIALES**

PRESENTA

KARINA MELISA RODRÍGUEZ BOCANEGRA

DIRECTOR DE TESIS

DR. GUSTAVO MARÍN GUARDADO

Guadalajara, Jalisco, agosto de 2025

COMITÉ DE TITULACIÓN

Dr. Gustavo Marín Guardado

Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social

Dra. Ana García Silberman

Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del I.P.N.

Dr. Clément Marie dit Chirot

Université d'Angers

Dr. Luis Alberto Velasco Ruiz

École des Hautes Études en Sciences Sociales

© Karina Melisa Rodríguez Bocanegra 2025

Todos los derechos reservados

A Quintana Roo: a sus playas, arrecifes, manglares, lagunas, selvas,
cuevas, cenotes y a su población, especialmente al Pueblo Maya.

AGRADECIMIENTOS

Esta tesis se debe al trabajo y colaboración de diversas instituciones y personas. Agradezco a la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI), antes CONAHCYT, por el impulso a la investigación con financiamiento dirigido a quienes nos interesamos por emprender un proyecto, ingresar a un posgrado e integrarnos de tiempo completo. Al CIESAS por haber brindado el espacio para el desarrollo y formación profesional en posgrados de alto rendimiento, así como otros apoyos de diversa índole. Un profundo agradecimiento a mi Director, el Dr. Gustavo Marín Guardado, por haberme guiado en este proceso de investigación, fue muy valioso que haya compartido sus conocimientos conmigo y que me haya acercado a la comunidad de investigadores de la península de Yucatán, en la que también me formé gracias a su activa participación en la organización de diplomados, talleres y seminarios. Agradezco mucho a los investigadores que leyeron el documento, a mi primer lector, el Dr. Luis Alberto Velasco Ruíz, y a quienes se integraron posteriormente, el Dr. Clément Marie dit Chirot y la Dra. Ana García de Fuentes. Me siento muy honrada por el acompañamiento con sus generosas y significativas aportaciones a este trabajo de investigación.

Aprecio y agradezco la atención de todos mis Profesores, un especial agradecimiento al Dr. Agustín Escobar Latapí y a la Dra. Mercedes González de la Rocha (q.e.p.d.), quienes nos acompañaron en varios seminarios leyendo y comentando nuestros avances. A mis compañeros del Doctorado de la generación 2020-2024, en particular a mis colegas y amigas de la línea de Política y Sociedad: Ziayra, Laura y Yessenia, con quienes compartí diversas experiencias y me brindaron su apoyo incondicional, académico y personal. Gracias por leer mis avances, por escucharme y ofrecerme las mejores sugerencias. Agradezco también al personal de la Coordinación del Doctorado, a la Dra. Alejandra Aguilar, al Dr. Héctor Medina y a Cuqui por su buena disposición para apoyarme durante el proceso. A mis compañeros de la Universidad de Guadalajara, a Ana Cecilia y a Martha Rosalía, les agradezco que hayan compartido conmigo sus experiencias

de investigación, así como sus buenos deseos con los que me reconfortaron en nuestros encuentros.

A mi querida familia, muchas gracias por la confianza depositada en mí. A mi mamá Emerita por darme la vida y por ser mi cómplice en todos los momentos. A mis hermanos: Patricia, Celina, Manuel, Daniel, Emerita y Hugo, quienes han sido fieles compañeros en mis experiencias de vida. A mis cuñados: Carlos, Leticia, Nadxely, Fidel y Aidé. A todos mis sobrinos y sus hermosas familias: Paloma, Cristian, Fabiola, Camila, Romina, Grecia, Jusef, Jair, Sam, Abril, Kike, Antonella, Carmín, Brenda, Dan, Michelle, Mike, Gael, Alexis, Christian, Yael, Ruth, Alba, Alán, Brandon, Max, Dani, Caro, y Samantha e hijos. Gracias a todos por haberse involucrado en ciertos momentos y no dudar en ofrecerme su apoyo.

Agradezco a mis amigos: Pedro, Fabián, Joseph Atalla, César y Karina, y en Quintana Roo a Samantha, Ivonne, Diego, Griselda y Wilbert, por estar atentos a mi avance en la investigación y alentarme, así como por su buena disposición para charlar e incluso debatir algunos temas de mutuo interés, y aunque en algunos casos hayan terminado en discusiones acaloradas, fueron muy valiosas para mí.

Por último, gracias a todas las personas en Quintana Roo que me ofrecieron su apoyo y disponibilidad durante mis estancias en campo, a quienes que con sus apreciaciones y sugerentes comentarios colaboraron con mi investigación: funcionarios públicos, empresarios, hoteleros, prestadores de servicios turísticos, trabajadores, académicos y a la población en general. Especialmente a Manuel Zavala y a Norma Angélica Negrón, quienes amablemente dedicaron tiempo a mis inquietudes.

RESUMEN

En la presente investigación se analiza el turismo como un proceso en el marco del gobierno de la 4T y su intervención con una política de desarrollo antineoliberal en el periodo 2018-2024. El estudio se realizó en el estado de Quintana Roo, considerado como el barómetro del turismo nacional, en donde la orientación del desarrollo turístico se ha configurado con base en políticas neoliberales, de ahí la importancia de analizar esta coyuntura e identificar rupturas y continuidades.

La investigación se desarrolló a partir de tres aproximaciones, la primera es una mirada histórica al desarrollo turístico en Quintana Roo a través del papel del Estado y de actores locales y globales en eventos clave que provocaron cambios en éste durante la segunda mitad del siglo XX. El turismo se convirtió en un asunto público, la creación del destino Cancún mostró que el Estado fue el principal decisor con un modelo de autoridad vertical, centralizada y nula participación social. Su intervención en el turismo en el marco del neoliberalismo sólo se transformó, dejó de invertir grandes recursos públicos y en su lugar consolidó una estructura institucional. Fue un actor clave en la implementación de políticas neoliberales que dieron origen al modelo hegemónico de desarrollo turístico, que ha beneficiado a élites políticas y económicas y muy poco a la población local.

En la segunda, el análisis del proyecto emblemático Tren Maya develó contradicciones entre el discurso y la práctica de la política de desarrollo del gobierno de la 4T. La poca participación de la sociedad en las decisiones, los graves impactos ambientales y la falta de apoyo al modelo alternativo de turismo, representan continuidades del modelo predominante, siendo la principal ruptura, la activa participación del Estado en el turismo y el poder otorgado al ejército. En la tercera, el análisis de las políticas públicas federales y estatales implementadas para enfrentar la crisis que provocó la pandemia del Covid-19, reveló que los gobiernos impulsaron al turismo con acciones contundentes y dieron continuidad al modelo predominante, la principal ruptura fueron las reformas laborales dirigidas a erradicar la precariedad laboral, un problema crucial en el turismo.

ÍNDICE DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	9
La definición del problema en la investigación	12
Aproximaciones metodológicas.....	19
Estructura de la tesis.....	27
CAPÍTULO 1. LA HISTORIA DEL TURISMO EN QUINTANA ROO	31
Introducción	31
1.1. La intervención del Estado mexicano en el turismo en las primeras décadas del siglo XX	32
1.2. La participación más activa del Estado: la definición de la política turística en México	34
1.2.1. La creación del destino turístico Cancún: la materialización de la modernidad en las inmediaciones de una región aislada del desarrollo nacional	38
1.3. El nuevo papel del Estado y la implementación de políticas neoliberales en el turismo en Quintana Roo	46
1.4. Nuevos actores en la dirección del turismo en Quintana Roo y la creación de la Riviera Maya	53
Consideraciones finales.....	59
CAPÍTULO 2. EL PROYECTO TREN MAYA EN QUINTANA ROO Y LA POLÍTICA DE DESARROLLO DEL GOBIERNO DE LA 4T.....	63
Introducción	63
2.1. El proyecto Tren Maya en el marco de la política de desarrollo del gobierno de la 4T	64
2.1.1. Aspectos importantes sobre el proyecto Tren Maya	67
2.1.2. Antecedentes del transporte ferroviario en el sur-sureste y su impulso desde el gobierno de la 4T como área prioritaria para el desarrollo nacional.....	72
2.1.3. El Tren Maya, el proyecto más controversial del gobierno de la 4T en un contexto de polarización social en México	77
2.2. La implementación del proyecto Tren Maya en Quintana Roo.....	85
2.2.1. El inicio del proyecto y las consultas públicas.....	86
2.2.2. Las negociaciones sobre las tierras de propiedad social y el cambio del Fonatur por la Sedena en la dirección del proyecto.....	90

2.2.3. El ordenamiento territorial, un eje toral del proyecto.....	94
2.2.4. La reunión pública del Tren Maya en el ejido Jacinto Pat, Tulum.....	98
2.2.5. El predominio del modelo de turismo de masas en el proyecto, en detrimento del turismo comunitario.....	111
2.3. El tramo 5 sur. El surgimiento de voces disidentes en la Riviera Maya y la respuesta del gobierno de la 4T.....	116
Consideraciones finales.....	127
CAPÍTULO 3. LA PANDEMIA DEL COVID-19 Y EL PAPEL DEL GOBIERNO DE LA 4T ANTE LA CRISIS EN EL TURISMO EN QUINTANA ROO	132
Introducción.....	132
3.1. La pandemia del Covid-19: crisis sanitaria, crisis económica y vulnerabilidad en el turismo.....	133
3.2. Crisis históricas y crisis recientes en el turismo en Quintana Roo.....	138
3.2.1. Los huracanes: un riesgo histórico para el turismo	139
3.2.2. El arribo masivo del sargazo: una nueva amenaza en las playas del Caribe mexicano.....	146
3.3. La pandemia del Covid-19 y el turismo en México. Políticas del gobierno de la 4T ante la crisis económica	150
3.4. La pandemia del Covid-19 en Quintana Roo y sus efectos en el turismo.....	161
3.4.1. Las políticas del gobierno de Quintana Roo para enfrentar la crisis en el turismo provocada por la pandemia del Covid-19.....	161
3.4.2. El papel de los empresarios en la crisis en el turismo	176
3.4.3. Las respuestas de la sociedad: estrategias de sobrevivencia de los trabajadores del turismo y las comunidades rurales	182
Consideraciones finales.....	193
CONCLUSIONES GENERALES	198
BIBLIOGRAFÍA	212

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Los siete tramos del Tren Maya	69
Tabla 2. Fases de la pandemia del Covid 19 en el mundo.....	136
Tabla 3. México en el ranking del turismo internacional de la ONU Turismo en el periodo 2019-2023.....	154
Tabla 4. Número de turistas, derrama económica y número de cuartos de hotel en Quintana Roo, en el periodo 2018-2023	174
Tabla 5. Resultados de casos acumulados de Covid-19 en Quintana Roo, junio de 2023	175

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Zona hotelera de Cancún en el 2016	52
Figura 2. Vista aérea de Playa del Carmen en el 2018	57
Figura 3. Mapa. La Ruta del Tren Maya	70
Figura 4. Reunión de Peña Nieto y López Obrador en Palacio Nacional.....	82
Figura 5. Cenote Dos Ojos, ejido Jacinto Pat, Tulum	99
Figura 6. Entrada a la casa ejidal Jacinto Pat, Tulum	100
Figura 7. Reunión pública en la casa ejidal de Jacinto Pat, Tulum.....	101
Figura 8. Funcionarios públicos en la reunión	103
Figura 9. Asistentes en la reunión	104
Figura 10. Ponente en la reunión	109
Figura 11. Comunicado de la Semarnat.....	111
Figura 12. Mapa. El tramo 5 sur en la Ruta del Tren Maya	117
Figura 13. El manglar de Mahahual, un año después del huracán Dean	143
Figura 14. Anuncio de la reconstrucción del destino Mahahual después del huracán Dean.....	144
Figura 15. Acumulación de sargazo en playa de Tulum	149
Figura 16. Gobernador Carlos Joaquín en el programa “Caminando Juntos”	163
Figura 17. Centro de realización de pruebas de Covid-19 en Cancún	169
Figura 18. Publicidad en la terminal marítima de Isla Mujeres.....	170
Figura 19. Incremento en el número de hoteles en Quintana Roo, en el periodo 2018-2023.	171
Figura 20. Incremento en el número de cuartos de hotel en Quintana Roo, en el periodo 2018-2023.....	171
Figura 21. Número de cuartos de hotel por destino turístico en Quintana Roo en el 2023.....	172
Figura 22. Afluencia de turistas en Quintana Roo en el periodo 2018-2023.....	173
Figura 23. Afluencia de turistas por destino en Quintana Roo en el 2023	174

Figura 24. Reunión de miembros de la Alianza Peninsular para el.....	205
Turismo Comunitario y el Director del Tren Maya.....	205
Figura 25. Miembros de la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario	206
y el Director del Tren Maya	206

INTRODUCCIÓN

La primera vez que viajé a Quintana Roo fue en el 2006, era una recién egresada de la licenciatura en Turismo de la Universidad de Guadalajara y me dirigí con gran inquietud a este enorme laboratorio turístico. Era mi viaje de graduación y desde la ventanilla de un avión atisbé las diferentes tonalidades de azul turquesa del Mar Caribe y las grandes extensiones de selva que despertaron mi emoción, nunca había tenido un paisaje natural tan perfecto frente a mí. Al arribar a Cancún, ingresé en coche a la zona hotelera para conocer las playas, recuerdo que la verticalidad y tamaño de los hoteles me impresionó y a su vez me decepcionó, ya que desde el aire parecía un lugar tan frágil. A partir de este viaje fijé mi atención en este estado y en la península de Yucatán, en donde tuve la oportunidad de vivir tiempo después.

En el periodo del 2008 al 2010 estudié una maestría en la Universidad de Quintana Roo, en el sur del estado, en ese tiempo viajaba constantemente con fines recreativos al principio, lo que terminó por despertar mi inquietud respecto al desarrollo turístico en plena expansión en la zona norte, que contrastaba con el contexto de pobreza de la zona maya. Sin embargo, mi recuerdo más claro sobre el surgimiento de mi interés en el turismo y en sus formas de desarrollo fue cuando conocí Mahahual, es el destino más cercano a la capital, además de Bacalar, y lo elegí para realizar algunas actividades académicas. En la época, la población de Mahahual aún padecía las consecuencias del huracán Dean (2007), lo primero que vi al bajar del autobús y comenzar mi recorrido fue una zona cubierta por mangle que parecía haber sido incendiada, me acerqué a tomar algunas fotografías y a interesarme por lo ocurrido, algunos pobladores amablemente me contaron su experiencia con este fenómeno natural. Recuerdo que en mi primera visita recabé información en torno a la población y el acceso a los servicios públicos, y después de hablar con varias personas y de obtener algunos datos e información, los resultados fueron decepcionantes, el pueblo era muy pequeño y con escasos habitantes, la pobreza era extendida y no tenían a su alcance los servicios básicos para la vida cotidiana.

Este antecedente sobre Mahahual quedó presente en mis posteriores visitas como turista, conocí otra faceta del lugar, la de la playa y la fiesta. Una comunidad de italianos se había instalado ahí, la mayoría eran prestadores de servicios turísticos, organizaban eventos frecuentemente y asistí a algunos de ellos. Este escenario de ambiente festivo en restaurantes u hoteles de estos extranjeros que vivían con todas las comodidades, contrastaba con la realidad de la población local. Sin embargo, en el momento que transité de la decepción a la indignación fue al enterarme que en el marco del huracán Dean, una comunidad de pescadores fue convencida con engaños para desalojar sus casas que se ubicaban en la costa y a cambio les habían ofrecido viviendas alejadas de esta zona, que dicho sea de paso fueron construidas de manera improvisada y con materiales de mala calidad, quienes las habitaban se quejaban de inundaciones en temporadas de lluvias. A lo anterior se sumó otro aspecto, el espacio comúnmente llamado “el muelle”, lugar de recepción de los cruceros, era un espacio exclusivo para los cruceristas y cerrado para el resto de las personas, a excepción de los trabajadores. Mis observaciones en este destino me llevaron a indagar sobre la idea de que el turismo desarrollado con el modelo imperante, el modelo de masas, es en sí contradictorio y contribuye, en casos como éste, a la reproducción de la desigualdad socioeconómica.

Años después, en el 2013, me invitaron a participar en un proyecto de investigación sobre destinos turísticos de Jalisco, estado donde nací y radico. Como miembro de este grupo de investigación diseñamos una metodología que contemplaba varios grupos focales con los actores involucrados en el desarrollo turístico de los destinos. En este contexto observaba la interacción de los actores, y un aspecto que llamó mi atención es que sobre todo en los municipios más pequeños y más pobres, los empresarios más ricos tenían una gran influencia casi en todos los temas relacionados al turismo. Durante los foros intentaban imponer sus ideas y puntos de vista sobre los tópicos abordados, además, se apreciaban relaciones de poder, ya que algunos presidentes municipales cedían ante sus intereses. El destino Tequila era un ejemplo nítido, con la presencia de la empresa José Cuervo, que además de producir la célebre bebida alcohólica destilada había incursionado en el turismo con bastante éxito. De ahí me interesé en conocer respecto al papel de las élites políticas y económicas en el turismo.

Estos y otros antecedentes forjaron mi interés en comprender el desarrollo del turismo como un proceso, en específico, por comprender las fuerzas que lo movilizan, cómo ha sido su evolución y qué eventos han provocado cambios en él. Estos temas me condujeron a explorar literatura con un enfoque de economía política que me llevó a entender mejor el papel del turismo en la reproducción del capitalismo y la importancia que ha ido adquiriendo en la era de la globalización. Mis observaciones, reflexiones, cuestionamientos e inquietudes que habían surgido desde el principio tomaron rumbo y se desarrollaron con este enfoque y otras guías. Este acercamiento a lo que para mí era nueva literatura, me llevó también a identificar y revisar estudios antropológicos sobre el turismo y temas estrechamente vinculados desde perspectivas sociológicas, históricas y geográficas, en los que encontré una riqueza de enfoques, constructos, propuestas metodológicas y problemáticas abordadas de manera crítica y analítica que se convirtieron en importantes referentes para esta tesis.

La aproximación al turismo en México y en específico en Quintana Roo me mostró que éste se organiza a partir de la participación de actores e intereses de las escalas internacional, nacional, regional y local que confluyen en los destinos. No obstante, el Estado ha tenido un papel decisivo en el desarrollo turístico y la acción de este actor está influenciada por políticas dictadas desde los organismos internacionales, por la imposición de paradigmas de desarrollo desde los países ricos, así como por las estructuras sociales, políticas y económicas del propio país. De este modo me interesa discutir las ideologías y pautas del desarrollo, así como su influencia en las instituciones y en las políticas públicas que dan sustento al turismo, cómo se manifiestan a nivel local, en el territorio donde se desarrolla el turismo y cómo las perciben las sociedades locales.

No obstante, mi mirada no sólo se centra en el Estado, se encuentra también en la sociedad, en los diferentes actores sociales que participan en el turismo y la forma en que se relacionan con el Estado, y en específico, con las instituciones. Es de mi interés abordar cómo se ha concebido la participación de los grupos en los proyectos de desarrollo y políticas asociadas al turismo y quiénes han sido los principales beneficiarios, así como quiénes han sido excluidos y por qué. En este sentido, algunos sectores de la sociedad han luchado por ser parte de las decisiones de interés público que se relacionan con sus vidas

privadas y colectivas. También han mostrado interés en tener acceso a los beneficios económicos y de otra índole del desarrollo turístico de Quintana Roo.

La definición del problema en la investigación

En la segunda mitad del siglo XX, el turismo se convirtió en un factor para alcanzar el desarrollo en los países pobres, debido a su capacidad de contribuir al ingreso y al empleo (Sharpley, 2002). Posteriormente, el turismo se masificó y expandió a gran escala en la transición hacia el modelo neoliberal. Sus formas de crecimiento sin límite, si bien generaron ingresos significativos para los grandes inversionistas y países, causaron daños en el medio ambiente, algunos irreversibles, a la par de costos sociales (Butler, 2022). Pese al crecimiento continuo y desmedido de la actividad, y sus consecuencias, el turismo no ha sido regulado debidamente por los gobiernos nacionales. Una de las razones que explica esto es que el turismo al vincularse estrechamente a los procesos de acumulación de capital, otorga primacía a los objetivos de crecimiento económico (Bianchi, 2018), en detrimento de aspectos socioculturales y ambientales. Además, los gobiernos no sólo no regulan, sino que impulsan estas formas de desarrollo turístico debido a que generan grandes ingresos para las arcas del gobierno y lo hacen con el argumento de generar empleo y bienestar social.

La intervención del Estado en el turismo surgió a partir de que se convirtió en una actividad económica atractiva, debido a su potencial para atraer inversiones y generar divisas, ingresos y empleo (Sharpley, 2002). En las décadas de los cincuenta a los setenta del siglo XX, el turismo se implementó como estrategia de crecimiento económico para los países, en particular, como herramienta para alcanzar el desarrollo en los países pobres (Clancy, 2001b; Sharpley, 2002). A partir de este hecho se posicionó en la agenda de los gobiernos nacionales y de algunos organismos internacionales, y se volvió objeto de política pública (Schenkel, 2019). El turismo es público por su origen (Velasco, 2016) y se posicionó como un asunto público relevante debido a que se asocia al desarrollo de las sociedades, al manejo de recursos, así como a impactos ambientales y sociales (Shenkel, 2019).

En la época surgieron programas de financiamiento de diversos organismos internacionales para proyectos de desarrollo relacionados al turismo, dirigidos sobre todo a países pobres (Milano, 2016), que contaban con ciertas condiciones tales como un buen clima, diversidad de recursos naturales y mano de obra barata (Bianchi, 2018); así como legislaciones que favorecían las inversiones para el desarrollo turístico. De esta manera, en el marco de la modernización surgió el modelo de turismo de masas y su producto principal es el destino de sol y playa, el cual impulsó grandes proyectos de infraestructura como complejos hoteleros, campos de golf, marinas, entre otros, que favorecieron al constante, e incluso acelerado, crecimiento turístico y urbano.

En las décadas de los ochenta y noventa, los organismos internacionales asociados al desarrollo dictaron políticas neoliberales que los países pobres implementaron, contribuyendo así al funcionamiento del mercado. En este sentido, el neoliberalismo dirigió la globalización de la industria turística (Bianchi, 2018; Mowforth y Munt, 2009). Este proceso dio lugar a transformaciones en la estructura de producción y consumo del turismo (Bianchi, 2018). Una prueba de ello fue el surgimiento de otras modalidades de turismo relacionadas con una nueva concepción del desarrollo: el desarrollo sustentable, el cual plantea un equilibrio entre los factores ambiental, social y económico. Dicho modelo fue propuesto como una alternativa al modelo de masas, en la práctica contribuyó a la diversificación del mercado y a la expansión de la industria turística (López y Marín, 2019; Mowforth y Munt, 2009), caracterizada por una lógica mercantil y sin disposiciones ni capacidades de los gobiernos para contener su crecimiento (Marín, 2023a).

Asimismo, en la transición hacia el modelo neoliberal, el rol del Estado tuvo grandes cambios (Hall, 2010). En la década de los noventa resurgió el concepto gobernanza en los discursos de los organismos internacionales (Durán, 2016), y se planteó que el Estado tuviera una relación más horizontal con la sociedad, a través de la conformación de asociaciones público-privadas (Escalante, 2015). Además, se demandaba una mayor participación social en las decisiones del gobierno respecto al turismo, que conduciría, en teoría, a la eficiencia en la toma de decisiones (Hall, 2010; Velasco, s.f.). En general, los gobiernos se enfocaron en aspectos vinculados a la expansión de la actividad, a la eficiencia

y competitividad (Schenkel, 2019). Como parte de este proceso emergieron nuevos actores en la arena política del turismo y en diferentes escalas, lo que condujo a crear relaciones dinámicas y complejas entre el capital, el gobierno y la sociedad (Mosedale, 2014).

México fue uno de los países que impulsó el turismo desde la época posrevolucionaria, en las primeras décadas del siglo XX (Guerrero, 2015). Sin embargo, fue hasta la década de los setenta cuando el gobierno federal implementó una política turística definida y de mayor alcance, en específico, planeó y creó destinos turísticos con financiamiento del Banco Mundial (BM) y del Banco Interamericano para el Desarrollo (BID) (González, 2013; Jiménez, 1992) en zonas costeras, con el fin de diversificar los destinos y crear opciones económicas en diversas regiones del país (Hiernaux, 1999).

El Estado mexicano dirigía la planeación turística, concebida como la clave para obtener los mayores beneficios de esta actividad económica y minimizar sus costos (Clancy, 2001b). El Fondo Nacional del Fomento al Turismo (Fonatur) fue el organismo público que dirigió el desarrollo del sector con el apoyo del Banco de México (Clancy, 2001b; Jiménez, 1992). Entre otros centros turísticos, creó Cancún, que se consolidó como el principal destino de sol y playa del país, y años más tarde como una atractiva marca internacional (Clancy, 2001b; Hiernaux, 1999). El incremento en los indicadores como número de turistas, cuartos de hotel y generación de ganancias, fueron prueba del éxito temprano de este destino.

En las décadas de los sesenta a los ochenta, el Estado tuvo su etapa más activa en el turismo, ya que planeó destinos turísticos como ejes de desarrollo regional, construyó la infraestructura urbana básica, promovió la inversión privada, expropió y vendió tierras, fungió como empresario al operar hoteles y otorgó créditos para la edificación de éstos (Clancy, 2001a; Jiménez, 1992). Los esfuerzos realizados provocaron el incremento de indicadores en este sector de la economía (Clancy, 2001b). En esta etapa, el Estado fue el principal decisor en la política turística, con un modelo de autoridad vertical y centralizada, y nula participación social.

A finales de la década de los ochenta el Estado mexicano dejó de invertir recursos públicos en el turismo (Jiménez, 1992). En el marco del neoliberalismo, disminuyó sus funciones en la planeación y gestión de grandes proyectos, aunque continuó su intervención en el turismo mediante la conformación de una estructura institucional, que fue consolidándose a lo largo de las últimas décadas. Además, en esta época se consolidaba la idea de la gobernanza, la cual fomentaba una mayor participación del sector privado y de la sociedad en las decisiones de interés público, con el fin de hacer más eficiente la acción pública (Aguilar, 2019; Velasco, s.f.). En este sentido, en el país se constituyeron asociaciones público-privadas y destacaron aquéllas que se especializaron en materia de promoción turística (Durán, 2016; Guerrero, 2011). Por su parte, los empresarios turísticos, principalmente hoteleros, comenzaron a organizarse y participar de manera más contundente en el desarrollo turístico (González, 2013).

En este contexto, los organismos internacionales que diseñan y financian proyectos de desarrollo señalaban la necesidad de una mayor participación social (Milano, 2016). El paradigma del desarrollo sustentable es el que más influencia ha tenido, ya que se distinguió por integrar entre sus preceptos la conservación del medio ambiente y la participación de la población local en el desarrollo (Telfer, 2002). Ambos aspectos permearon en los programas gubernamentales de los países. En México se han creado nuevas instituciones, legislaciones y políticas públicas dirigidas a promover la protección de la diversidad biocultural y la participación social; si bien representa un avance *per se*, en el turismo son asignaturas pendientes.

En la actualidad, México es el único país latinoamericano que se encuentra entre las 10 naciones más visitadas del mundo y entre las que reciben ingresos importantes por concepto de turismo (UNWTO, 2023). En el 2023, la aportación del turismo al PIB nacional fue del 8.6% (INEGI, 2024a), de acuerdo con datos de la ONU Turismo, en el mismo año el país se posicionó en el sexto peldaño con la recepción de 41.9 millones de turistas internacionales y en el décimo cuarto lugar con una derrama económica de 30 billones de dólares (UNWTO, 2025). Sin embargo, el turismo en México se ha caracterizado por beneficiar principalmente a intereses privados de la élite política y a sus

socios del sector privado (Guerrero, 2015), así como a empresas transnacionales (Marín, 2023b). Debido al poder de estos grupos y a su influencia en la toma de decisiones (Dredge et al. 2011; Hall y Jenkins, 2004), amplios sectores de la población se han visto excluidos de las decisiones y de los beneficios del turismo (Bianchi, 2018; Bramwell, 2004).

En el caso del estado de Quintana Roo, el turismo se constituyó en la principal actividad económica y su desarrollo adquirió una gran relevancia para los gobiernos y los distintos sectores. Aunque es importante señalar que el desarrollo turístico presenta dos aspectos que se consolidaron en el neoliberalismo, el primero de ellos refiere el crecimiento desmedido y sin control de la actividad, que ha provocado graves repercusiones sociales, culturales y ambientales (Córdoba, 2018; Córdoba, 2020; García, 1979; Marín, 2023b; Oehmichen, 2010; Velasco, 2014). El segundo es la distribución inequitativa de los beneficios del turismo, ya que los concentran las empresas transnacionales, así como las élites políticas y económicas vinculadas al turismo (Carvalho, 2015; Marín, 2022). Al tiempo que se ha excluido a los grupos sociales más vulnerables de las decisiones y de los beneficios del desarrollo turístico.

En el 2018 se presentó una coyuntura histórica para cuestionar el escenario referido. En este año tomó posesión como presidente de la república Andrés Manuel López Obrador (2018-2024), el primer gobierno (autoproclamado) de izquierda en México, el gobierno de la “Cuarta Transformación (4T)”, que planteó, por un lado, la eliminación de las políticas neoliberales, y por otro, la creación de políticas públicas dirigidas a favorecer a todos los sectores sociales, sobre todo a los pobres, y acabar con los privilegios de las élites políticas y económicas. Así como fortalecer al Estado como el principal decisor en la política social y en la política económica del país (DOF, 2019).

En general, la propuesta del gobierno de la 4T se contrapone a la orientación del desarrollo basado en el neoliberalismo. En el caso del turismo, es de mi interés analizarlo en el marco de dicha transición política, ya que este gobierno reconoce la necesidad de hacer transformaciones, debido a los resultados negativos del modelo económico dominante y a las decisiones de los gobiernos neoliberales (1982-2018), que agudizaron la pobreza y la desigualdad. En específico, se propone examinar cómo el gobierno de la 4T

impulsó el turismo en el estado de Quintana Roo y cómo materializó su propuesta antineoliberal en el turismo. Para este fin, es fundamental analizar programas y proyectos rectores, y comprender cómo el gobierno llevó a la práctica sus principios, entre ellos quizás el más representativo de su política social: “por el bien de todos, primero los pobres”.

Tradicionalmente los gobiernos de izquierda han tenido un problema con el turismo, sostiene el investigador catalán Ernest Cañada, debido a que lo perciben como un asunto de poca importancia, aunque no sea así, “ya que tiene un papel cada vez más relevante en la globalización capitalista”. Desde su perspectiva, conciben al turismo como un mecanismo de reproducción del capital y al naturalizarlo como producto del capitalismo, no han sido capaces de pensar que es posible construir una alternativa turística, ergo, no tienen una propuesta propia de desarrollo (Cañada, 2023). Los gobiernos han sido incapaces de reconocer este hecho, por lo que no existen las bases para transformar al turismo, ni siquiera en sus aspectos más onerosos (Marín, 2023a). Estas ópticas conducen a pensar que la transformación del turismo implicaría cuestionar su rol en la reproducción del capitalismo y reconocer las contradicciones y consecuencias que produce, sin embargo, la política de desarrollo antineoliberal del gobierno de la 4T no es propiamente crítica con el capitalismo, por lo que se pone en entredicho el alcance de la transformación política, económica y social que propone.

Entre todos los proyectos de infraestructura y desarrollo, el Tren Maya se posicionó como el proyecto insignia del gobierno de la 4T y del turismo contemporáneo. Por esa razón, su implementación representa un escenario en el ámbito del desarrollo que es ideal para el análisis que propongo en la tesis, examinar el papel del Estado en el turismo en la actualidad y observar el proceso de cómo lleva a la práctica los principios sociales en el marco del proyecto.

Asimismo, en el segundo año del sexenio de López Obrador irrumpió la pandemia del Covid-19, fenómeno que tuvo gran trascendencia económica y social. Este contexto de crisis sanitaria y de crisis en el turismo en Quintana Roo, es igualmente propicio para examinar el papel del gobierno de la 4T y las políticas que implementó sobre la marcha

para hacer frente a una crisis prolongada, en parangón con otras crisis que han aquejado al turismo.

Como puede observarse, el desarrollo del turismo en México, y en específico en Quintana Roo, no puede analizarse sin comprender el papel del Estado en este proceso. Siguiendo a Clancy, la política pública es rara vez la única causa del éxito o del fracaso, pero resulta útil describir las actividades del Estado con el fin de entender su rol y sus límites que modelan la trayectoria de esta actividad económica (Clancy, 2001a; Clancy, 2001b). El instrumento del Estado para intervenir en el turismo es la política turística (Schenkel, 2019) y en el proceso de elaboración de esta política suelen participar otros actores sociales (Velasco, 2016); intervienen individuos, organismos, leyes, ideas, percepciones y distribución del poder (Hall y Jenkins, 2004).

Hall y Jenkins refieren que la política turística es algo más que lo que el gobierno decide hacer, o no, respecto al turismo, es una actividad política influenciada y constituida por las características sociales y económicas de la sociedad, así como por las estructuras formales de gobierno y otras características del sistema político (Hall y Jenkins, 2004). En este sentido, el papel del Estado, la política turística, los discursos y las prácticas del desarrollo y la participación social en el turismo son ejes esenciales en el análisis. Los cuales fueron mi guía para plantear la siguiente pregunta general de investigación: ¿cómo el gobierno de la 4T y su propuesta de política de desarrollo antineoliberal, impulsó el turismo como economía y como modelo de desarrollo en el estado de Quintana Roo, en el periodo 2018-2024?; así como otras interrogantes específicas:

1. ¿Qué papel juega el turismo en el proyecto de nación del gobierno de la 4T?
2. ¿Cuáles son los principios rectores de la política turística en el gobierno de la 4T?
3. En el estado de Quintana Roo, ¿en qué consisten y cómo se materializan los principios de la transformación del gobierno de la 4T en el turismo?
4. ¿Cómo se materializan los principios rectores y fundamentos sociales en el proyecto Tren Maya; y qué rupturas y continuidades surgen respecto a las políticas de los gobiernos neoliberales?

5. ¿Cómo se ven reflejados los principios rectores y fundamentos sociales en las políticas del gobierno de la 4T, para enfrentar la crisis en el turismo en Quintana Roo, provocada por la pandemia del Covid-19?
6. ¿Cómo participan los diferentes sectores sociales en las decisiones y los beneficios del desarrollo turístico de Quintana Roo, pero fundamentalmente los pobres, quienes históricamente han sido excluidos por los gobiernos neoliberales?

El objetivo general es determinar cómo el gobierno de la 4T y su propuesta de política de desarrollo antineoliberal, impulsó el turismo como economía y como modelo de desarrollo en el estado de Quintana Roo en el periodo 2018-2024; a través del análisis de la materialización de los principios de la transformación en proyectos rectores como el Tren Maya, así como sus políticas y prácticas del desarrollo implementadas para enfrentar la crisis de la pandemia del Covid-19 en Quintana Roo.

Aproximaciones metodológicas

En el presente apartado abordo las tres orientaciones de observación y análisis que guiaron el argumento y desarrollo de la tesis. Planteo una primera aproximación que consiste en una mirada histórica, la cual resulta fundamental debido a que la historia del turismo en México y en particular en Quintana Roo, permite observar articulaciones de ciertos procesos en los que se vislumbran cambios y continuidades. A través de esta mirada se identifica que la intervención del Estado en el turismo comenzó desde la época posrevolucionaria, aunque con políticas y decisiones dispersas y concentradas sobre todo en el destino Acapulco, en la costa del Pacífico. No obstante, lo más importante es que se gestaron patrones de desarrollo turístico que pueden identificarse en el presente. En este sentido, hubo un cambio notable con la implementación de la política de los Centros Integralmente Planeados (CIP's) en la década de los setenta, y en este marco la creación del destino Cancún en el Caribe mexicano. Esta etapa caracterizada por una participación más activa del Estado muestra que el turismo se convirtió en un asunto público debido al gran interés que tenía en desarrollarlo a lo largo del país. El proceso de la creación de Cancún reveló un Estado de autoridad vertical que tomaba decisiones sin el aval de la población, la

participación social no figuraba en la planeación de proyectos de desarrollo en ese momento histórico.

En el neoliberalismo hubo una segunda transformación de la intervención del Estado en el turismo, en este caso, no mantuvo la creación de grandes proyectos de infraestructura, pero consolidó una estructura institucional que ha dado sustento al desarrollo turístico. Asimismo, fue un actor clave en la implementación de las políticas neoliberales, las cuales configuraron un modelo de turismo masivo, que es cada vez más flexible al crecimiento desmedido, y que se convirtió en el modelo hegemónico del desarrollo turístico de Quintana Roo, apoyado con políticas y presupuesto público.

El rastreo de los ejes de análisis en el siglo XX, me permitió identificar hitos en el turismo que arrojan luz sobre su evolución, los factores que han provocado cambios en él y los agentes que han intervenido en dicho proceso. Con esta aproximación histórica pude crear un diálogo entre el pasado y el presente, el primero basado en investigaciones realizadas y el segundo construido con etnografía, a partir del cual realicé algunas comparaciones en contextos históricos distintos considerando aspectos sociales, económicos y políticos de cada época que me ofrecieron una visión más clara. De esta manera, la ojeada histórica no sólo consiste en reunir e hilar los antecedentes del turismo para afinar la mirada del presente, sino que se nutre también del contexto contemporáneo, en el cual surgen necesidades analíticas que obligan a escudriñar en el pasado situaciones del presente y ello contribuye a identificar procesos de transformación, pero también continuidades.

Una segunda aproximación refiere la participación del gobierno de la 4T en la implementación de una política y de un proyecto en el ámbito del desarrollo. Esta orientación contemporánea fue valiosa para el análisis debido a que concentra elementos que conforman el corazón de la tesis. Muestra que con el arribo del gobierno de la 4T a la presidencia se gestó una polarización política que se extendió posteriormente en la sociedad. En este contexto sociopolítico se implementó el proyecto Tren Maya, y este proceso permite comprender por qué se convirtió en el más controversial y también en el

más atacado por grupos políticos y económicos de oposición que habían perdido sus privilegios con este gobierno.

La observación de cómo se llevó a cabo la materialización de los principios rectores fue muy rica en el marco del proyecto Tren Maya, debido a que el Estado llevó la batuta en los proyectos estratégicos propuestos para el sur del país, y destinó inversiones públicas sin precedentes en el Tren Maya, que aunque logró terminar durante su sexenio goza del seguimiento por parte del gobierno sucesor, también de la 4T. Sin embargo, en este proceso se identificó que los principios sociales tales como la participación de la población en las decisiones del proyecto, el respeto por las culturas locales y por sus recursos naturales, así como la integración de los habitantes de la región en los futuros beneficios del proyecto, se ponen en entredicho debido a las decisiones, ya que el gobierno ha incurrido en omisiones graves y acciones que resultan contradictorias con el discurso del desarrollo, ya que afectan los intereses, el patrimonio biocultural y la vida de la población local.

No obstante, se llevaron a cabo aspectos novedosos como la consulta indígena y mecanismos de participación social con la ciudadanía en general, si bien estos procesos se realizaron con ciertas deficiencias sí representan un cambio significativo en el siglo XXI y develan que la participación social ha permeado en discursos y prácticas del desarrollo a nivel local. Pese a ello, aún existen obstáculos para una participación más horizontal y democrática.

Por último, a través de esta orientación se identifica que el gobierno de la 4T no sólo no cuestiona al modelo de desarrollo turístico imperante en Quintana Roo, sino que se abocó a legitimarlo, al mismo tiempo que al ser el turismo una actividad que genera importantes ingresos y empleo, se utilizó para legitimar el Tren Maya. Éste cuenta con la venia sobre todo de sectores populares de la región, que en general, aunque no todos, apoyan la propuesta de un nuevo proyecto de nación, con la expectativa de ser beneficiarios de sus políticas, ya que por décadas han sido marginados de los beneficios de las políticas neoliberales. En este sentido, existe heterogeneidad entre la población, ya que el Tren Maya motivó el surgimiento de voces disidentes en la región, principalmente de

grupos de ambientalistas y de algunas comunidades rurales. El análisis del papel de estos grupos me permitió observar que aunque existe un movimiento social genuino a favor del medio ambiente en Quintana Roo, existen vinculaciones no tan evidentes con empresarios de la oposición que financian campañas de desprestigio en contra del gobierno de la 4T.

El análisis del turismo en el gobierno de la 4T trasciende al desarrollo, y una tercera aproximación brinda amplitud al análisis. Ésta aborda la irrupción de la pandemia del Covid-19 en el 2020, a sólo dos años de haber iniciado la administración del gobierno de la 4T, y desencadenó una de las crisis sanitarias más severas con graves efectos en el turismo internacional. En este sentido, analizar el desarrollo del turismo en este contexto resultó igualmente valioso para la investigación, no sólo porque la crisis provocó una suerte de ruptura que desafió al gobierno, sino porque las crisis en general revelan información importante que no es observable en contextos de normalidad. Analizar la actuación del gobierno en el contexto de la pandemia mostró las situaciones específicas que enfrentó y con qué políticas lo hizo.

Esta orientación condujo a identificar distintas situaciones de riesgo que mantienen la vulnerabilidad económica y social en el estado Quintana Roo, la pandemia se sumó a ellas, aunque con la particularidad de ser una crisis prolongada que acumuló efectos negativos no sólo en términos cuantitativos, sino que este fenómeno contribuyó al deterioro de las condiciones de vida de la población, particularmente de la clase trabajadora, que ya vivía condiciones de precariedad laboral. En este sentido, fue necesario indagar sobre las crisis del pasado, como las provocadas por los huracanes y el arribo masivo del sargazo a las playas, con el fin de comprender el alcance de la actual, dimensionar las múltiples amenazas a las que se enfrenta constantemente el desarrollo del turismo e identificar elementos únicos revelados en este largo periodo de crisis.

El gobierno de la 4T implementó medidas como el acceso universal a las vacunas y la continuidad de las transferencias directas a los beneficiarios de los programas sociales, con las que aseguró haber dado prioridad a los pobres. Sin embargo, los trabajadores que perdieron su empleo fueron de los sectores más afectados y no fueron contemplados en los apoyos gubernamentales. Aunque los empresarios tampoco gozaron de recursos públicos

para enfrentar los impactos de la crisis, tanto el gobierno de la 4T como el gobierno del estado de Quintana Roo tomaron medidas contundentes para apoyar el crecimiento del turismo y recuperar en el corto plazo los indicadores previos a la pandemia, con consecuencias negativas en la salud de las personas, y dicho sea de paso, en el medio ambiente.

Con respecto a la realización de la tesis, el proceso comprendió una constante revisión de literatura, de documentos oficiales emanados de instituciones gubernamentales e información de organismos internacionales asociados al desarrollo y al turismo, principalmente, así como de asociaciones empresariales y de organizaciones de la sociedad civil. La investigación comprendió tres estancias de trabajo de campo, la primera fue en el periodo de enero a septiembre de 2022, la segunda fue el mes de julio de 2023 y la tercera fue en julio de 2024. Todas ellas en el norte del estado de Quintana Roo, en el municipio de Puerto Morelos, que cuenta con una ubicación ideal, ya que podía desplazarme con facilidad tanto a Cancún como a los destinos de la Riviera Maya. Asimismo, durante mis estancias viajé en dos ocasiones al sur del estado con el fin de realizar observación y recolectar información.

Las dos actividades principales en campo fueron la observación participante y directa, y la realización de entrevistas semiestructuradas. La observación fue en las ciudades y zonas turísticas de Cancún, Isla Mujeres, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Tulum, Bacalar y Chetumal, donde interactué con los sujetos de estudio en espacios de trabajo, en reuniones públicas coordinadas por el gobierno, así como en lugares públicos y de esparcimiento. Mi participación presencial más importante fue en la reunión pública del Tren Maya, convocada por el gobierno federal en el ejido Jacinto Pat del municipio de Tulum. Otras reuniones y eventos relacionados al Tren Maya los seguí de manera virtual.

Las entrevistas fueron una herramienta fundamental para interactuar con los interlocutores, incluso después de la entrevista, con algunos tuve la oportunidad de dar seguimiento a los temas de manera personal, lo que me permitió obtener información de conversaciones informales, siempre con la debida autorización de su parte. De las entrevistas recuperé información relevante que me permitía contrastar con lo revisado en la

literatura, en los medios de comunicación y en la versión del gobierno. Fue una dedicación constante que me ayudó a hilar mejor lo que observaba. Realicé en total 50 entrevistas, la mayoría fueron presenciales y algunas virtuales, éstas se dirigieron a funcionarios públicos de los tres órdenes de gobierno, empresarios del sector turístico, miembros de organizaciones de la sociedad civil, particularmente ambientalistas, prestadores de servicios turísticos, trabajadores de la industria turística, así como algunos académicos y ciudadanos.

Mi primer acercamiento fue con funcionarios públicos, realicé gestiones para entrevista en las instituciones gubernamentales, en las oficinas de los palacios municipales de Benito Juárez, Playa del Carmen, Puerto Morelos, Tulum, Bacalar y en la capital Chetumal, en las secretarías estatales y en las oficinas del gobierno federal con representación en Quintana Roo. En términos generales, los funcionarios tuvieron la apertura para otorgar la entrevista, a excepción del personal de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) y el Instituto de Planeación para el Desarrollo Urbano Municipal de Cancún. Sin embargo, la negativa de estas instituciones me brindó información de alguna manera.

Mi trabajo de campo comenzó en una época difícil en relación a la crisis sanitaria de la pandemia del Covid-19. Al inicio del 2022 seguían incrementándose los casos de contagio en los destinos quintanarroenses, lo cual no impidió que comenzara mis actividades pero sí hubo ciertas implicaciones, como las restricciones de encuentros personales. Algunos eventos y entrevistas fueron virtuales, fue un aprendizaje social durante la pandemia que nos permitió dar seguimiento a nuestras actividades a través de la virtualidad. Los encuentros en videoconferencias, tanto de entrevistas como de eventos, brindaron oportunidades insospechadas al principio para la recolección de datos e información. En este contexto, en mi primera estancia en el 2022 me contagié de Covid-19 en una de mis actividades en campo en Tulum, afortunadamente estuve convaleciente pocos días y sin síntomas graves, aunque con el temor constante de que la situación cambiara, pero no fue así, me recuperé bien y pude dar continuidad al trabajo sin mayores complicaciones.

El proyecto Tren Maya se encontraba en la fase de construcción y se generaba una gran cantidad de información desde diversas fuentes de información. Se publicaban noticias y reportajes a diario en medios de comunicación estatales, nacionales y en ocasiones internacionales. Además, conforme creció mi red de interlocutores, aumentaba la revisión de la información que se compartía en cuentas personales y en los grupos de las redes sociales digitales de *Facebook*, *Instagram*, *X*, así como en *Whatsapp*. Posteriormente empezaron a crearse y compartirse diversos documentales tanto del gobierno federal como de organizaciones de ambientalistas, que se volvieron materiales complementarios.

La interacción en dichas redes sociales provocó que en alguna ocasión fuera señalada por un ambientalista que pregona estar en contra del Tren Maya, de ser apologista del gobierno de la 4T debido a que hace algunos años había publicado en mi perfil de *Facebook* una nota periodística sobre la bienvenida a México del ex presidente de Bolivia Evo Morales. No tuve oportunidad de dialogarlo con él y me gustaría aclarar aquí que me considero una persona apartidista. Si bien emití mi sufragio a favor de Andrés Manuel López Obrador en las elecciones presidenciales del 2018, he estado en desacuerdo con algunas de sus políticas, decisiones e indecisiones. Mi intención siempre ha sido la de adoptar una mirada crítica, y en este caso también analítica, respecto a la acción del Estado, que me permita analizar de manera más objetiva el turismo en la actualidad para el cumplimiento de los objetivos de mi investigación.

Asimismo, el presidente López Obrador dedicaba todos los lunes un espacio en sus conferencias matutinas a informar sobre el Tren Maya. Desde el Palacio Nacional se mostraba el avance del proyecto y las decisiones que tomaba el gobierno sobre la marcha, uno de los casos más sonados fue el cambio de la ruta en el tramo 5 sur que se localiza en Quintana Roo y las reacciones que provocó en la sociedad. Corroboraba la información vertida en este espacio, aunque con ciertas limitaciones, debido a que en ocasiones no había más datos que la versión oficial, y opté por explorar otras formas de obtener información, siguiendo el ejercicio de imaginar los escenarios posibles con las pruebas existentes. Revisaba a la par, documentos oficiales como el Plan Nacional de Desarrollo, el Diario Oficial de la Federación y documentos publicados por el Fonatur.

Aunado a lo anterior y sin ser menos relevantes, se publicaban trabajos de investigadores de distintas formaciones, revisé artículos en revistas arbitradas, capítulos de libro y libros relacionados al Tren Maya, con alcances distintos debido a la complejidad que imponía este proyecto. Desde mi óptica, ha sido notable la investigación basada en trabajo de campo, sobre todo de especialistas que tienen experiencia de investigación en la península de Yucatán. Los investigadores y científicos se convirtieron en un sector que comenzó a tener peso en el debate nacional en torno al proyecto, organizaron eventos académicos como congresos, seminarios, presentaciones de libros, entre otros, en los que también dieron voz a miembros de comunidades indígenas y a ambientalistas, principalmente.

Respecto a las particularidades sobre el tema de la pandemia del Covid-19, cuando comencé mi trabajo de campo ya había una buena cantidad de indicadores e información estadística de organismos gubernamentales disponible en sitios web. Por esta razón, me aboqué a la tarea de recabar y analizar, al mismo tiempo que revisé investigaciones sobre la pandemia en la península de Yucatán y en otras regiones o países. Considero que aún hay una escasa literatura académica respecto a la relación del turismo y la pandemia en casos nacionales.

Asimismo, fue necesario realizar una cronología de los hechos que fungió como guía para reconstruir el escenario de la crisis. Recabé información puntual sobre el empleo y particularmente respecto a las políticas del gobierno del estado de Quintana Roo, en un primer momento solicité información vía el portal de Transparencia, no siempre con éxito, por ello, en mi segunda visita en el 2023 me dediqué especialmente a consultar con las instituciones gubernamentales localizadas en Cancún y en Chetumal, el acceso a la información de manera directa, y en la mayoría de los casos obtuve lo requerido.

Por su parte, el gobierno federal conserva las conferencias de prensa de los directivos de la Secretaría de Salud, así como de funcionarios de otras secretarías e instituciones que se presentaron en las primeras fases de la pandemia para informar a diario sobre la evolución del coronavirus a nivel internacional y lo que ocurría en el país. Este material fue fundamental junto con publicaciones en el Diario Oficial de la Federación,

notas periodísticas, reportajes e información en cuentas y grupos de las redes sociales digitales de *Facebook*, *Instagram*, *X*, para conocer las decisiones del gobierno respecto a la crisis. Recabé información sobre el papel de otros actores sociales en la crisis en Quintana Roo. Asimismo, recuperé reflexiones vertidas en uno de los seminarios de investigación donde el profesor nos compartía, además de las lecturas del programa, documentos sobre esta pandemia.

Concerniente al tema de la historia del turismo en Quintana Roo, éste fue construido principalmente con fuentes secundarias. La principal tarea consistió en realizar una lectura analítica de los trabajos de investigación previos y en adoptar una postura propia respecto al tema, con el fin de desarrollar una historia que fuera útil a los fines de mi investigación.

No quiero dejar de mencionar que en el marco de la investigación participé en algunas actividades académicas organizadas por una comunidad de investigadores en la península de Yucatán. Mi participación en un diplomado, seminarios y talleres con investigadores de distintas formaciones y propuestas de análisis en temas relacionados al turismo, fue el complemento ideal en mi formación durante el doctorado, que contribuyó de manera determinante a mejorar mis ideas, planteamientos y argumentos.

Estructura de la tesis

La tesis se compone de la introducción, tres capítulos: uno histórico y dos etnográficos, y las conclusiones generales. En la introducción presento una breve discusión teórica sobre el desarrollo del turismo y el papel del Estado y de otros actores sociales; además, explico las tres aproximaciones metodológicas que orientaron la investigación. En el primer capítulo presento una historia sobre el desarrollo del turismo en Quintana Roo, concerniente a la intervención del Estado a través de la implementación de políticas públicas que dieron lugar a eventos importantes en el siglo XX como la creación de Cancún, y doy seguimiento a las políticas que al cabo de dos décadas lo convirtieron en un destino de turismo de masivo. En este proceso es notable la escasa o nula participación social en los proyectos de

desarrollo asociados al turismo, particularmente en la creación de Cancún. La implementación de políticas neoliberales ha configurado el modelo de desarrollo turístico imperante, que ha ocasionado graves consecuencias ambientales y sociales. Además, destaco que el turismo ha sido dirigido por élites políticas y económicas, así como por empresas multinacionales que se benefician de su crecimiento exponencial.

En el segundo capítulo examino la materialización de los principios rectores de la política de desarrollo del gobierno de la 4T a través de la implementación del proyecto de infraestructura y de ordenamiento territorial más importante en la actualidad, el Tren Maya. El análisis contempla el proceso de la implementación del proyecto en Quintana Roo y las contradicciones que surgieron en el ámbito social, debido a que el gobierno tomó decisiones que reprodujeron aspectos que históricamente han afectado a comunidades indígenas y mestizas de la península de Yucatán. Examino el papel de otros actores sociales involucrados, cómo se relacionan con las instituciones gubernamentales y cómo se vinculan y participan. Asimismo, cuestiono el alcance de la transformación en el turismo, ya que el proyecto impulsa el modelo de desarrollo turístico dominante que ha provocado graves consecuencias sociales y ambientales, y excluye a la población local de las decisiones y de los beneficios del turismo.

En el tercer y último capítulo analizo el papel del gobierno de la 4T en la crisis sanitaria y crisis en el turismo provocadas por la pandemia del Covid-19 en Quintana Roo. Examino cómo se materializaron los principios rectores del gobierno a través de programas, medidas y decisiones que implementó para hacer frente a la pandemia, y cómo se distinguen de aquéllas de los gobiernos neoliberales. En este contexto de crisis analizo también el papel del gobierno del estado por tener una mayor participación en el contexto de dichas crisis, así como el tipo de políticas que implementó y en general a quiénes beneficiaron las políticas de ambos gobiernos. Examino también el rol de los empresarios y sus demandas de apoyos gubernamentales y reapertura económica, así como las respuestas de los trabajadores del turismo, quienes fueron los más afectados, y de las comunidades rurales, a través de estrategias de sobrevivencia para enfrentar los efectos de la crisis.

Por último, en las conclusiones generales respondo de una manera más puntual a la pregunta general de investigación. Presento una breve discusión sobre la propuesta de transición post-neoliberal del gobierno de la 4T desde un enfoque de economía política del turismo, y muestro las rupturas y continuidades en el turismo. Asimismo, abordo aspectos relacionados con las preguntas específicas que no fueron tratados con mayor amplitud en las consideraciones finales de cada uno de los capítulos.

CAPÍTULO 1. LA HISTORIA DEL TURISMO EN QUINTANA ROO

Introducción

Este primer capítulo tiene como objetivo presentar una historia no convencional sobre el desarrollo turístico en el estado de Quintana Roo, una historia que no se centra en la evolución del turismo, en el crecimiento de la infraestructura y del número de visitantes, que suelen ser los indicadores de éxito en los destinos turísticos. En esta historia se recrea el proceso de creación de instituciones políticas que han dado sustento al turismo, así como la implementación de políticas públicas que dieron origen al destino Cancún, a su crecimiento y al posterior proceso de turistificación en el estado. Sin embargo, no es una historia del desarrollo institucional de la industria turística, exclusivamente, es una historia social en la que se destacan discursos y prácticas sobre el desarrollo y el turismo, mismos que arrojan luz respecto a quiénes se ha favorecido y a quiénes se ha excluido tanto en las decisiones como en los beneficios del desarrollo turístico. Se trata de una reconstrucción histórica basada en las interrelaciones entre el Estado, agentes globales y empresarios, así como en la forma en que la sociedad se articula y participa en los procesos de desarrollo.

Una de las transformaciones más significativas ocurrió en el contexto del neoliberalismo, debido al nuevo papel del Estado en el turismo y a la implementación de políticas neoliberales que han facilitado la participación de inversionistas de diferentes escalas y de empresas transnacionales que han articulado a los destinos de Cancún y la Riviera Maya con los capitales globales, volviéndolos cada vez más dependientes y vulnerables ante las crisis económicas, de seguridad, sanitarias y las provocadas por desastres naturales. En este sentido, se configuró un modelo de turismo masivo más agresivo en el destino de Cancún, que se expandió posteriormente a la Riviera Maya. La consolidación de dicho modelo en la década de los noventa ha requerido de ajustes que han flexibilizado cada vez más las condiciones para la inversión económica nacional y extranjera, que ha permitido mantener una industria turística altamente redituable y en

constante crecimiento, aunque con graves impactos ambientales y socioculturales que los gobiernos no han tenido la capacidad de regular.

Este conjunto de antecedentes recrea el escenario previo al arribo del gobierno de la 4T a la presidencia en el 2018, en el que prevalecía un modelo de turismo masivo basado en políticas neoliberales. Dicho escenario hará comprensibles las rupturas y continuidades que se han suscitado a partir de este cambio en el sistema político, en específico, respecto a cómo es la intervención del Estado en el turismo, qué tipo de políticas públicas implementa, qué discursos y prácticas sobre el desarrollo y el turismo prevalecen, y qué existe detrás de todo ello. Asimismo, cómo participan los diferentes sectores de la sociedad en las decisiones y en los beneficios del desarrollo turístico.

1.1. La intervención del Estado mexicano en el turismo en las primeras décadas del siglo XX

El turismo ha sido históricamente una actividad económica atractiva para los gobiernos debido a su capacidad de generar ingresos económicos y empleos (Hall y Jenkins, 2004). Y se convirtió en una importante estrategia para alcanzar objetivos de desarrollo para los países pobres (Sharpley, 2002). Además, el turismo tenía la ventaja, en relación con otras industrias, de generar ganancias en un corto plazo (Velasco, 2016). Si bien, ésta no requería de un previo desarrollo industrial, era fundamental contar con zonas costeras con potencialidad de ser aprovechadas. En este sentido, los gobiernos que han decidido impulsar el turismo en sus territorios nacionales lo han hecho a través de políticas públicas, las cuales han sido el principal instrumento de su intervención (Schenkel, 2019).

Pese a que el despegue del modelo de turismo de masas se gestó después de la Segunda Guerra Mundial, países como México ya habían incursionado en el turismo desde las primeras décadas del siglo XX. A este respecto, González (2013) señaló que en esta época la política turística fue ambigua y con poca participación del gobierno en la creación de destinos turísticos, sin embargo, es una afirmación que es posible matizar con la investigación de Guerrero (2015), quien dio cuenta del temprano interés del gobierno por el desarrollo turístico en su análisis sobre la construcción de una identidad y su relación con

el turismo en los años treinta en México. El autor develó el origen de los patrones de desarrollo turístico que se gestaron con procesos sociales asociados a la acción del Estado.

En la época posrevolucionaria, una facción política llamada los constitucionalistas, pugró por implementar una visión capitalista en el desarrollo del país, la ideología de este grupo trascendió al ganar la presidencia de la república. Además, con la posterior influencia de las políticas de desarrollo dictadas por organismos internacionales, se construyó un discurso basado en una ideología modernizadora, en el que los procesos de urbanización e industrialización se convirtieron en los principales objetivos de desarrollo del país. De este modo, el turismo se presentó como la oportunidad de materializar dicha modernización (Guerrero, 2015).

En las décadas de los treinta y cuarenta el turismo en México era dirigido principalmente por el sector privado, comenzó a desarrollarse sin ningún tipo de planeación en ciudades fronterizas del norte del país, las cuales recibían un flujo importante de visitantes estadounidenses. Tijuana fue una de las más representativas por sus atractivos en entretenimiento. En este contexto, los empresarios tenían un papel relevante, invirtieron en servicios y atracciones que llegaron a ser negocios exitosos. Este fenómeno en la frontera con Estados Unidos captó el interés del gobierno mexicano para desarrollar el turismo en otras regiones del país. Decidió investigar más sobre esta industria en otros países y aunque parecía no tener cabida en un proyecto de nación revolucionario por ser una actividad privada, al cabo de algunos años se obtuvo información valiosa sobre los potenciales beneficios económicos (Guerrero, 2015).

Siguiendo a Guerrero, el gobierno federal otorgó apoyo financiero y político con el fin de desarrollar destinos turísticos modernos, en esta época creó el destino de sol y playa más célebre de la época, Acapulco,¹ en el estado de Guerrero, e impulsó a la Ciudad de

¹ Era el destino de sol y playa más moderno de México por su oferta hotelera y sus atracciones, sin embargo, su crecimiento urbano fue anárquico, carente de planeación desde su creación. La población en situación de pobreza aumentó y tanto la zona turística como la ciudad carecían de infraestructura básica (Hiernaux, 1999). Posteriormente surgieron problemas ambientales, entre otros factores, por la falta de infraestructura para el tratamiento del agua y el manejo de residuos sólidos (Renne, 2011). Frente a este deterioro general de

México. El entonces presidente Miguel Alemán Valdés (1946-1952), así como empresarios y funcionarios públicos muy cercanos a él concentraron significativos beneficios económicos por el éxito de Acapulco. Estos hechos condujeron a que el discurso desarrollista asociado al turismo se desmoronara, no obstante, a la postre resurgió y se extendió con mayor fuerza con la intención de evitar el rechazo de la sociedad a la continuación de inversiones públicas con la consecuente privatización de las ganancias. El gobierno emprendió la tarea de despolitizar al turismo con una estrategia discursiva que disimuló los intereses privados detrás de la intervención pública. La esencia de dichos patrones del desarrollo turístico subsisten hasta el día de hoy (Guerrero, 2015), aunque han ocurrido cambios, éstos no han sido radicales.

1.2. La participación más activa del Estado: la definición de la política turística en México

En la segunda mitad del siglo XX se presentó una coyuntura para el desarrollo del turismo internacional (Clancy, 2001b). Una de las acciones con mayor peso provino del Banco Mundial y del BID. Estas instituciones generaron políticas y otorgaron créditos a proyectos de desarrollo de gran envergadura (Jiménez, 1992). Estos y otros organismos internacionales promovieron los primeros programas para financiar y en algunos casos diseñar proyectos relacionados al turismo (Milano, 2016), los cuales iban dirigidos sobre todo a países pobres. Algunos países decidieron crear grandes proyectos de infraestructura por medio de financiamiento e implementaron el modelo de turismo de masas, cuyo principal producto es el destino de sol y playa, también conocido como el destino de las tres o cuatro eses: sea, sun, sand and sex.

Otros aspectos que propiciaron el despegue del turismo masivo y su posterior expansión global fueron, por un lado, los avances tecnológicos en el transporte, en la industria aeronáutica se crearon los aviones tipo jet, hecho fundamental para las líneas aéreas; por otro lado, la expansión de las cadenas que revolucionaron la hotelería

Acapulco, los turistas, sobre todo internacionales, ya no se vieron atraídos, lo que condujo a abaratar los diferentes servicios en el destino y en la actualidad la mayor parte de los visitantes son nacionales.

posicionando el *American way of life* fuera de los Estados Unidos (Jiménez, 1992). Las empresas multinacionales contaban con ventajas para competir en el mercado internacional, a saber: una marca reconocida, el uso de programas para reservaciones, acceso a la tecnología y experiencia en la administración. En este sentido, el turismo se convirtió en la actividad de exportación de servicios más importante del mundo que empezó a crecer rápidamente a partir de la postguerra, época en la que además las clases medias de países desarrollados tuvieron un mayor acceso a los viajes (Clancy, 2001b).

En este marco de despegue y crecimiento del turismo, el gobierno mexicano decidió impulsarlo como sector estratégico de la economía y con ello se produjo uno de los cambios más significativos al convertirse en un asunto público. El Estado tuvo en adelante un papel particularmente activo respecto al desarrollo turístico en el país (Guerrero, 2011). En específico, planeó nuevos destinos, también llamados polos de desarrollo, con la intención de volver competitivo al país en el mercado turístico internacional (Jiménez, 1992). Hiernaux (1999) arguye que a partir de ese momento devino un tema central de la política pública.

La intervención del gobierno federal en el turismo contempló la creación de instituciones que serían el soporte de su crecimiento en el territorio nacional. Desde la década de los cincuenta el gobierno comenzó a conformar una estructura institucional, se fundaron el Fondo de Garantía y Fomento de Turismo (Fogatur), el Departamento de Turismo y el Consejo Nacional de Turismo (Guerrero, 2011); este último creado en 1958 principalmente para el desarrollo de Acapulco. Por primera vez, el Estado creó instituciones con el fin de canalizar recursos para el desarrollo turístico (Clancy, 2001a). Así también se creó la Ley Federal de Turismo, el Plan Nacional de Turismo y el Departamento mencionado elevó su rango y dio lugar a la Secretaría de Turismo (Sectur) en 1974 (Castillo, 2015). No obstante, la Sectur comenzó a operar hasta 1977 con el propósito de coordinar la participación de los gobiernos federal, estatal y municipal, así como estimular la inversión de los sectores privado y social (Jiménez, 1992).

El turismo fue impulsado por un grupo en particular al interior del gobierno federal. Guerrero refiere que en este momento, los políticos y tecnócratas eran dos

facciones políticas que se encontraban en pugna. Los primeros ocupaban cargos sobre todo en la Sectur y eran cercanos al poder ejecutivo, y los segundos eran funcionarios del Banco de México. Los tecnócratas creían que el turismo debía ser apoyado de manera contundente y promovieron su institucionalización. De esta manera, analizaron a detalle la posibilidad de desarrollar aún más el turismo en el país y presentaron la información al entonces presidente Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), a quien persuadieron sobre las ventajas de esta actividad (Guerrero, 2011) para atraer divisas, contribuir al equilibrio de la balanza de pagos, a la generación de empleo y al crecimiento económico de las regiones más empobrecidas del país (Clancy, 2001a).

Los tecnócratas obtuvieron el respaldo del presidente, el cual era fundamental por ser el principal decisor en la dirección del turismo, lo que condujo a que el Banco de México, a través del Fondo de Promoción e Infraestructura Turística (Infratur), impulsara una política denominada Centros Integralmente Planeados (CIP's). El principal objetivo de esta política era impulsar, promover y desarrollar nuevos destinos turísticos, con la finalidad de mejorar las condiciones socioeconómicas de las regiones que habían sido históricamente marginadas del desarrollo nacional (Jiménez, 1992).

En concreto, la política de los CIP's consistía en la planeación y creación de cinco destinos turísticos de sol y playa o polos de desarrollo, que se localizarían en diferentes regiones del país; Loreto y Los Cabos, en Baja California Sur; Bahías de Huatulco, Oaxaca; Ixtapa, Guerrero; y Cancún, Quintana Roo.² Debido a los impactos negativos del turismo que ya eran visibles en Acapulco, la planeación urbana y turística se convirtió en un elemento fundamental mediante el cual se obtendrían los mayores beneficios de esta actividad económica y se minimizarían sus costos, tales como la contaminación, el rápido crecimiento urbano y el surgimiento de asentamientos irregulares cerca de las zonas hoteleras (Clancy, 2001a).

El Banco de México tuvo la suficiente autonomía para controlar el proceso de elaboración de la política de los CIP's. Cancún era el proyecto emblemático, por no decir el

² En ese momento Baja California Sur y Quintana Roo eran territorios federales y se decretaron como estados libres y soberanos en 1974.

favorito. Los tecnócratas además de contar con el beneplácito del presidente buscaron el apoyo de organismos internacionales y establecieron relaciones con algunos funcionarios del BID, quienes conocieron el proyecto de los CIP's a detalle y visitaron el destino caribeño en varias ocasiones (Clancy, 2001b; Hiernaux, 1999).

Cancún fue planeado a gran escala y el objetivo es que produjera grandes beneficios económicos (Hiernaux, 1999). Además, los tecnócratas tenían la expectativa de que enfrentarían menos problemas debido a las características de ser un territorio (casi) deshabitado con posibilidades de expansión en el futuro (Guerrero, 2011). Cancún competiría en el Caribe y la cercanía con Estados Unidos le favorecería por ser uno de los principales países emisores de turistas (Clancy, 2001b). Otras ventajas que sumaron al proyecto fueron la riqueza y calidad de sus recursos naturales, sobre todo por sus playas y el color azul turquesa del mar, la arena blanca y un buen clima tropical (Martí, 1985).

El Infratur se constituyó en 1969 en el seno del Banco de México, como un fideicomiso del gobierno federal y organismo ejecutor del proyecto de Cancún. Antonio Enriquez Savignac se convirtió en su primer director, quien de manera previa fungió como colaborador en el área de préstamos del BID (Velasco, 2023) y fue el principal decisor sobre el rumbo que tomaría este destino turístico caribeño. Posteriormente, en 1974 se creó el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) a partir de la fusión de dos organismos, el Infratur, responsable de la promoción y realización de obras de infraestructura para el desarrollo de centros turísticos, tanto de reciente creación como los existentes, y el Fondo de Garantía y Fomento al Turismo (Fogatur), fundado en 1956 con el objetivo de otorgar créditos para fortalecer la inversión en proyectos turísticos (Clancy, 2001a).

El Fonatur, sucesor del Infratur, fue la institución que dio continuidad a la planeación y la creación de los cinco CIP's. Además, en esta transición se construyó la marca Cancún, basada en una estrategia de mercantilización del pasado maya, que a su vez mostraba una faceta de modernidad (Velasco, 2023, p. 61). Este organismo tenía la ventaja de contar con apoyo financiero y político (Guerrero, 2011), circunstancia que le permitió desempeñar múltiples funciones, ya que planeó los sitios turísticos, construyó la

infraestructura urbana básica, promovió la inversión privada, expropió y vendió tierras, fungió como empresario al operar hoteles y como banquero al otorgar créditos para la edificación de éstos (Clancy, 2001b; Jiménez, 1992). Una de las principales acciones del Estado fue facilitar créditos e incentivos fiscales para la creación de infraestructura, principalmente en hotelería (Guerrero, 2011).

De este modo, la definición de una política turística y la participación del gobierno de manera directa en el desarrollo turístico del país desde finales de la década de los sesenta y durante la década de los setenta representaba un cambio significativo; era un gobierno más presente y dispuesto a invertir recursos públicos. La política de los CIP's, y en específico la creación de Cancún, fue la decisión más contundente del Estado. En este sentido, el turismo se convirtió en una prioridad de la agenda nacional y la estrategia discursiva sobre la posibilidad de que México alcanzara objetivos de desarrollo a través del turismo se consolidó aún más.

La visión positiva sobre el turismo empezaba a permear en diversos sectores de la sociedad. Ésta era difundida tanto por los gobiernos (Shenkel, 2019), como por los organismos internacionales. La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO, por sus siglas en inglés) y la entonces Organización Mundial del Turismo (OMT), ahora ONU Turismo, han reforzado este discurso hegemónico y han contribuido a la puesta en valor de territorios y recursos patrimoniales bioculturales, que han sido la base para el despegue y crecimiento de la industria turística (Marín, 2010; Milano, 2016).

1.2.1. La creación del destino turístico Cancún: la materialización de la modernidad en las inmediaciones de una región aislada del desarrollo nacional

Yucatán, Campeche y Quintana Roo son los tres estados que conforman la península de Yucatán, región que se encuentra en el sureste de la República Mexicana y que colinda con

el Golfo de México y el Mar Caribe. En el marco del fin de la Guerra de Castas,³ a principios del siglo XX, era un lugar predominantemente rural debido al importante papel del sector primario en su economía y por el tipo de asentamiento poblacional. Había escasa población en Quintana Roo y la mayor parte de Campeche, la mayoría eran indígenas mayas en situación de pobreza, Yucatán concentraba gran parte de la población, su capital Mérida ocupaba el quinto lugar por número de habitantes en el país, aunque había tasas más altas de crecimiento poblacional en Campeche y Quintana Roo, debido a las políticas de colonización impulsadas por el gobierno federal (García et al., 2019). La región se encontraba poco comunicada con el resto del país, principalmente con el centro de México (Ramírez, 2014).

El Estado mexicano buscaba tener el control sobre el que entonces era el territorio federal de Quintana Roo e implementó políticas públicas con el objetivo de atraer migrantes y poblarlo (Marín, 2015). En este sentido, otorgó concesiones forestales a contratistas nacionales y extranjeros, dada la existencia de una amplia cobertura de bosques y selvas tropicales que albergaban maderas preciosas, las cuales fueron aprovechadas para su comercialización y exportación. Por su parte, los concesionarios asumieron la obligación de poblar la zona con trabajadores y sus familias de diferentes lugares del país (Merino, 2004). De esta manera, la silvicultura se convirtió en la principal industria de Quintana Roo (Armijo, 2004). La intención del Estado era tener una mayor presencia con propuestas de desarrollo regional y así asegurar la frontera sur que colinda con Belice debido a los riesgos que se vislumbraban en la época (Macías, 2002; Velasco, 2023).

La región estaba integrada a los circuitos del capitalismo internacional más que a la economía nacional (Velasco, 2023, p.), a través de actividades fundamentalmente asociadas al sector primario tales como la industria cordelera basada en el aprovechamiento del

³ La Guerra de Castas fue un enfrentamiento entre mayas insurgentes y el Estado mexicano que inició en la segunda mitad del siglo XIX y causó un importante número de muertes (García, 1979), vio su fin en 1901 con la ocupación del ejército mexicano en Chan Santa Cruz en el estado de Quintana Roo, último reducto de los mayas rebeldes (Marín, 2015). A manera de antecedente, durante la Conquista y la Colonia ocurrieron masacres en contra de los nativos, y un gran sector de la población maya vivía y trabajaba en condiciones de esclavitud en el sistema de haciendas, que se concentraban sobre todo en Yucatán (García, 1979).

henequén,⁴ así como la silvicultura y la explotación del chicle.⁵ Se realizaba agricultura de baja escala basada en el sistema productivo de la milpa⁶ de roza-tumba-quema, la pesca y la actividad coprera⁷ se concentraban en las zonas costeras. Yucatán gozaba de una mayor diversificación económica, las industrias henequenera, alimenticia y cervecera destacaban por el volumen y número de empleos. (García, 1979; García et al., 2019). A mediados del siglo XX, la economía en la península de Yucatán se encontraba en una situación crítica debido a los vaivenes de la demanda del exterior aunados a otros factores locales que desencadenaron inestabilidad y crisis en la industria del henequén, que era el eje de la economía regional, provocando su desmantelamiento; así como el escaso o nulo apoyo a otras actividades económicas (Ramírez, 2014).

En este contexto de crisis económica en la península de Yucatán, el gobierno federal impulsó el turismo como la principal estrategia de desarrollo regional a través del proyecto de Cancún, que consistía en la construcción de una zona hotelera y una ciudad, casi desde cero, en la costa norte de Quintana Roo (Velasco, 2023). En el marco de la política de creación de los CIP's o polos de desarrollo, el gobierno decía compensar la marginación y el magro apoyo de los gobiernos anteriores a proyectos de infraestructura e industrialización (Jiménez, 1992).

Aunque Cozumel e Isla Mujeres ya contaban con población y servicios turísticos básicos que ofrecían a un escaso número de visitantes (Ramírez, 2014), incluso en Cozumel ya se operaba un pequeño aeropuerto (Córdoba y García, 2003), la creación del destino Cancún fue el referente del inicio del turismo moderno en México. Al tiempo que Quintana Roo fue declarado estado libre y soberano por decreto presidencial el 8 de octubre de 1974. Esta decisión formaba parte del proceso de conformación de una estructura institucional que dirigiera el desarrollo turístico desde los tres niveles de gobierno. De esta manera, se fundaron los primeros siete municipios: Benito Juárez,

⁴ El henequén es una planta de la que se extraían fibras naturales, que eran la base para la elaboración de cuerdas (Ramírez, 2014).

⁵ Látex extraído del chicozapote, especie arbórea abundante en la región, utilizado para la fabricación de la goma, la cual fue usufructuada en la incipiente industria chiclera que cobró auge en la primera década del siglo XX (Macías, 2002).

⁶ Sistema agrícola tradicional que data desde la época prehispánica.

⁷ Proviene de la palabra copra, que es la pulpa del coco.

Cozumel, Felipe Carrillo Puerto, Isla Mujeres, José María Morelos, Lázaro Cárdenas y Othón P. Blanco. En este último se encuentra la capital, Chetumal, localizada en el extremo sur del estado. Un año después, el 12 de enero de 1975, se aprobó la Constitución Política del Estado y se eligieron siete diputados constituyentes para representar las diferentes zonas del estado (Barrachina, 2016).

Cancún se convirtió en la cabecera municipal de Benito Juárez. Fue el primero de los cinco CIP's en construirse, los trabajos comenzaron de manera formal en 1971 con financiamiento del Banco de México y del BID (Clancy, 2001b; Jiménez, 1992). Poco más del 50% de los recursos los otorgó el BID y el gobierno federal proporcionó el resto, lo que implicó un aumento en la deuda pública del país. Los recursos se utilizaron para el desarrollo de infraestructura urbana y turística, necesaria para dar credibilidad y asegurar la participación del sector privado (Guerrero, 2011). Así también, el gobierno federal otorgó financiamiento e incentivos fiscales sobre todo a la hotelería. La década de los setenta fue el periodo en que el Fonatur destinó más créditos a los hoteles de las más altas categorías (Jiménez, 1992). Uno de los objetivos a corto plazo era atraer inversionistas privados nacionales y extranjeros, y así incrementar la oferta de servicios y atracciones para recibir los primeros flujos de turistas, sobre todo nacionales de altos ingresos e internacionales.

Velasco sostiene que el proyecto de Cancún irrumpió el curso de la historia regional, era considerado como extranjerizante por las características del mismo y percibido por los habitantes como ajeno a los procesos socioeconómicos, políticos y culturales que se desarrollaban en la región. En ese momento Cancún era un lugar casi deshabitado, Puerto Juárez y Colonia Puerto Juárez, localizados al norte de la actual zona hotelera, albergaban a un escaso número de personas, 120 en total, sólo tres de ellos asentados en lo que en ese momento se conocía como Isla Cancún (zona hotelera) (Velasco, 2023, p. 38).

Siguiendo a Velasco, también señala que de acuerdo a la versión oficial, el Fonatur negoció la compra de los terrenos de esta zona con los respectivos dueños sin hacer de su conocimiento que se trataba de un megaproyecto, con la finalidad de evitar el fenómeno de la especulación de las tierras. La ciudad, que sería destinada a los trabajadores, otrora

llamado de forma despectiva “pueblo de apoyo”, se encontraba separada geográficamente (y estratégicamente) de la zona hotelera (Velasco, 2023).

Desde otra óptica, Ana García (1979) planteó que en la época el desarrollo del turismo se había visto ligado a mecanismos de despojo de tierras. Señaló que el Estado realizó cambios en la legislación para expropiar tierras ejidales con fines de utilidad pública, incluyendo proyectos turísticos y urbanos. En este sentido, surgieron fideicomisos ejidales, donde los ejidatarios participarían con sus tierras a cambio de recibir utilidades de las empresas turísticas, aunque no de manera directa sino a través de las instituciones.

Los funcionarios del Fonatur dieron primacía a una planeación funcional con fines económicos y comerciales, sin atención a las necesidades sociales, sobre todo de los sectores más vulnerables. Muestra de ello fue que la planeación de Cancún contempló desde su origen una doble segregación social, por un lado, la separación geográfica y socioeconómica de la zona hotelera y la ciudad, y por otro, al interior de la ciudad, la división entre la ciudad planeada por el Fonatur y los asentamientos irregulares en la periferia (García, 1979; Velasco, 2014). Desde los primeros años comenzaron a conformarse zonas marginales en la ciudad con los primeros migrantes en condiciones de pobreza y provenientes sobre todo de zonas rurales, algunos de ellos de origen maya peninsular, quienes arribaron en busca de trabajo, primero en la industria de la construcción y posteriormente en empresas turísticas, con muy escasas posibilidades de habitar una ciudad planeada al estilo ciudad jardín, dirigida a la clase media o media alta con posibilidades de adquirir o rentar una vivienda en este lugar. De esta manera, la planeación los marginó por su condición económica y en algunos casos étnica (Velasco, 2014; Velasco, 2023).

Asimismo, los funcionarios tuvieron la intención desde el inicio de que el proyecto de Cancún estuviera alejado de los intereses locales, incluso de las élites, por lo que mantuvieron, por lo menos en los primeros años, la toma de decisiones centralizada en un pequeño grupo de funcionarios que compartía una visión e ideología sobre el proyecto y actuaba con sigilo. Los tecnócratas no estaban dispuestos a integrar a la sociedad local en las decisiones, ya que desde su visión, entorpecerían el cumplimiento de los objetivos

institucionales. De este modo, lograron imponer una realidad encapsulada dentro de la política de los CIP's y excluyeron a aquellos con diferencias culturales e ideológicas, por lo menos en la primera etapa del proyecto (Guerrero, 2011).

Lo anterior es una muestra de que en la década de los setenta, el Estado era el principal decisor y se caracterizaba por ser jerárquico, de autoridad vertical y centralizada (Escalante, 2015). Y la participación social no figuraba aún como un precepto fundamental que exigiera la legislación en la planeación de los proyectos de desarrollo. En efecto, la participación social surgió años después como un principio del desarrollo sustentable (Telfer, 2002) en el marco del neoliberalismo. Sin embargo, en países con sistemas democráticos poco consolidados y una escasa cultura de la participación social, ésta ha estado atravesada por relaciones de poder (Bramwell, 2004; Dredge et al. 2011; Hall y Jenkins, 2004), en consecuencia, amplios sectores de la sociedad se han visto excluidos de las principales decisiones. Por lo tanto, la participación se percibe en la sociedad como un aspecto exclusivo de las élites (Bramwell, 2004).

Los estudios de impacto ambiental tampoco figuraban como requisitos obligatorios en la planeación de dichos proyectos, ya que la conciencia ambiental y la legislación sobre esta materia estaban en ciernes. No obstante, el plan maestro de Cancún sí contempló estudios de capacidad de carga y siguió algunos lineamientos ambientales de organismos internacionales. De acuerdo con Velasco, se trataba de un compromiso político y no de un interés genuino en el medio ambiente, ya que el gobierno aseguraba que no se repetirían los errores cometidos en Acapulco. Los impactos ambientales del proyecto de Cancún fueron señalados por investigadores años después de su creación. Asimismo, debido a los graves daños en los ecosistemas que la planeación no evitó, surgieron los primeros grupos de ambientalistas en Quintana Roo en la década de los ochenta (Velasco, 2023).

El destino comenzó a operar a principios de la década de los setenta, los primeros turistas llegaron por carretera antes de la apertura de hoteles y del aeropuerto. Los primeros vuelos comerciales eran de la compañía Aeroméxico y comenzaron a llegar en 1973 a la aeropista de Puerto Juárez (Velasco, 2023, p. 57). En 1974 se inauguraron los primeros hoteles, tiempo después el aeropuerto internacional y se construyeron vialidades

importantes. La operación de cadenas hoteleras nacionales tuvo resultados económicos positivos en el corto plazo (Jiménez, 1992). Se lograron buenos resultados en indicadores tales como arribo de turistas, vuelos, cuartos de hotel, ingresos por concepto de turismo, entre otros (Marín, 2010). No obstante, el éxito económico de Cancún no se explicaba solamente por la acción gubernamental, sino también por su articulación a la expansión del turismo internacional (Clancy, 2001b; Marín, 2010).

Conforme creció Cancún, los grupos políticos locales comenzaron a mostrar interés en el turismo. El primer gobernador del estado de Quintana Roo, el chetumaleño Jesús Martínez Ross (1975-1981) conformó una coalición de actores locales, con la intención de constituir una representación local que pudiera negociar con el Fonatur el acceso a los beneficios del turismo. En respuesta, este organismo del gobierno federal constituyó una organización política local para proteger sus intereses, una estrategia fue ganar las primeras elecciones de la presidencia municipal de Benito Juárez. Alfonso Alarcón Morali fue el primer alcalde en el periodo 1975-1978. No obstante, el grupo político de Quintana Roo ganó la presidencia municipal en el segundo periodo, con Felipe Amaro Santana (1978-1981). Este grupo político estatal que en ese momento estaba en el poder, pretendía controlar las tierras y las concesiones en la zona hotelera, ya que ésta seguía bajo la administración del Fonatur (Guerrero, 2011).

Al mismo tiempo, debido a la pugna entre tecnócratas y políticos en el gobierno federal, se llevó a cabo el desmantelamiento paulatino de la facción de tecnócratas en el gobierno del presidente Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), quien quitó cargos del servicio público a los miembros de este grupo (Guerrero, 2011). En el siguiente sexenio, encabezado por José López Portillo (1976-1982), la situación no mejoró para los creadores de Cancún, quienes renunciaron debido a que este presidente era un escéptico del proyecto (Velasco, 2023).

Por su parte, Ambrosie (2015) puso en entredicho la actuación del Estado mexicano, argumentando que la institucionalización del turismo fue un mito, debido al caos generado por las luchas internas y por las presiones de los pagos debido al financiamiento adquirido, especialmente durante el gobierno del presidente Luis Echeverría. Ella sostiene

que Cancún logró sostenerse y lo hizo con éxito en los primeros años gracias a las alianzas del Banco de México con banqueros. Además, una de las decisiones más importantes para sostener la inversión, desde su punto de vista, fue la creación de fideicomisos.

En efecto, el financiamiento internacional y las relaciones entre los funcionarios del Banco de México y del BID contribuyeron a alcanzar los objetivos económicos propuestos para este destino turístico (Guerrero, 2011). No obstante, la perspectiva de Ambrosie se inscribe en la versión oficial que Velasco devela como la historia que ha atribuido a los banqueros la creación de Cancún y los logros económicos, sin el reconocimiento del papel de otros actores sociales en este proceso, por ejemplo, los habitantes y los primeros migrantes que llegaron para emplearse en la construcción, casi desde cero, de la zona hotelera y la ciudad (Velasco, 2023).

La situación adversa para los tecnócratas al interior del gobierno federal fue aprovechada por el grupo político de Quintana Roo para emprender un enfrentamiento con el Fonatur (Velasco, 2023). En este sentido, hubo varios eventos que comenzaron a debilitar la actuación del Fonatur, sin embargo, el gran detonante fue que el Estado mexicano comenzó a hacerse menos presente en diversos sectores, entre ellos el turismo, en el marco del neoliberalismo. Surgieron intereses distintos y nuevos actores que volvieron a configurar la estructura de poder en Quintana Roo, la cual estaba orientada a consolidar una fuerte presencia institucional local con el fin de controlar las decisiones y los beneficios económicos del turismo (Guerrero, 2011).

La creación de Cancún mostró cómo el Estado materializó su propuesta de modernizar al país a través de la creación de un destino de élite con infraestructura y servicios dirigidos a turistas con un alto poder adquisitivo. El resultado era contradictorio con el propósito original de desarrollo regional, ya que los inversionistas y grandes capitales habían sido los principales beneficiarios de la política turística de los años setenta (Clancy, 2001b). En efecto, los primeros inversionistas privados fueron banqueros nacionales (Guerrero, 2011). Así también, hubo empresarios de la región que se beneficiaron con el desarrollo de Cancún, la burguesía yucateca se favoreció debido a que contaban con empresas que participaron en la construcción y que fueron proveedoras de materiales para

la construcción, así como de productos básicos, y a la postre establecieron sucursales de sus negocios en Cancún. Además, fue una importante fuente de trabajo para obreros de la construcción que enviaban un porcentaje de sus salarios a sus familias del estado vecino (García y Morales, 2000). Posteriormente, los yucatecos, algunos de origen libanés también invirtieron en negocios turísticos e inmobiliarios en Cancún y la Riviera Maya (Ramírez, 2014).

1.3. El nuevo papel del Estado y la implementación de políticas neoliberales en el turismo en Quintana Roo

En la década de los ochenta Cancún era un destino en consolidación y comenzaba a posicionarse en las escalas nacional e internacional (Macías, 2009). Prueba de ello fue que a principios de dicho decenio ya eran más los turistas extranjeros que los nacionales, y en 1986 rebasó a Acapulco en este indicador (Clancy, 2001b). La gran mayoría de éstos provenientes de Estados Unidos, lo cual no ha cambiado hasta el día de hoy. Rubros como el tiempo de estancia de los turistas, número de hoteles e ingreso de divisas, mantuvieron un crecimiento constante desde su creación (Guerrero, 2011).

Aunque el presidente Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988) propuso dar continuidad al desarrollo turístico (Guerrero, 2011), la política turística en la década de los ochenta tenía la impronta de la crisis económica (Guerrero, 2011; Jiménez, 1992). La crisis petrolera mundial provocó un gran incremento en la deuda externa que llevó a la devaluación del peso y al aumento de la inflación (Velasco, 2023). Estas circunstancias contrastaban con el gasto público de la década de los setenta, el cual fue significativo debido a las ganancias por las exportaciones petroleras y a los créditos que recibió México del BM y del BID (Jiménez, 1992). Además, dichos organismos asociados al desarrollo impusieron nuevas políticas con las que condicionaron el financiamiento a los países pobres (Mowforth y Munt, 2009).

El papel del Estado cambió en el contexto del neoliberalismo.⁸ El Estado mexicano decidió reducir su presencia en la economía nacional y entró en un proceso de privatización (Guerrero, 2011). Sin embargo, no se debilitó, se convirtió en un Estado privatizado en algunas de sus funciones y fungió como facilitador en la implementación de políticas neoliberales y la reproducción del capital (Escalante, 2015). Su papel fue fundamental, ya que adoptó las políticas provenientes de organismos multilaterales y como actor central en el proceso hegemónico del desarrollo, articuló la escala local-regional con el sistema global y la geopolítica del turismo (López y Marín, 2010).

En contraposición al modelo de Estado jerárquico surgió la gobernanza como tipo ideal de gobierno que proponía una mayor participación del sector privado y de la sociedad en las decisiones de interés público (Aguilar, 2019; Escalante, 2015). El concepto de la gobernanza cobró auge y permeó en las estructuras nacionales, regionales y locales, desde entonces ha tenido gran aceptación como tipo ideal de gobierno, mediante el cual se puede lograr una mayor eficiencia en la acción de gobernar; así como alcanzar objetivos asociados al desarrollo sustentable (Palomeque, 2014; Queiroz y Rastrollo, 2015; Durán, 2016).

Poco a poco se suscitaron transformaciones significativas en todo el aparato estatal, incluyendo las instituciones que dirigían al turismo. El gobierno federal disminuyó su participación directa de inversión en el desarrollo de destinos turísticos. El Fonatur dejó de implementar tasas subsidiadas en los créditos, el financiamiento para la construcción de cuartos de hotel se redujo de un 80% a un 69%, respecto de la década de los setenta; y Quintana Roo se encontraba en la lista de los siete estados más favorecidos. Por su parte, el Banco de México abandonó en 1980 su política de apoyo al turismo y el BID aunque mantuvo líneas de crédito, éstas eran cada vez más escasas a nivel internacional (Jiménez, 1992).

⁸ La definición de neoliberalismo, desde un enfoque político, es útil para analizar los cambios que se suscitaron en el Estado. “En su contenido propiamente político, el neoliberalismo es una teoría sobre la manera de transformar al Estado para que garantice el funcionamiento del mercado, y más allá, para expandir la lógica del mercado y crear nuevos mercados” (Escalante, 2015, p. 43).

Así también, el crecimiento del turismo y sus respectivos subsectores provocó la ampliación de los sujetos de crédito, además de hoteleros se agregaron condominios hoteleros, tiempos compartidos, campamentos para casas rodantes, albergues, marinas, muelles, balnearios y negocios de alimentos y bebidas. De esta manera, se generó un proceso paulatino de restricciones y dificultades para el financiamiento debido a que los recursos eran escasos para apoyar de manera eficiente la mejora y la expansión de la infraestructura existente en los destinos turísticos. En este marco surgieron las casas de bolsa y otros instrumentos financieros para dinamizar las actividades económicas, que suscitaron una intensa competencia en el mercado de capitales (Jiménez, 1992).

A la reducción de apoyos gubernamentales se sumaron las privatizaciones y una reestructuración administrativa. Se llevó a cabo un proceso de descentralización de las responsabilidades del gobierno federal, que consistió en términos generales en delegar a los gobiernos estatales y municipales mayores atribuciones (Guerrero, 2011). Se crearon coordinaciones de turismo en los estados, que se suponía realizarían actividades de planeación, programación, registro y regulación de servicios turísticos, aunque en la práctica sólo apoyaban campañas de promoción turística (Jiménez, 1992). No obstante, a otras dependencias municipales sí les fueron delegadas funciones de planeación como la elaboración de los Planes de Ordenamiento Ecológico (POEL) y los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros de Población (PDU) (Durán, 2016). Estos se convirtieron en instrumentos clave en la planeación urbana y turística de los municipios.

De este modo, el gobierno federal llevó a cabo transferencias de instituciones y propiedades a los gobiernos estatales, por citar un ejemplo, en 1986 el Fonatur otorgó al gobierno de Quintana Roo y al municipio de Benito Juárez, casi nueve mil hectáreas de reservas territoriales y algunas obras de infraestructura. Así también, comenzó el proceso de las privatizaciones con la venta de activos del sector público al sector privado. En 1982, la Sectur se hacía cargo de 29 empresas paraestatales y organismos, tales como hoteles, restaurantes, campos de golf, centros comerciales, centros de convenciones, así como de la Operadora Nacional Hotelera, que gestionaba 14 hoteles llamados El Presidente. Estos y otros bienes en propiedad del Fonatur fueron vendidos en 1985. Asimismo, redujo su participación accionaria, como sucedió con las aerolíneas Mexicana de Aviación y

Aeroméxico. Todas estas acciones consolidaban la retracción del Estado en el turismo (Jiménez, 1992).

No obstante, Guerrero sostiene que aunque el Estado no contaba con recursos públicos para seguir invirtiendo en proyectos de gran magnitud, llevó a cabo otro tipo de acciones como la creación de legislaciones, planes nacionales y organismos gubernamentales relacionados al turismo, con el fin de no abandonar por completo su presencia en esta industria. Asimismo, la desinversión gubernamental fue compensada con otra medida adoptada por el Estado en 1986 para enfrentar la crisis y sostener el crecimiento turístico, implementó el Programa de Sustitución de Deuda Pública Externa por Inversión, a través de un instrumento financiero llamado *swap*. Dicho programa consistía en la adquisición de deuda pública por parte del sector empresarial, a cambio de bienes raíces y beneficios empresariales. El gobierno realizó negociaciones flexibles y disminuyó de manera significativa el valor de sus activos (Guerrero, 2011). Además, ofreció que la deuda nominada en dólares fuera intercambiada por su valor en pesos en mexicanos, a cambio de garantizar que éstos se destinarían a una inversión productiva en el país (Martí, 2017, como se cita en Velasco, 2023, pp. 119-120).

Gracias a los *swap* un importante número de empresarios invirtió en grandes hoteles. Además, se sumaron cadenas hoteleras provenientes de España, Alemania e Italia que en algunos casos dejaron fuera a las firmas locales (Guerrero, 2011). Sin embargo, Clancy asegura que el sector hotelero no se desnacionalizó, ya que grandes grupos empresariales nacionales decidieron invertir en hotelería. Éstos provenían de otros sectores, tales como el financiero, comercial, industrial y construcción, principalmente; y desplazaron el esquema anterior de pequeños inversionistas asociados con empresas multinacionales (Clancy, 2001a). Cancún era el lugar favorito para la inversión, ya que en teoría garantizaba la rentabilidad en un corto plazo, lo que condujo a un aumento descontrolado de la oferta (Jiménez, 1992). El hotel Oasis fue el primer hotel en la zona hotelera de Cancún, con mil habitaciones, financiado con un *swap* por parte de inversionistas españoles (Martí, 2017, como se cita en Velasco, 2023, p. 120).

Esta conversión de esquema aseguró que se siguiera captando inversión nacional y extranjera, lo que llevó a una mayor participación del sector privado (Guerrero, 2011). Aunque también significaba que el Estado dejaba de llevar la batuta en el sector turístico y en particular dejaba el destino de Cancún al sector empresarial y a las “fuerzas del mercado” (Hiernaux, 1999, p. 138). Este proceso resultó conveniente para el posterior crecimiento exponencial del turismo, debido a que con el arribo de los nuevos capitales a través de los *swap* se logró dar continuidad a la construcción de infraestructura en Cancún.

Sin embargo, el decenio llegaba a su fin y arribó el huracán Gilberto en 1988, fenómeno que causó grandes estragos tanto en la zona hotelera como en la ciudad. La crisis provocada por la destrucción fue vista por los hoteleros como una oportunidad para “deshacerse” de infraestructura que ya se consideraba obsoleta y volver a construir hoteles (Velasco, 2023). El gobierno federal apoyó la decisión asignando recursos económicos a la reconstrucción de la zona hotelera pero no de la ciudad, donde habitan los trabajadores de la industria turística (Córdoba, et al., 2014). Por su parte, Marín sostiene que el gobierno, empresarios y organismos internacionales financiaron y apoyaron la reconstrucción de Cancún para salvar al turismo, sin embargo, no hubo presupuesto para que los pescadores enfrentaran la crisis y evitaran el declive de la pesca (Marín, 2008). En ambos casos, la población local no fue beneficiada en el marco de estas decisiones.

El restablecimiento después del huracán fue también la oportunidad para poner en marcha las reformas a las leyes de la inversión extranjera en Cancún y atraer capital internacional a través del turismo. La apertura del destino condujo a un proceso de privatización y reorganización radical del uso de suelo en la zona hotelera, en donde se vendieron tierras a las multinacionales y a inversionistas inmobiliarios. Esta agresiva estrategia de privatización transformó a Cancún, de ser un destino de élite y baja densidad se convirtió en un destino de turismo masivo (Córdoba, et al., 2014). El modelo de hoteles del plan europeo sólo ofrecía hospedaje y permitía la participación de otras empresas en la cadena de servicios para el turista durante su estancia, por lo tanto, había una mejor distribución de la derrama económica. Sin embargo, con la renovación de la infraestructura se produjo un crecimiento turístico vertiginoso debido a la llegada de los hoteles bajo el concepto *all inclusive* (Velasco, 2023).

Un año después se realizó el evento de *Miss* Universo 1989, también se organizó el congreso anual de la otrora OMT, con el fin de apoyar la recuperación de Cancún, mostrar que se habían superado los efectos más devastadores del huracán y recuperar el número de llegadas de turistas (Guerrero, 2011). Incluso se pretendía elevar el número de éstos con una oferta mayor. Con este proceso de turistificación surgieron nuevos nichos de mercado (Hiernaux, 1999). En este sentido, la incorporación de más intereses y actores provenientes de distintas escalas tuvo efectos importantes en el rumbo que tomaría el desarrollo turístico en los siguientes años.

El Fonatur, debido a sus limitaciones de presupuesto, se convirtió en una institución promotora de las inversiones en el turismo, se dedicaba a la venta de terrenos y a la planeación de proyectos turísticos. Siguió representando al gobierno federal y fungía como intermediaria entre gobiernos locales e inversionistas. Aunque en ese momento ya no tenía el control absoluto en las decisiones, sostuvo su presencia en la gestión de la zona hotelera de Cancún y se mantuvo con recursos económicos obtenidos de servicios de consultoría y de la venta de terrenos en los CIP's (Guerrero, 2011).

Los empresarios turísticos comenzaron a participar de manera más vigorosa en los asuntos públicos de Cancún y establecieron una agenda cercana a sus intereses (Guerrero, 2011). González señala que en 1977 se fundó la primera asociación de hoteleros de Cancún, con representatividad política a nivel local.⁹ De igual forma surgieron coaliciones entre los sectores público y privado, por ejemplo, la extinta Oficina de Visitantes y Convenciones (OVC Cancún), en la que los empresarios participaban en las decisiones sobre el uso de los recursos provenientes del erario público, esto es, el impuesto al hospedaje que se destinaba a la promoción turística. Así también, se fundaron fideicomisos que tenían el objetivo de promover los destinos turísticos quintanarroenses. La acción pública de los actores en estas coaliciones se centraba en el desarrollo del turismo y en

⁹ En la actualidad existen cinco asociaciones: Asociación de Hoteles de Cancún, Puerto Morelos e Isla Mujeres; Asociación de Hoteles de Cozumel; Asociación de Hoteles de la Riviera Maya; Asociación de Hoteles de Tulum y Asociación de Hoteles del sur de Quintana Roo.

realizar acciones que procuraran un entorno favorable para las inversiones en infraestructura, servicios y atracciones (González, 2013).

Figura 1. Zona hotelera de Cancún en el 2016



Fuente: alyssa BLACK, vía *Wikimedia Commons*.
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Skyline_cancun_mexico._\(24209557802\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Skyline_cancun_mexico._(24209557802).jpg)

Después de algunos años, los impactos del crecimiento desmedido en Cancún provocaron un significativo deterioro ambiental, así como problemas asociados al desarrollo (Jiménez, 1992). Desde un principio no se atendieron con eficiencia las necesidades de vivienda, infraestructura y servicios públicos de los grupos sociales en situación de pobreza que llegaron en busca de empleo (Velasco, 2023). A este respecto, Ana García destacó que la planeación basada en metas económicas y de crecimiento turístico respondió a los intereses de los grandes capitales, sin efecto en resultados asociados al desarrollo en Cancún, pese a que éste era su principal fundamento. El crecimiento basado en una sola actividad, sin contemplar un plan global, ni intersectorial,

además desprovisto de las características y de la problemática específica de la región que iba a desarrollar, no alcanzó las metas del desarrollo propuestas (García, 1979). En respuesta, desde las instituciones se planteó enfrentar los impactos y conflictos que generaba el turismo, con la elaboración de planes de desarrollo urbano municipales y medidas orientadas a mejorar la cobertura y calidad de los servicios para la población local (Jiménez, 1992).

1.4. Nuevos actores en la dirección del turismo en Quintana Roo y la creación de la Riviera Maya

Cancún se convirtió en un ejemplo de política turística a largo plazo, ya que a pesar de las diversas crisis, se mantuvo como un destino con éxito relativo en el turismo nacional (Hiernaux, 1999). En menos de dos décadas los indicadores económicos lo posicionaron como el destino de sol y playa más importante de México y reconocido en la escala internacional, resultado que contribuyó a consolidar la visión positiva del turismo y a impulsarlo cuasi de manera exclusiva, en detrimento de la diversificación económica del estado de Quintana Roo (Marín, 2010).

Durante la década de los noventa Cancún creció con un modelo de turismo más agresivo y con nuevos esquemas de comercialización, debido a la reciente introducción de los hoteles *all inclusive*, que atrajo mayores flujos de turistas de clase media. En este sentido, las decisiones de los gobiernos locales y empresarios se vincularon con los intereses expansionistas del turismo internacional y se transgredieron los límites establecidos en el plan maestro del Fonatur, con autorizaciones que permitían mayores densidades a las previstas (Guerrero, 2011). Por ejemplo, el Fonatur había propuesto proyectos complementarios con el fin de que la población tuviera acceso directo al mar desde la ciudad, comúnmente conocidos como “ventana al mar”. Puerto Cancún y San Buenaventura fueron proyectos que fracasaron en el cumplimiento de este objetivo, tiempo después, Puerto Cancún fue adquirido por un empresario estadounidense que privatizó el espacio construyendo residencias de lujo en edificios verticales de mayor densidad (Velasco 2023).

No obstante, el Fonatur no estuvo del todo ausente en este proceso de crecimiento turístico sin límite, continuó haciéndose cargo de la zona hotelera de Cancún, de manera reciente sigue al frente de su planeación urbana (Córdoba, 2018). Inclusive, colaboró con el gobierno municipal financiando de manera conjunta proyectos urbanos y turísticos de menor escala, ya que el primero carecía de presupuesto y en ese momento buscaba alianzas con este organismo con la intención de atraer recursos económicos del gobierno federal (Guerrero, 2011).

La red de actores que intervenía en el turismo era cada vez más amplia y compleja, además, se había convertido en la industria más redituable para las arcas del gobierno, así como para los negocios privados de políticos y sus socios empresarios. El objetivo de algunos era tener acceso al poder político y a puestos estratégicos en la función pública. Desde la década de los setenta, la presidencia del municipio Benito Juárez había sido disputada por grupos políticos estatales y el Fonatur (Guerrero, 2011). Mientras que la gubernatura del estado había sido compartida por la élite política que en la época se concentraba en Chetumal y Cozumel, las dos ciudades con mayor antigüedad y pobladas de manera previa a la creación de Cancún. Un sexenio era para el grupo político de Chetumal y otro era para el de Cozumel. Todos los gobernadores militaban en el Partido Revolucionario Institucional (PRI), el partido hegemónico en ese momento histórico del país (Barrachina, 2016).

Cinco de los nueve gobernadores que ha tenido Quintana Roo son originarios de Cozumel, pertenecientes a grupos políticos compuestos por familias que suelen disputarse la presidencia de este municipio y el gobierno del estado, aunque también han ocupado las presidencias de los municipios de Benito Juárez y Playa del Carmen (antes: Solidaridad), así como otros cargos en la administración pública federal. Las principales familias son de apellidos Joaquín y González (Carvalho, 2015). Algunas familias son de origen libanés, por ejemplo la familia Joaquín, que migró a Quintana Roo en las primeras décadas del siglo XX y comenzó con actividades comerciales para después emprender negocios en la industria de la construcción y en el turismo, con los cuales se enriqueció. Asimismo, la incursión en la política por parte de sus miembros fue exitosa, los hermanos Pedro Joaquín Coldwell

(1981-1987) y Carlos Joaquín González (2016-2022) han ocupado la gubernatura del estado, y junto con su hermana Addy Joaquín Coldwell se han desempeñado en otros cargos en los tres niveles de gobierno. Este grupo político ha sido uno de los más fuertes en el estado (Ramírez, 2014). Ocupar cargos públicos les ha permitido emprender e incrementar sus negocios, sobre todo en los ramos inmobiliario y turístico, a veces con prácticas basadas en la ilegalidad, que los ha conducido a acumular riqueza durante varias décadas (Carvalho, 2015).

El ritmo de crecimiento de Cancún era cada vez más acelerado, lo que condujo a que se desbordaran sus límites y el turismo comenzó a extenderse desde el norte hacia la zona centro del estado, debido, principalmente, a la disponibilidad de más terrenos en el corredor Cancún- Tulum (Moncada et al., 2021). De esta manera, grupos políticos y económicos se involucraron de manera directa en la creación de dos nuevos municipios: Playa del Carmen y Tulum; en total ya eran nueve. La finalidad era controlar las instituciones y nuevas concesiones territoriales (Marín, 2010; Marín, 2020). Con el antecedente del corredor Cancún-Tulum, dichos grupos unieron esfuerzos en la creación de la Riviera Maya en 1997, región turística que comprende una serie de destinos a lo largo de 130 kilómetros de litoral, del sur de Cancún hasta Tulum (Marín, 2010).

Posteriormente, dichos grupos de poder posicionaron a la Riviera Maya como una marca turística internacional y el Caribe mexicano comenzó a ser más visible a nivel nacional e internacional. En ese momento el interés del gobierno del estado era atraer inversiones y capitales a través de la venta de terrenos costeros de su propiedad a bajos precios, los cuales eran muy codiciados por las desarrolladoras inmobiliarias y el sector hotelero (Marie dit Chiro, 2021). Los inversionistas se vieron atraídos por la potencialidad de la Riviera Maya y empezaron a proliferar los grandes resorts, construidos sin respeto a la legislación ambiental (Guerrero, 2011).

El destino Riviera Maya comenzó a crecer sin control ni regulación eficiente por parte de los tres niveles de gobierno. Más aun, el gobierno del estado impulsó uno de los desarrollos inmobiliarios de lujo más conocidos de Playa del Carmen, denominado Playacar (Jiménez, 1992). En este sentido, tanto la ausencia del gobierno federal, como la falta de

ordenamiento territorial y de planeación condujeron a una importante reconfiguración del territorio, el cual era dominado por nuevos actores decisivos en la escena local y estatal (Guerrero, 2011). Este hecho provocó un fenómeno de especulación de tierras y propiedades que tuvo implicaciones negativas en el acceso a vivienda de tipo social para la clase trabajadora. Lo anterior dio lugar a la organización de un grupo de migrantes que conformaron la Unión de Colonos en 1987, con la demanda principal del derecho a la vivienda (Marie dit Chirot, 2021).

El crecimiento acelerado del turismo no respondió sólo a las acciones y esfuerzos del Estado mexicano en la escala local, al ser el turismo una actividad globalizada obedeció también a su expansión en la escala global (Clancy, 2001b), debido a la participación cada vez más activa de las empresas transnacionales. En específico, las touroperadoras y cadenas hoteleras internacionales adquirieron un papel cada vez más relevante en la dirección de esta industria hasta llegar a controlar el mercado internacional (Macías, 2009; Marín, 2009).

Con la expansión del turismo hacia el centro del estado, los destinos Cancún y la Riviera Maya se volvieron polos de atracción de inversionistas y turistas, al tiempo que un número importante de ellos, sobre todo turistas estadounidenses y canadienses, eligieron este lugar como segunda residencia. Además, fue constante el arribo de migrantes en busca de oportunidades de empleo, de distintas clases sociales y origen étnico, provenientes de las zonas rurales de la península de Yucatán, así como del sur y otras regiones del país, e incluso del extranjero. Su presencia detonó tasas de crecimiento poblacional históricas, así como una mayor demanda de servicios públicos en las zonas urbanas y las periferias, la cual rebasó las capacidades de los gobiernos estatal y municipales.

La imagen urbana de las zonas turísticas ha sido desde un principio la prioridad para los gobiernos, a diferencia de las necesidades de las ciudades y sus habitantes, quienes no ven resueltas sus demandas, en algunos casos tan básicas como el acceso al agua e infraestructura de drenaje, así como hospitales públicos suficientes.¹⁰ El discurso sobre el turismo como la principal actividad generadora de empleo, aunque éste no sea bien

¹⁰ Entrevista con Guillermo Delgado, el 27 de junio de 2022.

remunerado y precario, ha sido clave en la aceptación sin cuestionamientos de la prioridad de los proyectos turísticos por parte de la población (Córdoba, 2020).

Asimismo, el crecimiento desmedido dio lugar al fenómeno de la turistificación, que consiste en la transformación funcional del espacio, en donde proliferan actividades vinculadas, de manera directa o indirecta, al consumo de los visitantes (Calle, 2019). La dependencia económica que se generó casi de manera exclusiva en el turismo provocó transformaciones significativas en el territorio en sus aspectos económicos, políticos, socioculturales y ambientales. Esta reconfiguración territorial se ha manifestado en la exclusión de la población en espacios públicos, el caso más emblemático es el de las playas, ya que los hoteles se “apropiaron” de éstas y las blindaron con barreras visibles, como los muros; e invisibles, como actitudes clasistas y racistas por parte de los empleados para ahuyentar a quienes no son huéspedes, creando recintos cerrados exclusivos para los turistas (Córdoba, et al., 2014).

Figura 2. Vista aérea de Playa del Carmen en el 2018



Fuente: dronepicr vía *Wikimedia Commons*.

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aerial_of_Playa_del_Carmen,_Mexico_\(28708057347\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aerial_of_Playa_del_Carmen,_Mexico_(28708057347).jpg)

En el 2005 Cancún volvió a ser azotado por un huracán de categoría 5, denominado Wilma, e impactó los destinos de Cancún, Cozumel y la Riviera Maya. Debido al alto nivel de destrucción, fue la oportunidad, de nueva cuenta, para mejorar las instalaciones de los hoteles, incluso construcciones desde cero. Los hoteleros hicieron alarde de esta renovación con el fin de volver más atractivo al destino y esta vez incursionaron en nuevos nichos turísticos, tales como bodas, convenciones, salud, adultos y LGBTQ+ (Velasco, 2023).

Cancún volvió a construirse casi en su totalidad (Por Esto!, 2021). Esta vez se implementó el modelo de condominios y residencias de tiempo compartido (*time-share*), con mayores ventajas para los grandes inversionistas que el modelo *all inclusive* (Córdoba, et al., 2014). Por su parte, los gobiernos estatal y local contribuyeron con nuevas medidas, en la época Cancún ya contaba con pocos terrenos para mantener el ritmo de crecimiento, por lo que autorizaron el crecimiento vertical, en contraste con el patrón original que se caracterizaba por ser más bien horizontal (Guerrero, 2011). Estas decisiones post-crisis provocaron la posterior saturación de la zona hotelera de Cancún (Velasco, 2023). Los daños aunados a la erosión de las playas forman parte de las repercusiones que el crecimiento turístico desmedido tiene sobre el medio ambiente, las cuales se exacerban con los huracanes.

Como pudo observarse, en ambas crisis derivadas de los impactos de los huracanes, los elementos en común fueron la rápida reconstrucción de la zona hotelera de Cancún y la reorganización de los capitales para flexibilizar aún más la inversión en el destino con base en modelos de negocios cada vez más redituables para los hoteleros y desarrolladores inmobiliarios. Lo anterior es una muestra de las contradicciones en el turismo en Quintana Roo, en el discurso es promovido con el fundamento del desarrollo y en la práctica excluye de las decisiones y de los beneficios a las sociedades locales.

Consideraciones finales

Durante el siglo XX se identificaron dos transformaciones en cuanto al papel del Estado en el turismo. Primero, debido al interés del Estado en el desarrollo turístico del país desde las primeras décadas del siglo, decidió tomar la batuta con una política turística definida en la década de los setenta y tuvo un papel muy activo hasta la década de los ochenta. La creación de Cancún y su éxito económico fue el resultado más importante de la política turística de la época, fue gestado por una facción política compuesta por banqueros al interior del gobierno federal, que con apoyo político y financiero lograron cumplir objetivos institucionales cercanos a sus intereses.

La planeación del proyecto de Cancún dio prioridad a fines económicos y comerciales, y no incluyó a la sociedad local, en específico, no hubo voluntad política para atender las demandas de los escasos habitantes y de los primeros migrantes pobres que llegaron en busca de empleo. Fue una planeación basada en decisiones jerárquicas y carentes de la participación social, principio que surgió posteriormente con el desarrollo sustentable y que en el siglo XXI es fundamental para la aprobación de proyectos de desarrollo.

En el neoliberalismo ocurrió el segundo cambio importante, los procesos de privatización, desinversión y descentralización tuvieron efectos en las funciones de las instituciones que dirigían al turismo, así como en la política turística. El Fonatur ha sido la institución más representativa del gobierno federal creada para dar sustento al desarrollo turístico del país. Tuvo autonomía, financiamiento y poder para tomar decisiones en la planeación de Cancún, no obstante, sus funciones cambiaron, de actividades de planeación y creación de destinos se convirtió en una entidad intermediaria para la venta de terrenos en zonas destinadas al desarrollo de infraestructura turística. Asimismo, tal como señalan García (1979) y Marín (2022), desde un principio llevó a cabo procesos de despojo de tierras de propiedad social, para posteriormente privatizarlas a través de métodos legales e ilegales.

La transformación del Estado en el neoliberalismo obedeció a garantizar el funcionamiento del mercado, expandir sus lógicas y crear nuevos mercados (Escalante, 2015). Este actor se convirtió en un aliado del turismo actuando de manera contundente en momentos críticos, como el paso de huracanes. Estos eventos mostraron la protección exclusiva del turismo por parte de los gobiernos, grandes capitales y organismos internacionales; y lo más importante a destacar es que ponen todas las condiciones para la operación de nuevos modelos de negocio propuestos por inversionistas, los cuales garantizan la reproducción del capitalismo con mayores ventajas económicas para ellos (Córdoba, et al., 2014).

En este contexto se ha configurado un modelo de turismo de masas agresivo que beneficia principalmente a las empresas multinacionales, así como a las élites políticas y económicas en el estado de Quintana Roo, apoyado por un discurso que legitima al turismo y opaca cuestionamientos de la sociedad sobre la desigual distribución de la riqueza. Además, su crecimiento provoca graves impactos ambientales y socioculturales, que los gobiernos y organismos internacionales no han tenido la voluntad ni capacidad de regular, ya que es la actividad que genera el mayor número de empleos, por lo tanto, es la más impulsada y la que genera mayores ingresos a las arcas del gobierno. En particular, en Cancún y la Riviera Maya se implementó una economía de tipo monocultivo, sin diversificación de actividades productivas y dependientes del arribo de turistas, sobre todo internacionales (Oehmichen y Escalona, 2021).

El turismo ha atraído a distintos actores e intereses que se han disputado el control de las decisiones con el fin principal de obtener beneficios económicos. Algunos autores coinciden en que el control de las instituciones por parte de grupos de poder ha permitido la expansión de los capitales de grupos empresariales internacionales, nacionales, estatales y locales. En Cancún y la Riviera Maya, políticos y empresarios controlan bienes territoriales, instituciones e instrumentos legales para favorecer sus intereses (López y Marín, 2010). Además, los funcionarios públicos que se encuentran en posiciones estratégicas también son beneficiados de manera individual al involucrarse en estos negocios (Carvalho, 2015; Marín, 2020).

Este es el escenario del turismo en el estado de Quintana Roo, en la era de la globalización neoliberal, que recibió al gobierno de la 4T en su arribo a la presidencia de la república en el 2018. Al ser un gobierno de izquierda con una política de desarrollo que intenta distinguirse de los gobierno neoliberales, se esperaría un cambio a partir de la implementación de su política de desarrollo antineoliberal, si bien no radical porque no cuestiona las formas de reproducción del capitalismo en el turismo, por lo menos en algunos aspectos que estén dentro de la acción del Estado, con el fin de construir algunas bases para cambiar la orientación predominante del desarrollo turístico, cuyos resultados no han contribuido a la mejora de aspectos sociales.

CAPÍTULO 2. EL PROYECTO TREN MAYA EN QUINTANA ROO Y LA POLÍTICA DE DESARROLLO DEL GOBIERNO DE LA 4T

Introducción

Este capítulo tiene como objetivo analizar cómo la política de desarrollo del gobierno de la 4T impulsó el turismo como economía y como modelo de desarrollo en el estado de Quintana Roo, mediante la identificación de los principios rectores, tales como, la separación del Estado y de las élites económicas, terminar con la corrupción y los privilegios de las élites político-económicas, fortalecer al Estado en las decisiones de política económica y beneficiar a todos los sectores sociales, sobre todo a los pobres. El fin es examinar cómo estos fundamentos sociales se materializaron en el Tren Maya, proyecto emblemático de este gobierno y del turismo contemporáneo. Quintana Roo, entidad considerada como el barómetro del turismo nacional, ofreció un escenario en el ámbito del desarrollo que permitió observar la actuación del Estado y la relación que establece con los actores sociales que participan en el turismo.

Aunque el gobierno de la 4T comenzó su administración con un gran apoyo popular, al mismo tiempo era atacado por una oposición conformada principalmente por políticos y empresarios que gozaron de privilegios en las administraciones anteriores. En este sentido, dicho proyecto de infraestructura y ordenamiento territorial, que se implementó en nombre del desarrollo, suscitó un gran debate nacional a partir de un fenómeno de polarización política que permeó en la sociedad en su conjunto con el triunfo del presidente Andrés Manuel López Obrador en el 2018. El debate fue alimentado por grandes intereses económicos que contaron con el respaldo de los medios de comunicación y ciudadanos, sobre todo a través de las redes sociales digitales.

En un contexto de cambio político, el gobierno de la 4T planteó una política de desarrollo antineoliberal, aunque no anticapitalista, que fortalecería la intervención del

Estado y daría prioridad a atender las necesidades de los pobres, no obstante, la esencia del proyecto Tren Maya mostró un resultado distinto en el ámbito social y de ahí emanaron contradicciones fundamentales entre el discurso y la práctica de su política de desarrollo. A manera de antecedente, los componentes social y ambiental han sido sistemáticamente soslayados por el turismo en la era neoliberal y señalados por el ala crítica de la academia como dos asignaturas pendientes en el modelo de desarrollo turístico dominante, ya que el modelo de masas ha dado prioridad al incremento de cifras e indicadores económicos y a la mercantilización del espacio para la reproducción del capital, en detrimento del desarrollo sustentable.

Por su parte, LaDuke y Cowen (2020) arguyen que las obras de infraestructura han sido un medio para la imposición de sistemas neocoloniales y sistemas económicos basados en procesos de acumulación por desposesión, señalados por Harvey. Si una sociedad busca transformar esta realidad debe dirigir sus esfuerzos en rehacer sus sistemas sociotécnicos y ello implica crear infraestructura con otros fines, a favor de la vida y de la justicia social. De este modo, resulta cuestionable el alcance del proyecto Tren Maya para transformar el sur del país, ya que la visión institucional del desarrollo adoptada por el gobierno de la 4T no dista mucho de las políticas neoliberales, aunque presenta matices que se destacan en los distintos apartados del capítulo. A partir de esta premisa vale la pena preguntarse, ¿cómo hará justicia el gobierno de la 4T a los pobres de la región, en específico al pueblo maya, que ha sido históricamente excluido de las decisiones y de los beneficios del turismo por los gobiernos neoliberales?

2.1. El proyecto Tren Maya en el marco de la política de desarrollo del gobierno de la 4T

El primer gobierno (autoproclamado) de izquierda en México, el gobierno de la Cuarta Transformación (4T),¹¹ planteó desde el inicio un combate a las políticas neoliberales a través de un nuevo régimen político, el cual contempla políticas dirigidas a la erradicación

¹¹ Este término hace alusión a tres eventos históricos que marcaron la historia de México, a saber: la Independencia (1810), la Reforma (1858) y la Revolución (1910); y la llamada Cuarta Transformación sería el cuarto suceso histórico que cambiaría el rumbo del país por la vía pacífica en el siglo XXI.

de la pobreza, la desigualdad, el privilegio de las élites políticas y económicas, y la corrupción. Este gobierno dice estar en contra de los principios del neoliberalismo relacionados con el Estado mínimo y propuso consolidarlo como el actor clave en las decisiones de la política social y la política económica del país (DOF, 2019).

El primer periodo del gobierno de la 4T fue encabezado por el presidente Andrés Manuel López Obrador (2018-2024).¹² En su política de desarrollo argumentó que el modelo neoliberal implementado en México desde la década de los ochenta tuvo consecuencias negativas en aspectos sociales y económicos, y su gobierno llevaría a cabo acciones contundentes para alcanzar el anhelado desarrollo en un país con cerca de la mitad de su población en situación de pobreza. Con el fin de atender los rezagos socioeconómicos, propuso una serie de proyectos estratégicos que contribuirían al desarrollo económico y al bienestar social, estos fueron: el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) en la Ciudad de México;¹³ la Refinería Olmeca en Dos Bocas, Tabasco, dedicada a fortalecer el sector energético; el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Los tres últimos destinados a la región sur-sureste de México (DOF, 2019).

El Tren Maya y el Corredor Interoceánico fueron los proyectos de infraestructura más ambiciosos, debido a su magnitud y a la inversión pública destinada. El primero es un proyecto de ordenamiento territorial que impulsa el turismo principalmente en la península de Yucatán, y se advirtió desde un principio que éste sería el proyecto emblemático del gobierno de la 4T y del turismo contemporáneo (DOF, 2019). El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es un proyecto de desarrollo industrial que incluye una vía ferroviaria en los estados de Oaxaca y Veracruz, consiste en un paso interoceánico de conexión entre el Atlántico y el Pacífico, con planes de extender la vía hasta Guatemala. En

¹² Comúnmente llamado el primer piso de la Cuarta Transformación, ya que el 1 de octubre de 2024 tomó protesta la primera presidenta de México Claudia Sheinbaum Pardo (2024-2030), quien forma parte de este grupo político y a su gobierno lo han denominado el segundo piso de la Cuarta Transformación.

¹³ Este proyecto en particular generó un conflicto entre el gobierno federal y empresarios, por ser una propuesta alterna al proyecto denominado Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco, aprobado en la administración del ex presidente Enrique Peña Nieto y apoyado por un grupo de empresarios que participarían en su construcción. El presidente López Obrador decidió eliminar dicho proyecto debido a impactos ambientales y en su lugar, propuso construir el AIFA en Santa Lucía y mantener en funciones el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (El Financiero, 2024).

la región del Istmo se encuentran recursos susceptibles de ser aprovechados, entre ellos el petróleo, los recursos minerales y bioculturales (Ceceña y Prieto, 2023).

Las vías ferroviarias de los dos proyectos mencionados tienen un punto de conexión en Palenque, en el estado de Chiapas. Las actividades enunciadas a desarrollar en ambos proyectos fueron: construcción, turismo, desarrollo urbano, creación de parques industriales, maquiladoras y venta de artesanías en las estaciones del tren (Ceceña y Prieto, 2023). Los objetivos principales que se plantearon fue el crecimiento económico y la erradicación de la pobreza en el sur-sureste, región donde la población indígena es mayoritaria (INEGI, 2024b), caracterizada por altos índices de pobreza y desigualdad, así como por una marginación histórica (DOF, 2019). El gobierno de la 4T argumentó que los principales beneficiarios de dichos proyectos serían los habitantes de la región, aludiendo al principio de su política social: “por el bien de todos, primero los pobres”.

El representante del poder ejecutivo mostró premura para comenzar con estas obras de infraestructura, con el fin de poder inaugurarlas antes de terminar su sexenio; por esta razón convocó desde el primer año de su gobierno, el 2018, a realizar los procesos de consulta pública sobre los proyectos estratégicos para el país (Rodríguez, 2020; Gasparello y Núñez, 2021). El gobierno federal llevó la batuta de los proyectos a través de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) y la Secretaría de Marina (Semar).¹⁴ La intervención en la región fue legitimada con un discurso de desarrollo y justicia social, por la llamada deuda histórica con los pueblos indígenas (DOF, 2019).

Es importante mencionar que el presidente López Obrador es originario de dicha región, nació en Tepetitán, municipio de Macuspana, localizado en el estado de Tabasco, y sostuvo en repetidas ocasiones que durante su gestión favorecería al sur de México debido al abandono histórico de los gobiernos neoliberales. “Ahora es hora del sureste”, fue una de sus frases con la que selló este compromiso. Los aspectos discursivos sobre esta región han sido la base para construir una narrativa que ha justificado la propuesta de desarrollo

¹⁴ Por decisión del presidente, el proyecto Tren Maya fue dirigido en un principio por el Fonatur y posteriormente por la Sedena. El cambio en la dirección del proyecto se explica en el apartado 2.2 de este capítulo.

antineoliberal del gobierno de la 4T, la cual plantea que éste puede alcanzarse a través de las grandes inversiones públicas en proyectos que impulsen actividades económicas y que propicien el desarrollo urbano, ya que de esta manera se generaría empleo, se otorgarían servicios públicos y mejoraría la calidad de vida de la población, sobre todo de las zonas más marginadas de la región. Esta visión considera que las zonas rurales son sinónimo de atraso y las ciudades representan la modernidad y el desarrollo, la cual suele contraponerse a otras visiones de la ciudadanía.

2.1.1. Aspectos importantes sobre el proyecto Tren Maya

El Tren Maya es un proyecto de infraestructura y ordenamiento territorial dirigido a impulsar el desarrollo turístico. El servicio de transporte es para turistas y habitantes de la región, y próximamente también transportará mercancías. El sistema ferroviario conecta ciudades y poblaciones rurales de cinco estados del sur del país: Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo; los últimos tres conforman la península de Yucatán. Quintana Roo es el estado con mayor dependencia de su economía en el turismo y con menor diversificación económica, colinda con el Mar Caribe y alberga a los destinos turísticos de sol y playa más consolidados del país, Cancún y la Riviera Maya.

El tren pasa por 40 municipios y 181 localidades a lo largo de 1,554 kilómetros de vía ferroviaria que comprende centros turísticos, ciudades, ejidos, comunidades indígenas y mestizas, zonas arqueológicas, así como Áreas Naturales Protegidas. A lo largo de la ruta se construyeron 20 estaciones, 14 paraderos, bases de mantenimiento de los trenes y de las vías, así como talleres y cocheras.¹⁵ Del total de 1,554 kilómetros, se pretende que 864 sean híbridos de una sola vía y 690 sean eléctricos de doble vía. Quintana Roo es el único estado que tendría en su totalidad doble vía electrificada,¹⁶ ya que en la actualidad es híbrido.¹⁷

¹⁵ Información proporcionada por el otrora Director del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) Javier May Rodríguez, en la Conferencia matutina del gobierno federal, el 11 de noviembre de 2022. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

¹⁶ Conferencia matutina del gobierno federal, el 19 de junio de 2023. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

¹⁷ Comunicación personal con Julio Acosta (pseudónimo) el 25 de julio de 2024.

En el discurso oficial se ha planteado que el Tren Maya contribuirá al desarrollo sustentable mediante el cumplimiento de los objetivos del proyecto. En este sentido, el fin prioritario es el desarrollo socioeconómico, el cual se lograría con el fortalecimiento del turismo y la reactivación de otras industrias con potencial en la región. Los objetivos enfatizan la importancia de incluir la participación social, el respeto y la preservación de las culturales locales y los recursos naturales, así como fortalecer el ordenamiento territorial de la península de Yucatán (Cámara de Diputados, 2019; Fonatur, 2019).

En un principio, el gobierno de la 4T estipuló que el proyecto Tren Maya se realizaría con contratos de inversión mixta (sustentados en la Ley de Asociaciones Público Privadas) en los principales componentes del proyecto, tales como: vías férreas, material rodante, sistemas, estaciones y operación. Originalmente el 10% lo proveería el sector público y el 90% el sector privado (Cámara de Diputados, 2019; Fonatur, 2019). Esta primera propuesta no procedió y el gobierno federal, siguiendo su principio de fortalecer al Estado en las decisiones económicas, decidió que el megaproyecto se construyera sólo con recursos públicos, con una cifra inicial que oscilaba entre 120 y 150 mil millones de pesos (Cámara de Diputados, 2019). Dicha cantidad se elevó posteriormente debido, entre otras razones, a los gastos no previstos o subestimados que implica una obra de infraestructura de esta envergadura. En algunas fuentes se mencionó una inversión total de 200 mil millones de pesos (México, cómo vamos, s.f.), aunque el presidente López Obrador señaló que podría llegar a los 500 mil millones de pesos, con el énfasis en que esta inversión pública en la región no tenía precedente y no implicaba deuda. No obstante, sí contempló recortes significativos de presupuesto a otros sectores de interés público bajo el principio de austeridad republicana.

La obra arrancó en los primeros meses del 2020, con procesos de consulta pública de manera simultánea y con la supervisión personal del primer mandatario, quien viajaba continuamente para dar seguimiento al avance. La obra se dividió en siete tramos, en la construcción participaron la Sedena y cuatro consorcios privados que obtuvieron contratos a través de licitación pública emitida por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), estos fueron: Grupo Carso, Grupo Indi, ICA y Mota Engil. Véase la tabla 1 y la figura 3. Se generó un importante número de empleos para habitantes de la región y de

otros estados. Los salarios de los trabajadores de la construcción eran superiores al promedio.¹⁸ De acuerdo con un funcionario público del estado de Quintana Roo, inclusive los empleos sin especialización eran mejor pagados en esta obra que en las empresas turísticas.¹⁹

Tabla 1. Los siete tramos del Tren Maya

Tramo	Kilómetros	Circuito	Estados	Consortio o institución responsable de la construcción
1	228	Palenque - Escárcega	Chiapas y Campeche	Grupo Carso
2	235	Escárcega - Calkiní	Campeche	Grupo Indi
3	172	Calkiní - Izamal	Campeche y Yucatán	Grupo Indi
4	257	Izamal - Cancún	Yucatán y Quintana Roo	ICA (Ingenieros Civiles y Asociados)
5	121	Cancún - Tulum	Quintana Roo	-----
5 norte	54	Cancún - Playa del Carmen	Quintana Roo	Sedena
5 sur	67	Playa del Carmen – Tulum	Quintana Roo	ICA, Mota-Engil y Grupo Indi
6	254	Tulum-Bacalar	Quintana Roo	Sedena
7	287	Bacalar-Escárcega	Quintana Roo y Campeche	Sedena
Total: 1,554				

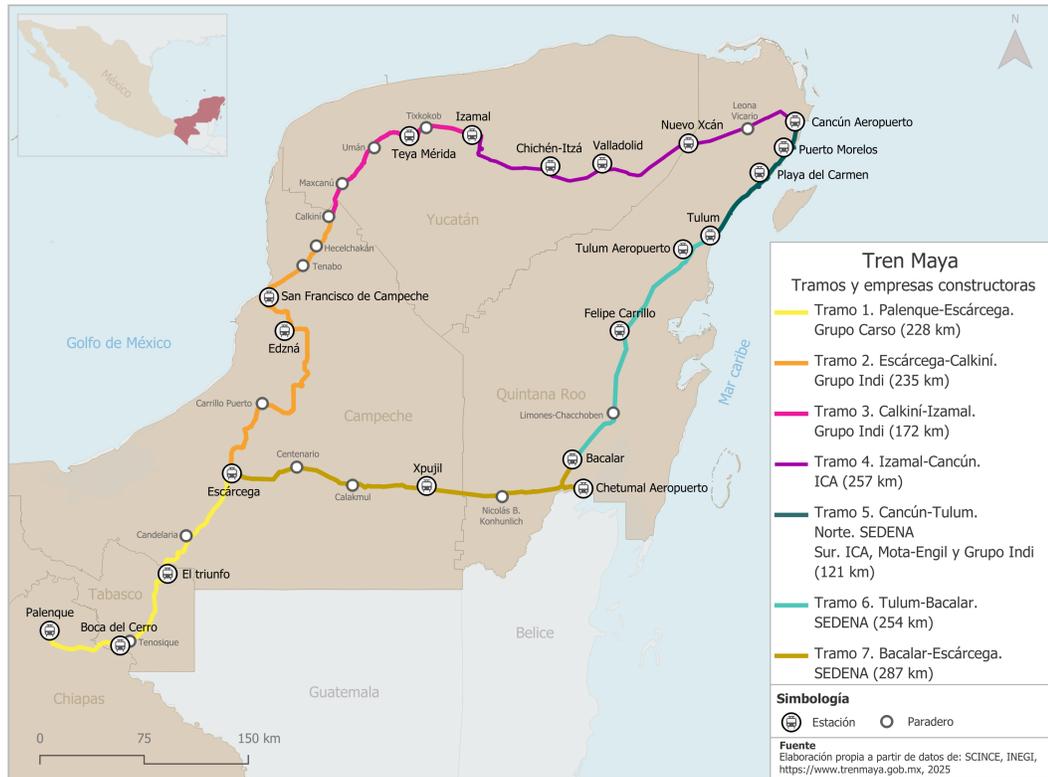
Fuente: Elaboración propia con datos oficiales del gobierno federal.²⁰

¹⁸ Entrevista con Jesús Tolentino, el 27 de julio de 2023.

¹⁹ Entrevista con Andrés Aguilar, el 1 de agosto de 2023.

²⁰ Conferencia matutina del gobierno federal, el 25 de octubre de 2022. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

Figura 3. Mapa. La Ruta del Tren Maya



En cuanto a la construcción de los trenes, la empresa *Alstom Transport Mexico*, de origen francés, ganó la licitación pública y obtuvo un contrato por mil millones de euros para diseñar, construir y entregar 42 trenes, los sistemas ferroviarios, talleres y cocheras. Los trenes largos cuentan con siete vagones, miden 169 metros y tienen capacidad para 450 pasajeros; y los trenes cortos tienen cuatro vagones, miden 98.5 metros y tienen capacidad para 230 pasajeros. Los trenes cuentan con restaurante, cafetería, coche cama, internet a bordo, porta equipajes, porta bicicletas, climatización, baños y asientos confortables.²¹

²¹ La fabricación de los trenes se llevó a cabo en la planta de Ciudad Sahagún, en el estado de Hidalgo. El tipo de tren es *X trapolis*, que es un tren eléctrico de *Alstom* con un diseño exclusivo para México. Para el Tren Maya se diseñaron tres subtipos con nombres mayas: los trenes estándar, llamados *Xinba*; los trenes con restaurante, llamados *Janal*; y los trenes con camarotes para distancias largas, llamados *P'atal*. La información se obtuvo en el sitio web oficial de la empresa. <https://www.alstom.com/es/proyecto-del-tren-maya>

El gobierno informó que como parte de su compromiso con la conservación del medio ambiente, el 54% de los trenes tendría un sistema híbrido, que es una combinación de energía eléctrica, para reducir emisiones contaminantes, y de diésel UBA (Ultra Bajo Azufre), que es un combustible con menor contenido de azufre, que será producido por la empresa estatal Petróleos Mexicanos (Pemex). En el mercado se le conoce como Pemex Diésel ecológico y se informó que ya se comercializa en la región.

El Tren Maya comenzó a operar de manera parcial el 15 diciembre de 2023. Un año después de haber iniciado las operaciones, en diciembre de 2024 se informó haber otorgado el servicio a un total de 630,182 pasajeros, sin embargo, la meta original fue de tres millones (Tinoco, 2024). La mayoría de los usuarios fueron turistas nacionales, le siguieron los locales, las personas acreedoras de una tarifa especial y por último los turistas internacionales.²² El gobierno federal aseguró que construirá la infraestructura necesaria en el 2025 para comenzar a operar también como transporte de carga.²³

Este proyecto va más allá de un tren. De acuerdo con el objetivo institucional de ordenamiento territorial de la península de Yucatán, se propuso la creación de “polos de desarrollo”, también llamadas “comunidades sustentables”, alrededor de las estaciones, con la finalidad de brindar servicios e infraestructura pública que demandan las poblaciones. Se puntualizó que se construirían nuevas viviendas e infraestructura turística, y se atraerían inversiones para impulsar actividades económicas. El desarrollo de infraestructura se realizaría en ciudades y comunidades rurales existentes y de nueva creación (ONU-Hábitat y Fonatur, 2021). Se trata de un modelo de urbanización como motor de desarrollo, que está en función del turismo (Marín, 2023c).

El Tren Maya se extiende en tierras ejidales mayas y en Áreas Naturales Protegidas (Marín, 2022), lo que se interpreta en principio como un riesgo para la población local y los

²² La tarifa especial es para habitantes de los cinco estados que recorren el tren, así como para estudiantes, profesores, adultos mayores y personas con alguna discapacidad física. Información obtenida en el sitio web oficial del Tren Maya.

²³ Información proporcionada por el Director del Tren Maya, el general Óscar David Lozano Águila, en las Conferencias matutinas del gobierno federal del 29 de julio y del 21 de agosto de 2024. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

recursos naturales. Un ejemplo de ello es lo ocurrido en la Reserva de la Biósfera de Calakmul,²⁴ que alberga la Zona Arqueológica de Calakmul, ambas declaradas Patrimonio Mundial Mixto Cultural y Natural por la UNESCO en el 2014 y localizadas en el sur del estado de Campeche. Pese a las restricciones que establece la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), en dicha reserva se construyó un paradero del tren y un hotel,²⁵ éste último fue edificado en un terreno de 2.5 hectáreas (Grasreiner, 2024). Se trata de uno de los seis hoteles en las zonas arqueológicas mayas del circuito ferroviario,²⁶ que contempló el proyecto como infraestructura complementaria al Tren Maya, con la finalidad de dotar de servicios a las zonas más alejadas de los destinos turísticos consolidados o de las ciudades más grandes. También se pretende que la estancia de los visitantes sea más prolongada al tener servicios de hospedaje y alimentación, en teoría se captará una mayor derrama económica. En ese sentido, este mecanismo de penetración tierra adentro favorecerá la expansión del turismo masivo en los ecosistemas más representativos de la región, las selvas y los bosques tropicales.

2.1.2. Antecedentes del transporte ferroviario en el sur-sureste y su impulso desde el gobierno de la 4T como área prioritaria para el desarrollo nacional

Los proyectos de infraestructura ferroviaria y carretera en el siglo XX en la región sur-sureste, emanaron de políticas públicas que impulsaban su integración con el resto del país, especialmente con la región centro, en aras de erradicar el aislamiento histórico y la desigualdad regional entre el centro-norte y el sur-sureste del país, desigualdad histórica. En el gobierno del presidente Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) surgió una iniciativa que consistía en crear una vía ferroviaria y conectarla a dos ya existentes, éstas eran: Ferrocarril

²⁴ La Reserva de la Biósfera de Calakmul fue creada en 1989 con 723 mil hectáreas. De acuerdo con el artículo 44 de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), la Reserva de la Biósfera es la máxima categoría de las Áreas Naturales Protegidas en México, las actividades permitidas en la zona núcleo son sólo de conservación y en las zonas de amortiguamiento pueden realizarse solamente actividades productivas emprendidas por las comunidades que habiten esta área.

²⁵ El hotel se encuentra a 10 kilómetros de la zona arqueológica y a 51 kilómetros del paradero Calakmul, cuenta con 144 habitaciones distribuidas en dos torres de dos niveles cada una y un estacionamiento con capacidad para 392 vehículos. Información obtenida en el sitio web oficial de hoteles Tren Maya.

²⁶ Las zonas arqueológicas mayas que se encuentran en la ruta del Tren Maya son: Calakmul y Edzná, en Campeche; Tulum, en Quintana Roo; Palenque, en Chiapas; Chichén Itzá y Uxmal en Yucatán.

Nacional de Tehuantepec y Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Posteriormente, dicha iniciativa se convirtió en proyecto del presidente Lázaro Cárdenas del Río (1934-1940), que dio inicio en 1936 con la construcción del llamado Ferrocarril del Sureste (SCT, s.f.). El entonces primer mandatario decidió desarrollar este sector y nacionalizó en 1937 la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, la cual había sido fundada en 1908. En adelante, esta empresa estatal operó en el país los servicios de transporte de pasajeros y de carga.²⁷

El Ferrocarril del Sureste comprendió 735 kilómetros de vías ferroviarias desde Coatzacoalcos, Veracruz hasta Campeche, y fungió como medio de transporte de personas y mercancías en esta región inhóspita cubierta de selva tropical. A la postre, se realizaron obras en Campeche y mejoras en los ferrocarriles de Yucatán que dieron lugar a una fusión en 1969, para convertirse en Ferrocarriles Unidos del Sureste, y conectar a Campeche y Yucatán. El tren atrajo migrantes de otros lugares del país interesados en obtener tierras y empleo, también arribó población de las zonas rurales a las ciudades. Posteriormente surgieron algunas iniciativas de gobernantes de los estados de esta región con la intención de construir extensiones, comúnmente llamadas ramales, a partir de la ruta original, y llegar, por ejemplo, a las costas del entonces territorio federal de Quintana Roo, sin embargo, no se concretaron (Gasparello y Díaz, 2023). En la época, Cancún era aún un proyecto en la planeación del Banco de México.

El desarrollo ferroviario en el sur-sureste por parte del Estado mexicano había sido justificado por el aislamiento de esta región y la necesidad de implementar un sistema de transporte que conectara a las poblaciones con el centro del país, y que impulsara distintas industrias que contribuirían al desarrollo económico y a la erradicación de la pobreza. En la concepción de los gobiernos, en esta región pobre y marginada debían implementarse propuestas modernizadoras, que en este caso consistían en infraestructura que promovía principalmente el desarrollo industrial (Gasparello y Díaz, 2023). Sin embargo, cabe resaltar que, en específico, la península de Yucatán ha estado vinculada a la escala

²⁷ Conferencia matutina del gobierno federal, el 9 de octubre de 2024. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

internacional a través de actividades económicas ligadas a capitales y mercados globales, tales como la industria henequenera, maderera, chiclera y posteriormente el turismo (Marín, 2008).

La etapa de mayor auge en el uso del tren fue de la década de los cincuenta a inicios de la década de los ochenta. El desarrollo de carreteras, puertos y aeropuertos condujo a un desuso paulatino del ferrocarril. Los aeropuertos y las carreteras se convirtieron en la infraestructura más importante para conectar a la región. Lo anterior estuvo aunado al abandono de la industria ferroviaria, que con el tiempo devino obsoleta e ineficiente, y en el marco del neoliberalismo, el gobierno federal decidió desmantelarla. La privatización de los ferrocarriles se concretó en la administración del presidente Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000), con la publicación de la reforma al artículo 28 constitucional en el Diario Oficial de la Federación, que permitió la inversión privada en la industria ferroviaria mediante el otorgamiento de concesiones por parte del Estado a particulares (Gasparello y Díaz, 2023).

En este sentido, en 1995 se privatizó la empresa pública Ferrocarriles Nacionales de México y con ello se canceló el servicio de transporte de pasajeros en tren, en consecuencia, predominaron los trenes de carga. El gobierno federal otorgó en concesión las vías troncales que corrían hacia el norte del país y las vías troncales del sureste. El tramo Palenque, Chiapas – Mérida, Yucatán se concesionó a la empresa estadounidense *Genesee Wyoming*, aunque en el 2005 renunció a la concesión por una controversia con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), debido a las costosas reparaciones de los destrozos ocasionados por el huracán *Stan* en el 2005 (Gasparello y Díaz, 2023). El gobierno sólo mantuvo bajo su control el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (DOF, 2023b), por ser una zona estratégica para la geopolítica y propuso en 1996 el Megaproyecto del Istmo de Tehuantepec, aunque no se realizó.

Posteriormente, el gobierno federal sucesor, encabezado por Vicente Fox Quesada (2000-2006), presentó en el 2001 el Plan Puebla-Panamá (PPP), que consistía en la integración comercial de nueve estados del sur-sureste de México y los siete países del istmo centroamericano. El aspecto en común de ambas regiones era el bajo crecimiento

económico que se atribuía a políticas comerciales dirigidas al mercado interno. Con el objetivo de revertir esta situación se planteó la conexión a través de infraestructura carretera, ferroviaria y portuaria desde el estado de Puebla en México hasta Panamá, así como el impulso de proyectos de inversión que detonarían el crecimiento económico, en los que se aprovecharía el potencial en mano de obra, ya que todo el territorio concentraba alrededor de 60 millones de habitantes. El PPP promovía el impulso de la agroindustria, industria textil, partes electrónicas, autopartes, petroquímica y turismo. Además de los estados nacionales, los organismos internacionales y la banca de desarrollo internacional mostraron interés en apoyar el proyecto con financiamiento. Pese a la aprobación que obtuvo en poco tiempo, incluso de países ajenos al proyecto, el gobierno mexicano decidió finalmente no llevarlo a cabo (Pérez y Sierra, 2001).

Después de casi dos décadas de privatización, el presidente Enrique Peña Nieto (2012-2018) presentó en diciembre de 2012 una propuesta de tren turístico para detonar el desarrollo en el sureste del país, lo llamó Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado (SCT, 2012). Este gobierno, también de corte neoliberal, destacó la necesidad de atender la región con este proyecto que impulsaría la competitividad económica a través de la atracción de inversiones y la creación de empleos (DOF, 2013). En concreto, se construirían 278 kilómetros de vías ferroviarias con asociación público-privada, que conectarían los estados de Yucatán y Quintana Roo. El tren transportaría pasajeros, material de construcción y productos de Pemex. La licitación pública del proyecto se llevó a cabo en el 2014, posteriormente se realizaron estudios preliminares y la obra daría inicio ese mismo año. Sin embargo, en el 2015 el gobierno decidió cancelarlo e informó que su decisión se debió a recortes al presupuesto público (Marín, 2022).

Con el arribo del gobierno de la 4T a la presidencia se realizaron acciones contundentes para impulsar al sector ferroviario, fundamentalmente en el sur del país, con el argumento de desarrollar esta región y de volver a conectar a las poblaciones con el resto del país a través de este medio de transporte. El presidente López Obrador promovió reformas en el 2018 con la finalidad de restablecer el servicio de pasajeros en los trenes, ya que sólo estaba permitido el servicio de carga. Esta decisión fue necesaria para comenzar a operar el Tren Maya, el Tren del Istmo de Tehuantepec y el Tren “El Insurgente” durante

su administración. Este último es un tren urbano sólo de pasajeros, con un circuito que conecta a la Zona Metropolitana de Toluca en el Estado de México con el poniente de la Ciudad de México. En total, en su administración se habilitaron 2,240 kilómetros de servicio ferroviario para el desplazamiento de personas y de mercancías.²⁸

El día 20 de noviembre de 2023 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto relativo a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, como área prioritaria para el desarrollo nacional, y en el mes de octubre de 2024 se culminó el proceso con la reforma al artículo 28 de la Constitución. De esta manera, se recuperó el dominio del Estado para operar dicho servicio. El gobierno promoverá el servicio de pasajeros en las rutas existentes de carga a través de concesiones a la Sedena, a la Semar y a particulares, aunque se especificó que se dará prioridad a las empresas que ya operan el transporte de carga (DOF, 2023b).

La reforma al artículo 28 constitucional se concretó en la administración de la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo (2024-2030), quien por ser parte del grupo político de la Cuarta Transformación, se comprometió a superar el resultado de su antecesor y habilitar tres mil kilómetros más de vías ferroviarias, que se destinarán al servicio de transporte en tren para pasajeros en diferentes regiones del país.²⁹ Las acciones en su conjunto muestran el impulso del gobierno de la 4T al sector ferroviario, siendo uno de los principales fines el desarrollo de industrias como la energética, la agroindustria, el desarrollo tecnológico y el turismo (Gasparello, 2022). A diferencia de los gobiernos neoliberales, la intervención del gobierno de la 4T fue contundente en este sector, ejemplo de ello es la creación de empresas públicas para operar los proyectos realizados, bajo la dirección de la Sedena y la Semar.

²⁸ Conferencia matutina del gobierno federal, el 9 de octubre de 2024. Facebook de Claudia Sheinbaum Pardo.

²⁹ Conferencia matutina del gobierno federal, el 9 de octubre de 2024. Facebook de Claudia Sheinbaum Pardo.

2.1.3. El Tren Maya, el proyecto más controversial del gobierno de la 4T en un contexto de polarización social en México

A diferencia del proyecto de tren turístico del presidente Peña Nieto, el Tren Maya se convirtió desde el inicio en el proyecto del gobierno de la 4T más discutido en todo el país. La controversia que desencadenó suele ser atribuida a los impactos ambientales que provocaría una obra de tal envergadura y sin precedentes (López, 2023), así como a las irregularidades en los procesos de planeación y construcción, y a la falta de información en las consultas públicas (Gasparello y Núñez, 2021; Marín, 2021). Sin embargo, también hace falta abordar una explicación desde una perspectiva política, a partir de la gestación de la polarización social en el escenario de la política.

El Tren Maya se enmarca en un fenómeno de polarización social, el cual tiene origen en un hartazgo de la sociedad respecto a los resultados de la política neoliberal, donde no sólo los pobres estaban inconformes, sino que despertó la indignación de diversos sectores sociales frente a la desigualdad socioeconómica. Dicho hartazgo se reflejó en el ámbito electoral, ya que hubo altas expectativas de un cambio en la transición política del año 2000, sin embargo, los resultados fueron desastrosos para la clase trabajadora y los pobres. Esa suerte de anhelo continuó en la sociedad y la izquierda lo ha capitalizado en los últimos 25 años, la idea de transformar al país aunque no era nueva, el gobierno de la 4T la condujo hacia una dirección antineoliberal y basada en fundamentos sociales, la cual tuvo aceptación sobre todo en los sectores populares. El presidente López Obrador basó su propuesta de transformación en los siguientes principios: la separación del Estado y de las élites económicas, terminar con la corrupción y los privilegios de las élites político-económicas, fortalecer al Estado en las decisiones de política económica y beneficiar a todos los sectores sociales pero sobre todo a los pobres.

La propuesta de un nuevo proyecto de nación del gobierno de la 4T ha sido un tema de discusión a nivel nacional que ha permeado en la sociedad en su conjunto. En la academia se puso en entredicho desde un principio que fuera un gobierno de izquierda, puesto que algunas de las decisiones que había tomado en diversos asuntos públicos se consideraban contradictorias, de acuerdo a lo que se pregona en el discurso. En este

sentido surgió el cuestionamiento de si realmente se estaba poniendo en marcha un nuevo proyecto de nación (Garduño y Gasparello, 2022). Independientemente de las críticas y los cuestionamientos sobre el cambio de régimen con el gobierno de la 4T, puede afirmarse que se trata de una nueva etapa en el sistema político mexicano, que fue configurándose en el ámbito electoral y la sociedad jugó un rol importante en ese proceso al ofrecer su respaldo a un proyecto con principios sociales.

Desde la década de los ochenta del siglo XX al 2018, los dos partidos políticos dominantes que ocuparon la presidencia de la república fueron el Partido Revolucionario Institucional (PRI) y el Partido Acción Nacional (PAN).³⁰ Después de varias décadas del PRI en el poder, el presidente Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), militante de dicho partido, intentó legitimarse con la idea de democratizar al país a través de la creación de nuevas instituciones, ejemplo de ello fue la fundación del Instituto Federal Electoral (IFE) en 1990, órgano constitucional autónomo encargado en adelante de organizar las elecciones federales.³¹

Asimismo, pese a que en su origen el PRI y el PAN habían sido partidos opositores, decidieron establecer una alianza estratégica para compartir el poder, simular una democracia electoral y por lo tanto, mantener sus privilegios mediante la continuidad de la implementación de políticas neoliberales. Siguiendo a Aragón y Cárdenas (2020) emergió una clase dominante público-privada que defendió intereses empresariales en la toma de decisiones sobre asuntos de interés público. Lo anterior daba cuenta de la existencia de un grupo de individuos que fluctuaba entre los sectores público y privado,³² así como de una posible “captura del Estado” por parte de élites empresariales.

El régimen se componía de alianzas del PRI con el PAN, mancuerna comúnmente llamada “PRIAN”; y años después con el partido de izquierda, el Partido de la Revolución

³⁰ El PRI fue el partido hegemónico que se mantuvo en el poder por poco más de 70 años, la pluralidad se abrió camino poco a poco con el surgimiento y consolidación de otros partidos políticos. El PAN se fundó en 1939 como opositor a los gobiernos posrevolucionarios del PRI, identificado como un partido de derecha que ha defendido principalmente los intereses del sector privado.

³¹ En el 2014 cambió su nombre a Instituto Nacional Electoral (INE).

³² Fenómeno denominado puertas giratorias o *pantouflage*.

Democrática (PRD). De este modo se pactó la transición democrática en el año 2000 con el triunfo de Vicente Fox, candidato del PAN en coalición con el Partido Verde Ecologista de México (PVEM), en las elecciones presidenciales.³³ El régimen compró a periodistas e intelectuales que con sus opiniones y análisis contribuyeron a la simulación de una incipiente democracia en el país. Para el antropólogo Jorge Alonso, la transición fue apoyada por millones de mexicanos debido al hartazgo social, consecuencia de las prácticas autoritarias y corruptas de los gobiernos del PRI, así como por el fracaso de la política neoliberal, cuyo resultado era una economía estancada y el incremento constante de la pobreza (Alonso, 2005).

En este contexto político, el cambio prometido a la sociedad no llegó, ya que los gobiernos panistas dieron continuidad a las políticas neoliberales hasta el año 2012 que gobernaron al país, y mantuvieron los privilegios de una clase media y alta del país.³⁴ Posteriormente, el llamado “nuevo PRI” regresó a la presidencia, Peña Nieto fue el ganador en los comicios del 1 de julio de 2012. A este presidente se le relacionaba con la corrupción y el autoritarismo del PRI de décadas pasadas, por casos de violaciones a los derechos humanos,³⁵ u otros que trascendieron como la desaparición de los 43 estudiantes de Ayotzinapa, en el estado de Guerrero, caso en el que presuntamente participó el ejército mexicano y el Estado lo ha dejado impune hasta el momento actual. En su política económica hubo claroscuros, se generó crecimiento económico y empleo, en contraste con el aumento de la deuda externa y la baja calidad en los empleos. Así, por ejemplo, el nivel

³³ Elecciones federales 2000. Instituto Federal Electoral (IFE).

<https://portalanterior.ine.mx/documentos/RESELEC/esta2000/inipres.htm>

³⁴ El segundo sexenio panista fue encabezado por el presidente Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012), quien fue particularmente criticado por una guerra declarada al narcotráfico que desencadenó una crisis de violencia e inseguridad, que heredó a los gobiernos sucesores y que se convirtió en un problema lacerante para la sociedad en su conjunto.

³⁵ Seguía pesando el antecedente de la represión en San Salvador Atenco cuando fue gobernador del Estado de México (2005-2011). En este lugar la población fue reprimida de manera brutal por la policía en el marco de una serie de manifestaciones, que tuvieron origen en una movilización social opositora al proyecto de un aeropuerto. Destacaron las denuncias presentadas por mujeres violentadas por la policía, incluso sexualmente, en la Corte Interamericana de Derechos Humanos, misma que en el 2018 emitió una sentencia en la que declaró responsable al Estado mexicano de los actos cometidos en contra de las víctimas, ya que hasta esa fecha el caso había quedado impune. El caso fue documentado en: Reparando Derechos. Corte Interamericana de Derechos Humanos. 20 de marzo de 2021. “Caso mujeres víctimas de tortura sexual en Atenco”. Por: La redacción. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/reparando-derechos/Caso-MVTS-Atenco.html>

promedio anual del crecimiento del PIB a lo largo de su sexenio fue cercano al 2.5%, cuando lo prometido fue elevarlo de un 3.5 a 5.3% en el 2018, aún así fue superior a los niveles alcanzados por los dos gobiernos panistas previos, cuyos resultados fueron: 2% y 1.7% respectivamente (Ramírez, 2018).

López Obrador fue el fundador de un verdadero movimiento de oposición al régimen que lo llevó a trascender en la arena política. En la época se volvió un opositor acérrimo de quienes gobernaban al país, haciendo declaraciones y señalamientos sobre la existencia de una “mafia en el poder” dirigida por el ex presidente Carlos Salinas,³⁶ a quien bautizó como el “padre de la desigualdad moderna”, por ser el “creador del modelo neoliberal en México”.³⁷ López Obrador militaba en el PRD y contendió en las elecciones presidenciales del 2006, sin embargo, perdió en las urnas con un ínfimo margen de diferencia frente al candidato del PAN, Felipe Calderón.³⁸

Seis años después, en el 2012, López Obrador volvió a contender en las elecciones presidenciales, sin embargo, perdió de nueva cuenta pero ahora frente al candidato del PRI, Peña Nieto. Después del sentido fracaso en esta elección, el candidato de la izquierda aseguró que las élites políticas y económicas que manejaban el poder habían orquestado una campaña en los principales medios de comunicación, que posicionó al priísta como la mejor opción entre los electores. Argumentó que las estrategias de dichas élites que se encontraban asociadas, le habían impedido llegar a la presidencia en dos ocasiones, con el fin de continuar en el poder y mantener el *statu quo*. Por su parte, la oposición lo tachaba de populista e incluso comunista, atribuyendo a estos términos una connotación negativa, ya que, decían, este mesías tropical representaba “un peligro para México”.

Después de dos derrotas electorales, López Obrador renunció al PRD y emprendió la organización de un movimiento de transformación política y cultural que dio vida al

³⁶ El ex presidente fue señalado de haberse enriquecido de manera ilícita junto con empresarios que se beneficiaron con las privatizaciones de empresas públicas, y políticos, incluso ajenos al PRI, que actuaron a favor de intereses particulares.

³⁷ Vídeo en *Youtube*: AMLO en entrevista con Carlos Loret de Mola.

<https://www.youtube.com/watch?v=U0FKOrjEIGk>

³⁸ Elecciones Federales del 2006. Instituto Federal Electoral 2006.

<https://portalanterior.ine.mx/documentos/Estadisticas2006/presidente/nac.html>

partido Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA) en el 2014.³⁹ Viajó por todo el país sobre terreno promoviendo un proyecto alternativo de nación y sostuvo que volvería a participar una tercera vez en los comicios, principalmente por su interés de lograr una transformación en México por la vía pacífica, que restablecería el estado de derecho. Aseguró haber recuperado las principales demandas de la población de las diferentes regiones del país, sobre todo de aquéllos que no son escuchados.

Finalmente, López Obrador ganó la presidencia en el 2018 con el 53% de los sufragios, un resultado bastante positivo para el candidato de la coalición “Juntos haremos historia”, conformada por los partidos MORENA, Partido del Trabajo (PT) y Partido Encuentro Social (PES). Era la primera vez en México que la izquierda partidista llegaba al poder. Además, MORENA obtuvo la mayoría en las cámaras de senadores y diputados, y se convirtió en la primera fuerza política del país en el ámbito electoral. Este aspecto fue fundamental, ya que el respaldo del poder legislativo a las decisiones del poder ejecutivo fue clave en su administración,⁴⁰ debido a las múltiples reformas que llevó a cabo durante su sexenio.

El triunfo del presidente López Obrador se enmarcó en un contexto de hartazgo político de la ciudadanía. Millones de mexicanos no vieron representados sus intereses en las políticas que implementaron los gobiernos neoliberales, asimismo, el desprestigio de los partidos políticos dominantes que mantuvieron un sistema corrupto, con gobernantes alejados de la sociedad y de sus problemas reales, necesidades y demandas. Muestra de ello fueron los múltiples movimientos sociales surgidos a lo largo de las últimas décadas, particularmente el levantamiento armado en 1994 del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) en el estado de Chiapas, que reivindicaba los derechos que

³⁹ Historia y Estatutos de MORENA. <https://morena.org/>

⁴⁰ Cómputos distritales 2018. Elecciones federales. Instituto Nacional Electoral (INE). <https://computos2018.ine.mx/#/presidencia/nacional/1/1/1/1>

históricamente habían sido negados a los indígenas, a la población más pobre y marginada del país.⁴¹

Figura 4. Reunión de Peña Nieto y López Obrador en Palacio Nacional



Fuente: Presidencia de la República Mexicana, vía *Wikimedia Commons*.

El arribo del gobierno de la 4T a la presidencia significó la derrota de una élite político-económica que quedó desplazada del poder y de los privilegios, razones suficientes para convertirse en fervientes opositores al nuevo gobierno. De este modo, la oposición se conformó por políticos, empresarios, investigadores, intelectuales, artistas, medios de comunicación, así como organizaciones de la sociedad civil y ciudadanos en general, que

⁴¹ El EZLN no apoya la democracia electoral, ha sido crítico del sistema político mexicano, incluyendo al gobierno de la 4T, y particularmente a la figura de Andrés Manuel López Obrador, al no concederle el reconocimiento de ser un gobierno de izquierda.

cuestionan las decisiones e indecisiones de este gobierno,⁴² y actúan desde distintos frentes y mediante diversas estrategias. Se han vuelto los principales críticos de las reformas, políticas, programas y proyectos del gobierno de la 4T. Desde la oposición se intenta generar un contrapeso, de manera particular en las redes sociales digitales, que han sido una herramienta para comunicar y expresar sus opiniones en torno a los temas que se van posicionando desde Palacio Nacional, sede del poder ejecutivo federal.

Claudio X. González Guajardo ha sido uno de los personajes más visibles de la oposición al gobierno de la 4T, y que dicho sea de paso es hijo de un empresario que tuvo alianzas y privilegios con las élites gobernantes de administraciones pasadas. En la actualidad es cofundador y presidente del Despacho de Investigación y Litigio Estratégico, desde el que se promueven juicios de amparo en contra de proyectos institucionales. Además preside, junto con María Amparo Casar, la asociación civil sin fines de lucro: Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad (MCCI), fundada en el 2015 con el objetivo de realizar periodismo de investigación sobre casos relacionados a actos de corrupción e impunidad. Este empresario ha pretendido legitimar sus acciones a través de la formación de alianzas con ONG´s nacionales e internacionales.⁴³ Éste y otros personajes cuentan con apoyo empresarial para organizar la oposición desde distintos frentes, sobre todo legales y mediáticos.

Con la radicalización de los posicionamientos en contra del presidente López Obrador y su propuesta de nuevo proyecto de nación, se empezó a configurar una polarización política que impregnó a la sociedad. La polarización social parecía haber estado soterrada desde hace décadas y comenzaba a manifestarse en diversos temas y múltiples debates en los que emergieron expresiones clasistas y racistas. En este marco se suscitó el debate sobre el Tren Maya, en el que la sociedad ha venido agrupándose en dos narrativas, una a favor de la visión desarrollista del proyecto, en la que el Estado toma la batuta en la creación de infraestructura y generación de empleos con el fin de impulsar el

⁴² En el ámbito de las políticas públicas es tan relevante lo que el gobierno hace como lo que no hace respecto a un asunto público (Hall y Jenkins, 2004).

⁴³ Información obtenida en el sitio web oficial de Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad. <https://contralacorrupcion.mx/>

crecimiento económico y la urbanización, sobre todo en las comunidades rurales. La otra narrativa está en contra de esta visión desarrollista y considera que el proyecto es una imposición del Estado, que beneficiará a los grandes capitales, excluirá a la población local y será depredador de los recursos naturales.

De las narrativas en contra del proyecto Tren Maya, destaca la de los críticos más tenaces, quienes operan por la vía jurídica y mediática, a través de juicios de amparo que han fundamentado en el incumplimiento de la legislación ambiental y las inconsistencias en los mecanismos oficiales de participación social. Los jueces llegaron a dictar suspensiones definitivas a las obras del Tren Maya, con las que se consiguió detener la construcción en algunos tramos, por lo menos por un tiempo determinado. Entre las voces disidentes sobresalen los grupos ambientalistas, quienes se han posicionado en el debate nacional, apoyados por los medios de comunicación estatales, regionales, nacionales e internacionales.

En contraparte, las decisiones del gobierno de López Obrador han sido apoyadas por un amplio sector popular, ciertos grupos de clase media y una minoría de la clase alta. En particular, el Tren Maya ha sido bien aceptado en un importante número de comunidades rurales de la península de Yucatán, que albergan la expectativa de tener acceso a oportunidades de empleo, lo que llevó a demandas de estaciones o paraderos, por ejemplo en la comunidad de Nicolás Bravo, al sur de Quintana Roo,⁴⁴ con la esperanza de encontrar en el turismo una forma de mejorar sus condiciones de vida, más aun, salir de la pobreza. Asimismo, el gobierno de la 4T ha ganado el apoyo de sectores en situación de pobreza que suelen percibirse favorecidos con las transferencias directas de los programas sociales; el programa de pensión para el bienestar de personas adultas mayores y sembrando vida son los dos programas más conocidos por los habitantes de la región que opera la Secretaría de Bienestar.⁴⁵

En el marco de la política de desarrollo, los proyectos estratégicos han sido la novedad, y con esta significativa intervención el gobierno de la 4T se ha distinguido de los

⁴⁴ Entrevista con Wilbert De la Cruz Uc, el 15 de julio de 2023.

⁴⁵ La pensión a adultos mayores se estableció como un derecho social en la Constitución política de México.

gobiernos neoliberales, ya que éstos no concretaron ningún proyecto de tal magnitud, por lo menos no en el ámbito turístico. Después de la creación de Cancún hace poco más de cinco décadas, ningún gobierno había destinado presupuesto para este tipo de megaproyectos, lo que algunos interpretan como un interés en desarrollar el sur del país.⁴⁶ Sin embargo, vale la pena observar de manera más puntual, en el caso del Tren Maya, cuál es la esencia del proyecto y cómo el gobierno puso en práctica los principios de la transformación política, económica y cultural que pregona.

2.2. La implementación del proyecto Tren Maya en Quintana Roo

La idea del presidente López Obrador sobre el desarrollo como sinónimo de urbanización está impregnada de una concepción modernista en la era de la globalización capitalista. Esta perspectiva del desarrollo fue adoptada por los gobiernos anteriores, los cuales dieron prioridad a la implementación de políticas neoliberales. La visión institucional del desarrollo ha estado articulada a políticas emanadas de organismos internacionales que han creado discursos hegemónicos sobre el desarrollo y que lo han impuesto como meta, con formas específicas de alcanzarlo que excluyen a las formas alternativas de interpretar y solucionar los problemas de una sociedad (Escobar, 1986). Además, la apuesta por el turismo como la actividad más importante para la península de Yucatán en las próximas décadas, se encuentra asociada a la visión positiva que suele prevalecer en los gobiernos debido a su capacidad de atraer inversiones, divisas y de generar ganancias (Schenkel, 2019; Velasco, 2022), aunque con una distribución desigual de la riqueza.

El estado de Quintana Roo se localiza en la región con el mayor desarrollo turístico de América Latina. Los intereses económicos y políticos de distintas escalas en el territorio, lo vuelve susceptible a seguir siendo mercantilizado para el turismo. En el marco del proyecto Tren Maya el primer mandatario ha posicionado al turismo en la agenda nacional,

⁴⁶ Entrevista con Ismael Garrido (pseudónimo), el 3 de julio de 2023. Entrevista con Tirso Esquivel, el 27 de julio de 2023.

*El pseudónimo es utilizado para algunas personas entrevistadas con el fin de resguardar su identidad.

como la principal actividad en la península de Yucatán ante el inminente declive de la industria petrolera en las próximas décadas.

El gobierno de la 4T ha tratado de distinguirse y separarse de las prácticas autoritarias del desarrollo, y pese a que se anunció una serie de medidas al inicio del proyecto, entre ellas las consultas públicas, una planeación que respetara a las culturas locales y las integrara al proyecto, surgieron contradicciones fundamentales de la política de desarrollo que se abordarán en los siguientes apartados. La primera se asocia a la inclusión social, en específico, a los mecanismos institucionales para promover la participación social, informar y tomar decisiones más eficientes. La segunda es concerniente al respeto a las culturas locales y la preservación de sus recursos naturales, debido a que el gobierno llevó a cabo negociaciones con las comunidades rurales sobre las tierras de propiedad social requeridas para la construcción de la vía ferroviaria e infraestructura complementaria, y serán demandadas para la futura urbanización y expansión del proyecto. Y la tercera refiere la integración de la población local tanto en las decisiones como en los beneficios, a través de iniciativas sociales como el turismo comunitario.

2.2.1. El inicio del proyecto y las consultas públicas

El gobierno de la 4T argumentó la importancia de separar al Estado y a las élites económicas para terminar con sus privilegios y erradicar la corrupción; así como la necesidad de involucrar a la población en las decisiones nacionales (DOF, 2019). Congruente con esta narrativa, a sólo unos meses de haber iniciado su mandato, el presidente López Obrador convocó en noviembre de 2018 a la primera consulta nacional sobre los proyectos estratégicos para el desarrollo del país.

El gobierno federal llevó a cabo la anuencia que fue votada junto con un paquete de 10 programas prioritarios, en ésta participaron 946,081 personas a nivel nacional y el 89% votó a favor. Posteriormente, se convocó al “Proceso de consulta indígena y jornada de ejercicio participativo ciudadano sobre el proyecto de desarrollo ‘Tren Maya’”, las consultas se realizaron en el periodo del 15 de noviembre al 15 de diciembre de 2019 (Gobierno de México, 2019); hubo asambleas informativas y consultivas en los 84

municipios involucrados, pertenecientes a los cinco estados que comprende la ruta del tren. Los resultados de dichas consultas fueron favorables al proyecto, con una aprobación del 92% de un total de 100,940 personas (Gasparello y Núñez, 2021).

Debido a la estrecha asociación del proyecto Tren Maya con el turismo, el gobierno designó en un principio al Fonatur para dirigirlo a través de la empresa estatal de reciente creación Fonatur Tren Maya S.A. de C.V.⁴⁷ De esta manera, el Fonatur puso en marcha una serie de mecanismos de participación social para este proyecto, en colaboración con otras secretarías y dependencias públicas. En el marco de las primeras consultas públicas, se destacan las perspectivas de la población local, ya que algunos miembros de comunidades indígenas y mestizas lamentaron no haber tenido claridad sobre cómo exactamente se les incluiría en el proyecto. Una mujer que forma parte de una cooperativa de ecoturismo en la península de Yucatán compartió su experiencia como participante en reuniones con el Fonatur y señaló que en éstas sólo se abordaba el tema de la negociación para obtener las tierras que se destinarían a la construcción de la vía ferroviaria. Y no había nada concreto respecto a integrar a las comunidades en el proyecto y en los futuros beneficios.⁴⁸

El gobierno también socializó el proyecto en encuentros con investigadores, empresarios, diversas organizaciones de la sociedad civil y ciudadanos en general. Con estas acciones se pretendía demostrar que había voluntad política de dar voz a todos los sectores sociales, en especial a las comunidades indígenas; sin embargo, esta percepción se fue diluyendo debido a que en el proceso surgieron incongruencias que poco a poco restaron credibilidad a una participación social genuina. Uno de los señalamientos del sector académico y colectivos ambientalistas, principalmente, consistió en que los mecanismos institucionales de participación social y los estudios de impacto ambiental de la obra no se habían llevado a cabo conforme a lo que dicta la ley.

⁴⁷ El Fonatur fue la institución del turismo más importante en lo que concierne a proyectos de desarrollo en Cancún y se ha caracterizado por despojar de tierras a los campesinos y beneficiar a los empresarios hoteleros. No obstante, este antecedente no obstaculizó la decisión del presidente (Marín, 2022).

⁴⁸ Este testimonio fue presentado en el marco del Diplomado: Turismo, espacios y culturas en transformación. 2 de diciembre de 2022. CIESAS, Peninsular,

La fase de construcción inició en los primeros meses del 2020 y al mismo tiempo se realizaban aún reuniones, consultas y talleres con la sociedad, lo que no tenía sentido, ya que el cometido de consultar a la población en la etapa de planeación de un proyecto es analizar las observaciones sobre la propuesta oficial y decidir si se realizan cambios o no a partir de éstas, basándose en su pertinencia y viabilidad. El investigador Gustavo Marín aseguró que mientras el Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías (Conahcyt), ahora Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (Secihti), se reunía con ellos para pedir su organización y presentación de propuestas de investigación sobre posibles impactos y viabilidad de la obra, que además serían financiadas, la construcción del Tren Maya ya había iniciado.⁴⁹ En este sentido se está de acuerdo con Bramwell (2004), respecto a que el gobierno construye fachadas con las que simula una amplia participación con la verdadera intención de difuminar tensiones entre los grupos, evitar la discusión de los problemas reales y legitimar proyectos institucionales.

Asimismo, algunos asistentes a las distintas reuniones coincidieron en señalar que el gobierno no otorgaba la información suficiente para comprender en qué consistía realmente el proyecto Tren Maya, ya que sólo se mencionaban los supuestos beneficios y no los perjuicios. La opacidad caracterizaba a esta etapa inicial de la obra. Las investigadoras Giovanna Gasparello y Violeta Núñez realizaron una petición oficial de acceso a la información para obtener el plan maestro del proyecto y la respuesta fue que se trataba de información reservada para los siguientes cinco años (Gasparello y Núñez, 2021). En ello coincidieron los investigadores Rodrigo Medellín y Ana Esther Ceceña, quienes aseguraron en distintos foros ciudadanos sobre el Tren Maya, haber solicitado en múltiples ocasiones dicho documento a las autoridades gubernamentales y no les fue proporcionado.⁵⁰

La falta de transparencia por parte del gobierno federal tenía la intención de blindar la obra de lo que era considerado como “riesgos y amenazas”, y así asegurar que no intervinieran actores e intereses que obstruyeran su avance y cumplir con el compromiso

⁴⁹ Comunicación personal con el Dr. Gustavo Marín Guardado, el 23 de julio de 2024 en Mérida, Yucatán.

⁵⁰ Entre ellos, el Octavo Tribunal Local de los Derechos de la Naturaleza, llevado a cabo en Valladolid, Yucatán, del 9 al 12 de marzo de 2023.

político de comenzar la operación del tren en diciembre de 2023. El resguardo de la información fue justificado tiempo después con la publicación de un decreto oficial el 18 de mayo del 2023, en el que se nombró al Tren Maya y al Corredor Interoceánico como obras de seguridad nacional e interés público, con fundamento en los artículos constitucionales 25, 26 y 28, en los cuales se sustenta que el Estado tiene la rectoría en el desarrollo nacional y en el sector ferroviario (DOF, 2023a). Este conjunto de decisiones provocó descontento social y animadversión al proyecto en algunos sectores sociales.

Después de haber posicionado en el discurso oficial como asuntos prioritarios la participación social y la conservación del medio ambiente, ambos representaron en la práctica contratiempos para el avance de la obra, la cual fue realizada con premura y con una implementación simulada de medidas sociales y ambientales; ambos componentes históricamente soslayados en el desarrollo turístico de Quintana Roo. Asimismo, esta estrategia discursiva sirvió para legitimar esta obra de infraestructura que en el futuro se verá si dejará, o no, al margen de los beneficios a la población maya.

Desde la perspectiva de algunos funcionarios públicos de Quintana Roo, la participación social es un aspecto fundamental en la planeación de proyectos institucionales, es necesario acercarse a la población para conocer sus necesidades y atenderlas. Sin embargo, consideran que en la práctica las personas sólo participan cuando creen que las decisiones les afectan directamente, y quienes suelen involucrarse en asuntos públicos son las sociedades más antiguas del estado, a diferencia de los inmigrantes que muestran desinterés.⁵¹ Sin embargo, los miembros de grupos ambientalistas de Cancún y la Riviera Maya son en una gran parte migrantes, principalmente del centro de México, y ellos señalan que las personas que no participan son aquéllas que viven en condiciones de pobreza, debido a que sus prioridades están asociadas a cubrir sus necesidades básicas. También, algunos tienen empleos en los que deben cubrir largas jornadas de trabajo que no les permiten dedicar tiempo, ni tienen los recursos suficientes para involucrarse en las luchas de la ciudadanía.⁵²

⁵¹ Entrevista con Ismael Garrido, el 3 de julio de 2023.

⁵² Entrevista con Beatriz Barreal, el 13 de julio de 2022. Entrevista con Araceli Domínguez, el 28 de julio de 2022.

Los servidores públicos consideran que cuando la sociedad participa no es una tarea simple integrar sus observaciones en programas, líneas de acción, estrategias y objetivos de los instrumentos institucionales.⁵³ Uno de ellos señaló que aunque deben responder la retroalimentación que reciben de los ciudadanos, no están obligados a integrarla en los documentos oficiales si consideran que puede desviar los objetivos originales;⁵⁴ además, agregó otro funcionario, “no necesariamente lo que es bueno para la sociedad, es lo que quiere la sociedad”. Y desde su visión, la política pública requiere la decisión del gobierno debido a que es una tarea compleja, en la que intervienen varios factores que deben valorarse para poder resolver un problema, es una gran responsabilidad que los funcionarios deben asumir.⁵⁵ En este sentido, la idea de que las decisiones corresponden a las autoridades gubernamentales y a expertos conduce a la exclusión de sectores sociales que más allá de no tener capacidad de diálogo con el gobierno, son excluidos por éste de manera sistemática.

Hay sectores críticos de la sociedad que no aceptan las decisiones oficiales porque encuentran inconsistencias que afectarán aspectos de la vida pública que les atañen, asimismo, hay gran desconfianza en la actuación de los gobernantes y servidores públicos. Por su parte, un hotelero de origen extranjero afirmó no sentirse parte de las decisiones tomadas por el gobierno, por la falta de interés para gobernar por el bien común, ya que, desde su punto de vista, la mayoría de los funcionarios buscan su beneficio personal y operan en una estructura jerárquica de corrupción.⁵⁶

2.2.2. Las negociaciones sobre las tierras de propiedad social y el cambio del Fonatur por la Sedena en la dirección del proyecto

El Tren Maya atraviesa alrededor de 29 ejidos y 749 localidades rurales en Quintana Roo, estado con el mayor número de este tipo de localidades en toda la ruta (Agencia Reforma,

⁵³ Entrevista con Víctor Aragón, el 16 febrero de 2022.

⁵⁴ Entrevista con Ismael Garrido, el 3 de julio de 2023.

⁵⁵ Entrevista con Octavio Godoy (pseudónimo), el 4 de agosto de 2023.

⁵⁶ Entrevista con Robin Brown, el 8 de marzo de 2022.

2019). En cuanto a la propiedad ejidal, ronda alrededor del 62% del territorio del estado (Núñez, 2021). Frente a un escenario complejo del proyecto, investigadores, ambientalistas y miembros de ejidos y comunidades rurales han alertado sobre los riesgos de despojo de tierras de propiedad social. En el Octavo Tribunal Local de los Derechos de la Naturaleza, la investigadora Gabriela Torres señaló que en las negociaciones con el Fonatur, los ejidatarios no contaron con la asesoría de las autoridades de la Procuraduría Agraria con el fin de evitar fraudes y despojos que cuentan con el aval político.⁵⁷ Arguyó que existe “una mafia agraria” que opera con procesos fraudulentos de privatización de tierras de uso común (Torres Mazuera, 2024).

El gobierno federal negoció con la promesa a los ejidatarios de ser socios en el proyecto, de tener acceso a mejores servicios públicos y a empleo, a cambio de sus tierras (Rodríguez, 2020; Gasparello y Núñez, 2021). En este contexto, no debe perderse de vista que aunque una comunidad acepte, en el seno de las mismas existen situaciones de desigualdad y múltiples factores que conducen a procesos y decisiones poco democráticas (López y Marín, 2019), debido a las dinámicas internas que se generan para controlar la estructura de la toma de decisiones y tener acceso a los beneficios por parte de unos cuantos.

Además, el proyecto Tren Maya contempló la creación de “comunidades sustentables” o “polos de desarrollo”, que consiste en crear ciudades o la expansión de las existentes alrededor de las estaciones. El gobierno decía dar prioridad a atender las demandas de servicios públicos de la población (ONU-Hábitat y Fonatur, 2021). Sin embargo, durante la gestión del arquitecto Rogelio Jiménez Pons, primer director del Fonatur en el marco de este proyecto, se propuso la expropiación de las tierras para la construcción de las vías del tren y para las estaciones se planteó la creación de Fideicomisos de Inversión y Bienes Raíces (Fibra) (Torres Mazuera, 2024). Dichos fideicomisos

⁵⁷ Gabriela Torres Mazuera, ponente en el Octavo Tribunal Local de los Derechos de la Naturaleza, llevado a cabo en Valladolid, Yucatán, del 9 al 12 de marzo de 2023. El tribunal fue un ejercicio ciudadano, sin carácter vinculante, que tuvo como objetivo juzgar el megaproyecto Tren Maya. En él se expusieron diversos testimonios, participaciones y denuncias que condujeron a los jueces del tribunal internacional a determinar que el gobierno federal, a través del Tren Maya, había cometido ecocidio y etnocidio en la región. Asimismo, señalaron en su veredicto la imposición de un proyecto sin la participación de los principales implicados, en este caso el pueblo maya.

consistían en la asociación entre ejidatarios y empresarios con la finalidad de invertir y crear infraestructura cerca de las estaciones, tales como viviendas, comercios y hoteles (Gasparello y Núñez, 2021).

Los ejidatarios participarían en dichos negocios inmobiliarios con sus tierras y el sector privado lo haría con el capital. Ambos recibirían las ganancias acordadas en dichos fideicomisos y los ejidatarios seguirían siendo los dueños de la tierra, a menos que decidieran venderla. Un ejemplo de los primeros pasos que se dieron respecto a los Fíbra sucedió en el ejido Bacalar, en el municipio con el mismo nombre al sur de Quintana Roo, donde Jiménez Pons pidió mil hectáreas a los ejidatarios para comenzar con algunos proyectos de la comunidad sustentable, planeada hasta para 50 mil personas. Las primeras reacciones de los ejidatarios fueron de desconfianza hacia el proyecto y dudaron de las promesas del funcionario. En sus testimonios en prensa sostuvieron no creer que en el futuro se respetarían las supuestas ganancias y la propiedad de la tierra, y ellos saldrían perdiendo. Posteriormente surgieron señalamientos de corruptelas cometidas por el director del proyecto, quien además estaba relacionado de manera previa con negocios de desarrollo inmobiliario y turístico (Tourliere, 2019).

Asimismo, el Fonatur había contratado en el 2019 a la empresa Barrientos y Asociados, especializada en liberación de derecho de vía, la cual cometió fraudes mediante amenazas y coacción en contra de los representantes de varios ejidos. Después de una denuncia penal por parte de éstos, el gobierno federal decidió rescindir su contrato. Asimismo, debido a la desconfianza que generaron los Fíbra, los ejidatarios optaron por la expropiación, ya que les garantizaba un pago monetario inmediato (Torres Mazuera, 2024).

En el transcurso de algunos meses, el presidente López Obrador reconoció el arraigo de prácticas corruptas en algunos organismos públicos y el compromiso adquirido por su gobierno respecto a erradicarla. En enero del 2022 decidió destituir a Jiménez Pons del cargo que ocupaba desde diciembre del 2019, sustituyéndolo por el senador Javier May

Rodríguez.⁵⁸ El primer mandatario justificó su decisión en haber dado prioridad al avance de la obra debido al atraso en algunos tramos, sin señalar directamente al funcionario de haber cometido actos de corrupción. Sostuvo que el Fonatur “no aguantaría el primer cañonazo” y cedería ante intereses distintos a los objetivos del proyecto.⁵⁹ Por esta razón, meses después nombró a la Sedena como la institución que en adelante dirigiría el proyecto Tren Maya, la cual ya participaba en la construcción de los tramos de Quintana Roo (Fonatur, 2022), además de haber construido de manera previa el AIFA. El presidente se mostraba conforme con los resultados de la Sedena en las obras y le atribuía una rectitud inquebrantable, que consideraba propicia para no permitir actos de corrupción en la implementación de este proyecto y en su posterior operación.

Con el fin de formalizar dicha dirección, en junio del 2022 se fundó la empresa estatal Grupo aeroportuario ferroviario y de servicios auxiliares Olmeca, Maya, Mexica S.A. de C.V. (GOMM), que se encarga de la operación del Tren Maya y de cuatro aeropuertos internacionales: AIFA en la Ciudad de México, Palenque en Chiapas, así como el de Chetumal y el de Tulum (Felipe Carrillo Puerto) en Quintana Roo; el primero y el último de reciente creación. Así también, la Sedena construyó y operará los seis hoteles en las zonas arqueológicas de la ruta del tren. En palabras del presidente López Obrador, la medida mencionada tuvo la intención de que los militares conservaran esta empresa estatal, en caso de que los grupos de oposición llegaran a ocupar la presidencia y quisieran privatizarla. Y una vez consolidada la paraestatal, las ganancias se dirigirán a asegurar las pensiones del personal de la Sedena.⁶⁰

Dicha decisión formó parte de lo que ya comenzaba a ser evidente en el panorama nacional, un mayor involucramiento de la Sedena y la Semar en los sectores turístico, de aviación, aeroportuario, ferroviario y aduanal del país, a través de la creación de empresas estatales (García, 2023). Además, estas atribuciones a los militares no tienen precedentes, su

⁵⁸ Su periodo como director terminó en septiembre de 2023, después participó en las elecciones de la gubernatura del estado de Tabasco, en las que resultó electo el 2 de junio de 2024.

⁵⁹ Conferencia de prensa del gobierno federal, el 8 de diciembre de 2022. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

⁶⁰ Conferencia de prensa del gobierno federal, el 22 de mayo de 2023. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

creciente involucramiento causó polémica sobre el poder y los beneficios que se les ha otorgado. De este modo, los militares se convirtieron en el brazo derecho del representante del poder ejecutivo en los proyectos estratégicos, principalmente en el Tren Maya.

2.2.3. El ordenamiento territorial, un eje toral del proyecto

Uno de los ejes del proyecto Tren Maya es el ordenamiento territorial para la península de Yucatán. Quintana Roo tiene la particularidad de haber sido territorio federal en el periodo 1902-1974, al convertirse en estado el gobierno federal le cedió terrenos nacionales y propiedades para el desarrollo turístico a través del Fideicomiso del Caribe.⁶¹ El gobierno federal aseguró que algunos terrenos fueron tomados por desarrolladores inmobiliarios que aprovecharon la transición y se “apropiaron” de tierras que posteriormente fueron vendidas.⁶² Debido a la gran especulación de la tierra provocada por el desarrollo turístico en el estado (Marie dit Chiro, 2021) y a la carencia de ordenamiento territorial, en la actualidad hay predios que pueden ser reclamados por varios presuntos propietarios y todos pueden presentar documentos que avalan la propiedad.

De acuerdo con un funcionario público en el área de desarrollo urbano, en Quintana Roo hay rezagos significativos en los ámbitos de ordenamiento territorial, infraestructura y servicios; además, es muy escasa la oferta de vivienda de tipo social, en consecuencia, los habitantes tienen pocas o nulas oportunidades de acceso a la tierra. Concerniente a la propiedad ejidal, uno de los problemas que se enfrentan consiste en que algunos ejidatarios que optan por vender su tierra, lo hacen sin seguir el procedimiento legal, como el cambio de uso de suelo y otros trámites requeridos para obtener los permisos oficiales, y llegan a acuerdos de compraventa con los interesados sin los documentos oficiales, convirtiéndose en terrenos irregulares. Asimismo, las comúnmente llamadas “invasiones” ocurren cuando un grupo de personas se instala en un terreno o propiedad sin el permiso del propietario. En el primer caso, los terrenos pueden regularizarse, en el segundo caso no es posible. Para algunas personas, dichas opciones son

⁶¹ Entrevista con Octavio Godoy, el 4 de agosto de 2023.

⁶² Conferencia matutina del gobierno federal, el 3 de diciembre de 2024. Facebook de Claudia Sheinbaum Pardo.

la única forma de tener acceso al territorio, debido a los altos precios de la vivienda en los fraccionamientos y sin opciones de vivienda social.⁶³

Las tierras son codiciadas por desarrolladores inmobiliarios y empresarios turísticos, existen intereses económicos de distintas escalas que actúan de manera legal e ilegal para tener acceso a ellas. Por ello, hay prácticas como el “despojo institucional”, en el que el gobierno expropia las tierras con el fin de entregarlas a inversionistas extranjeros, empresarios regionales y políticos, a través de ventas, créditos y otros arreglos (Marín, 2022). Los mecanismos de despojo de tierras ejidales por parte de los gobiernos estatal y municipales, contribuyen a poner las condiciones para que los capitales internacionales, nacionales y locales se expandan (Carvalho, 2015; Marín, 2021). El tema del despojo es un secreto a voces y es un tabú para los funcionarios porque implica corrupción en la función pública, y como afirma Marín, en vez de ser una anomalía es una forma común de operar (Marín, 2023b).

El mismo servidor público del gobierno del estado aseveró que por mandato del gobierno federal, el ordenamiento territorial se llevaría a cabo en Quintana Roo en el marco de los proyectos estratégicos, el Tren Maya y el Aeropuerto “Felipe Carrillo Puerto”, comúnmente llamado Aeropuerto de Tulum. Así como de obras de infraestructura en Cancún, como la construcción del puente vehicular Nichupté y la Avenida Chac Mool, la rehabilitación del Bulevar Luis Donaldo Colosio y la ampliación de Distribuidor Aeropuerto (Gobierno de México, 2022). En el 2023, en el estado se seguía un proceso de elaboración de programas de desarrollo urbano para todos los municipios, el cual era apoyado con recursos económicos del gobierno federal. Algunos contaban con este instrumento vigente, en otros el programa ya era obsoleto, y otros presentaban un atraso de hasta diez años o más, así también había gobiernos municipales que nunca lo habían realizado, sobre todo de la zona maya. El proceso había dado inicio pese a las condiciones de rezago en materia de planeación y ordenamiento, así como a la insuficiencia de recursos, tecnología y personal. El funcionario aseguró que se trataba de un logro importante en

⁶³ Entrevista con Ismael Garrido, el 3 de julio de 2023.

materia de desarrollo urbano,⁶⁴ ya que con el Tren Maya habrá mayor presión sobre el territorio, actualmente, “los terrenos más cercanos al tren ya se están vendiendo”.⁶⁵

Respecto a las atribuciones de los gobiernos municipales, en Quintana Roo existen dos Institutos Municipales de Planeación para el Desarrollo Urbano (Implan), uno en Benito Juárez y otro en Puerto Morelos. Una de las funciones principales es la elaboración del Programa de Desarrollo Urbano de los Centros de Población (PDU) y del Programa de Ordenamiento Ecológico Local (POEL). El PDU es sólo para centros de población y el POEL asigna la vocación de usos de suelo a todo el municipio. Para el proceso de elaboración de los instrumentos se instala un Consejo Municipal de Ordenamiento Territorial, Ecológico y Desarrollo Urbano, conformado por 25 participantes, entre ellos representantes de los tres niveles de gobierno, así como organizaciones de la sociedad civil, cámaras empresariales y colegios de profesionistas. El proceso es dirigido por el gobierno municipal.⁶⁶ Los municipios que no cuentan con Implan, asignan a las direcciones de desarrollo urbano la elaboración del PDU y el POEL.

En este sentido, algunos funcionarios públicos reconocen que inversionistas nacionales y extranjeros del ramo inmobiliario pueden influenciar las decisiones relacionadas al PDU, uno de ellos mencionó que “hay presiones políticas y económicas para que los instrumentos se encaminen hacia un sector”, y así beneficiar ciertos intereses. Desde su óptica, algunos inversionistas aprovechan oportunidades para sus negocios cuando hay funcionarios dispuestos a corromperse por diversas causas. Las ganancias privadas obtenidas por quienes se corrompen no suelen corresponder a la magnitud de las consecuencias ocasionadas por sus decisiones.⁶⁷

La academia ha señalado las relaciones entre grupos de poder político y económico, se ha documentado que los PDU ponen todas las condiciones y otorgan certeza a los desarrolladores inmobiliarios y turísticos en sus proyectos. Véanse los casos que desarrolla

⁶⁴ Entrevista con Ismael Garrido, el 3 de julio de 2023.

⁶⁵ Entrevista con Ismael Garrido, el 3 de julio de 2023. Entrevista con Andrés Aguilar, el 1 de agosto de 2023. Entrevista con Octavio Godoy, el 4 de agosto de 2023.

⁶⁶ Entrevista con Víctor Aragón, el 16 febrero de 2022.

⁶⁷ Entrevista con Ismael Garrido, el 3 de julio de 2023. Entrevista con Andrés Aguilar, el 1 de agosto de 2023.

a detalle Marín sobre el municipio de Tulum (Marín, 2021) y la Riviera Maya (Marín, 2010), y Carvalho (2015) sobre Cozumel. Más aun, el hecho de contar con este instrumento no garantiza que no haya violaciones flagrantes al mismo, el caso de Tulum es emblemático, un funcionario señaló que el 80% de las construcciones en este municipio no cumple con los lineamientos urbanos del PDU, empero, suelen ser avaladas por peritos especializados en construcción, que muy probablemente actúan en contubernio con autoridades locales.⁶⁸

En ese sentido, colectivos ambientalistas locales han interpuesto juicios de amparo por la falta de cumplimiento de la legislación ambiental y por no respetar los lineamientos de los PDU. En las redes sociales digitales han denunciado que las reuniones de los consejos mencionados son a puerta cerrada y demandan ser integrados como parte de la sociedad civil organizada, ya que suelen incluir sólo a ciudadanos que no cuestionarán las decisiones.⁶⁹ Por su parte, un funcionario público sostuvo que las observaciones de los ambientalistas a los proyectos institucionales pueden detener y atrasar el proceso debido a la radicalidad de sus planteamientos.⁷⁰

De acuerdo con el testimonio de un funcionario de desarrollo urbano a nivel municipal, hay ambientalistas con un interés genuino en la protección de los recursos naturales, pero también hay ambientalistas que tienen agendas propias asociadas a la política. Aseguró que desde la función pública se pretende identificar a los líderes de los colectivos ciudadanos para invitarlos a participar.⁷¹ En términos generales, la percepción del gobierno sobre los ambientalistas ha provocado su exclusión de algunos espacios oficiales de participación social; así también, se han simulado ejercicios de gobernanza, en los que el gobierno decide de manera previa y después consulta a la sociedad, sin el interés ni la voluntad de implementar mecanismos para una participación social genuina.

⁶⁸ Entrevista con Ismael Garrido, el 3 de julio de 2023.

⁶⁹ Miembros de Defendiendo el Derecho a un Medio Ambiente Sano A. C. y de Puerto Morelos Sustentable han denunciado esta situación. Facebook de DMAS. https://www.facebook.com/dmasmexico?locale=es_LA
Facebook de Puerto Morelos Sustentable.

https://www.facebook.com/groups/2271977909745056/user/100067403776311?locale=es_LA

⁷⁰ Entrevista con Ismael Garrido, el 3 de julio de 2023.

⁷¹ Entrevista con Víctor Aragón, el 16 febrero de 2022.

2.2.4. La reunión pública del Tren Maya en el ejido Jacinto Pat, Tulum

En el marco del surgimiento de voces disidentes en el tramo 5 sur del proyecto Tren Maya (Playa del Carmen - Tulum), correspondiente al destino turístico Riviera Maya, el gobierno federal llevó a cabo reuniones públicas coordinadas por el Fonatur y la Semarnat, con el fin de informar y legitimar el proyecto.⁷² Estas reuniones tuvieron una dinámica distinta a las asambleas en ejidos y comunidades indígenas de la región, ya que fueron sobre todo informativas y dirigidas al público en general, sin embargo, también incumplió estándares básicos, por ejemplo, informar con transparencia y hacer efectiva la participación social, que ésta fuera libre, informada y culturalmente adecuada.

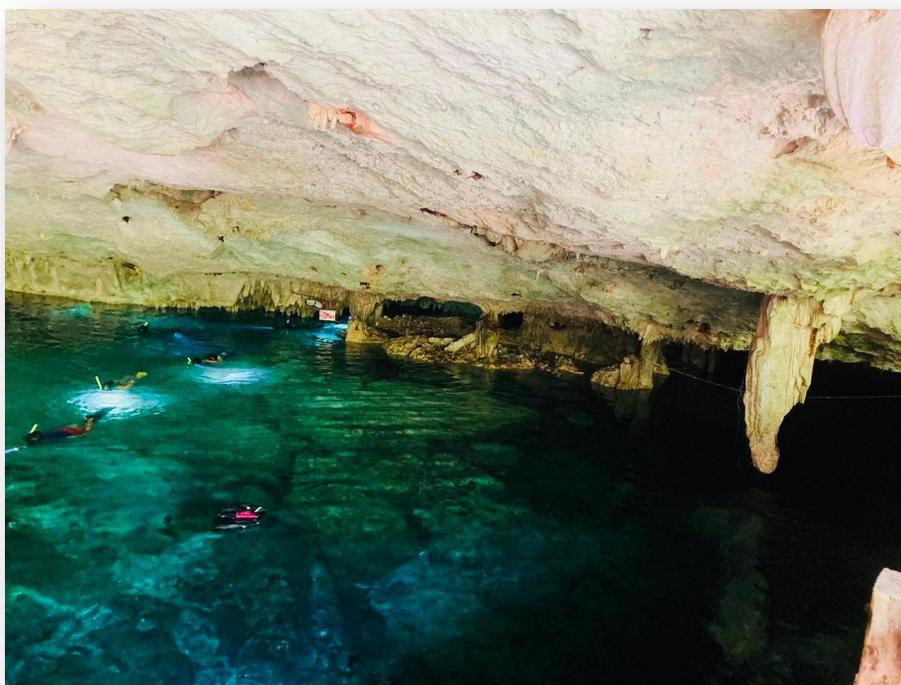
En algunos medios de comunicación se publicó el 3 de junio del 2022, la convocatoria de la Semarnat a una Consulta Pública de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) del Tren Maya para el tramo 5 sur, a realizarse el martes 7 de junio del mismo año.⁷³ Uno de los fines de la reunión consistía en que la ciudadanía presentara las observaciones y propuestas directamente a los funcionarios del Fonatur, con el objetivo de disipar dudas y que además participara con ponencias. Las presentaciones debían ser enviadas al correo electrónico de un funcionario de la Semarnat, en la convocatoria se mencionó que sólo atenderían las primeras 20 solicitudes que cumplieran con los requisitos, que consistieron en llenar un formato de solicitud y la ponencia debía abordar observaciones de carácter legal y técnico relacionadas con el impacto ambiental del proyecto. Se estableció un periodo de entrega del 2 al 6 de junio del año en curso y las personas aceptadas para presentar serían notificadas un día antes de la reunión. Desde la publicación se enfatizó que el tema a tratar sería sólo el ambiental, tanto repercusiones como medidas de mitigación.

⁷² El tramo 5 sur fue el más atacado por la oposición política. Se presenta de manera detallada en el apartado 2.3 de este capítulo.

⁷³ El artículo 30 de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) establece la presentación de la MIA ante la Semarnat. La MIA es un estudio técnico científico que indica los efectos que puede ocasionar una obra o actividad sobre el medio ambiente, al tiempo que señala las medidas preventivas que podrían minimizar sus efectos negativos.

El lugar del encuentro fue la Casa Ejidal Jacinto Pat, se encuentra en el ingreso de un centro ecoturístico llamado Cenote Dos Ojos del ejido Jacinto Pat, sobre la carretera 307, en el municipio de Tulum. La principal actividad económica de este ejido es el turismo por la oferta de cenotes y actividades acuáticas al interior de éstos. Los miembros de este ejido se habían manifestado a favor del Tren Maya e incluso participaron en la realización de un video en el que se hablaba de las bondades del proyecto, mismo que ha sido socializado en diferentes ocasiones por el presidente López Obrador en sus conferencias matutinas. De acuerdo a los testimonios de estos ejidatarios, el Tren Maya no afectará los cenotes, ni la red hídrica del subsuelo, y en cambio, beneficiará a la región, especialmente a los ejidatarios.⁷⁴

Figura 5. Cenote Dos Ojos, ejido Jacinto Pat, Tulum



Fotografía por Karina Melisa Rodríguez Bocanegra.

⁷⁴ El video se encuentra en la página oficial de Facebook del Tren Maya.
<https://www.facebook.com/watch/?v=989063115055468>

En la entrada del ejido hay un espacio para la recepción de visitantes de los cenotes donde se les brinda información turística, también hay un amplio estacionamiento. La casa ejidal se encuentra justo al costado, consiste en un salón amplio rodeado por un jardín, ambos se encuentran en buenas condiciones, cuenta con buena infraestructura en comparación con otras del estado y de la región. Para la reunión se instalaron sillas dentro y fuera del salón, en el jardín también se colocaron dos pantallas y bocinas para proyectar lo que sucedía adentro.

Figura 6. Entrada a la casa ejidal Jacinto Pat, Tulum



Fotografía por Karina Melisa Rodríguez Bocanegra.

Figura 7. Reunión pública en la casa ejidal de Jacinto Pat, Tulum



Fotografía por Karina Melisa Rodríguez Bocanegra.

De acuerdo a la información proporcionada por los medios de comunicación y la Semarnat, los asistentes provenían de distintas comunidades de Tulum y Playa del Carmen, pero principalmente de los ejidos Jacinto Pat, Jacinto Canek y Cobá. Asimismo, asistieron funcionarios públicos, empresarios de la región, ambientalistas, académicos, periodistas locales y de medios de comunicación nacionales, como Milenio, que dieron cobertura completa al evento y realizaron entrevistas cortas a algunos funcionarios públicos y ambientalistas, principalmente.

El registro de asistentes comenzó a las 8:00 a.m., se instaló una mesa con alrededor de ocho personas encargadas del mismo, quienes pedían a los asistentes plasmar el nombre, la institución a la que se pertenecía y la firma. La sesión comenzó a las 9:00 a.m., en el presídium se encontraban ocho personas, separadas en dos mesas con cuatro personas cada una, en una de ellas estaban los representantes del Fonatur, en sus personificadores se leía Fonatur Tren Maya S.A. de C.V., la segunda mesa fue ocupada por cuatro funcionarios de la Semarnat, sólo uno de los miembros era mujer. Los representantes del Fonatur formaban parte de la Unidad de Servicios Profesionales Altamente Especializados (USPAE) del Instituto de Ecología A.C. (INECOL), encabezado por el Dr. Rafael Villegas Patraca, con sede en Veracruz. En el público se encontraba otro grupo de funcionarios del Fonatur, entre ellos el ingeniero Efraín Olivares Lira, gerente de Obras de Fonatur-Tren Maya, así como otros colaboradores.

La reunión se dividió en tres partes: la primera correspondió a la exposición de la MIA por parte de los funcionarios públicos, la segunda consistió en preguntas y respuestas, y en la tercera se presentaron las ponencias de los ciudadanos. Durante el evento se redactó un acta circunstanciada, para esta tarea fue asignada una funcionaria instalada en un escritorio a un lado del presídium. La sesión también fue grabada y uno de los funcionarios mencionó que se daría la información sobre la disponibilidad de este material, lo cual no fue aclarado al final de la sesión.

En la primera parte de la reunión se presentó el contenido de la MIA correspondiente al tramo 5 sur, comenzó el ingeniero Efraín y le sucedieron cinco personas más del INECOL, la mayoría eran biólogos e ingenieros. En términos generales presentaron una serie de diagnósticos sobre los ecosistemas de la zona, señalaron tanto riesgos como amenazas a las especies de flora, fauna y al suelo. Asimismo, explicaron las medidas de mitigación para reducir los impactos en los recursos naturales, por ejemplo, tres pasos de fauna aéreas para monos araña y 30 terrestres a lo largo de 60 kilómetros. También presentaron un estudio socioeconómico general de los municipios de Playa del Carmen y Tulum.

En el transcurso de sus exposiciones enfatizaron que los efectos negativos sobre el medio ambiente serían mínimos y que no habría más afectaciones significativas que las planteadas en este estudio. El Dr. Rafael, jefe del equipo del INECOL, apresuraba a los colaboradores con el tiempo, les otorgaba muy pocos minutos para exponer y se posicionaba frente a ellos haciendo señas con las manos y gestos con la cara insinuando que debían terminar lo más pronto posible. Uno de ellos hizo caso omiso y expuso ampliamente su tema, lo que provocó su enojo haciéndolo salir de la reunión varias veces para quejarse con sus colegas de que iban atrasados con el orden del día. Después de poco más de dos horas de la exposición, se dio un receso de 15 minutos para posteriormente continuar con la sesión de preguntas y respuestas. El auditorio seguía lleno, la mayoría de las personas estaba sentada. En el jardín había gente observando las pantallas y conversando en grupos algunos aspectos del tren y otros temas.

Figura 8. Funcionarios públicos en la reunión



Fotografía por Karina Melisa Rodríguez Bocanegra.

Posteriormente, se comenzó con las preguntas y respuestas. Los representantes de la Semarnat explicaron las indicaciones para participar y se dedicaron a resguardar el orden durante esta parte de la sesión. De manera previa se habían entregado papeletas en donde los ciudadanos podían escribir sus preguntas o sugerencias sobre la MIA. Las preguntas se entregaban en la mesa de los funcionarios de la Semarnat, quienes daban lectura a bloques de cinco preguntas y las turnaban a la mesa de los representantes del Fonatur, en donde el Dr. Rafael leía una por una y decidía al miembro del equipo que contestaría, incluyéndose. Al cabo de alrededor de dos bloques de preguntas, los miembros de grupos ambientalistas y periodistas comenzaron a externar su molestia en voz baja debido a que para algunas preguntas la respuesta era que no le correspondía a los miembros del INECOL responder, o que tampoco responderían a cuestiones relacionadas con aspectos sociales, económicos ni políticos, pues se había aclarado que sólo tratarían temas ambientales de la MIA.

Figura 9. Asistentes en la reunión



Fotografía por Karina Melisa Rodríguez Bocanegra.

De manera repentina el ambientalista José Urbina interrumpió al funcionario y logró captar la atención de los medios de comunicación y los asistentes, quienes se acercaron con cámaras y celulares, y pidió en voz alta que le aclararan la respuesta de por qué hubo un cambio en el trazo del tramo 5 sur de la carretera federal 307 al interior de la selva, ya que él había formulado la pregunta y el funcionario en el presidium al leerla respondió que no les correspondía contestar y pasó a la siguiente pregunta. El ingeniero Efraín se puso de pie y explicó con términos ingenieriles las técnicas que se aplicarían en los terrenos forestales, con el objetivo de causar el menor impacto posible en el suelo y las cuevas que se encuentran en el subsuelo.

El ambientalista volvió a ponerse de pie e interrumpió la explicación del funcionario y señaló que si ya se había decidido que el tren pasara por la carretera, que es una zona en donde ya hubo pérdida de cobertura forestal, se preguntaba por qué se modificó la ruta para finalmente pasar por la selva, en donde además ya habían comenzado a desmontar la vegetación sin haber presentado la MIA de manera previa. Con un tono fuerte afirmó que el cambio se debió a motivos económicos, ya que los hoteleros de la Riviera Maya habían rechazado que el tren pasara por la carretera. El funcionario del Fonatur volvió a tomar la palabra y con una explicación poco convincente para el ambientalista informó que se buscaron las mejores condiciones para desarrollar la obra. José Urbina irrumpió de nueva cuenta y mencionó que todas las técnicas de ingeniería expuestas por el funcionario podían aplicarse también en la carretera. Con un dejo de incredulidad y molestia dio a conocer frente a todos su punto de vista.

Es más elevada la cantidad de cavidades que hay en esa zona (la selva), es tremendamente mayor, si tú me vas a exponer cómo van a hacer para poner un tren con seguridad allí... y si me vas a decir que lo movieron buscando mejores oportunidades, entonces hay que reconocer que la única razón por la que se cambió el tren fue por una razón económica... Vamos a proteger nuestro medio ambiente, por favor, y esto es también por razones económicas, todos aquí, todos aquí en Jacinto Pat, todos los otros ejidos que están en la Riviera Maya, vamos a hablar solamente del tramo 5, todos vivimos del turismo, ...todos vivimos de la belleza que nos proveen los servicios ecosistémicos de la selva. Entonces necesito que me respondas por qué esas técnicas que quieren poner en la selva no las podemos utilizar en la carretera...

Algunos asistentes aplaudieron cuando terminó de hablar. Posterior a ello intervinieron los funcionarios de la Semarnat y mencionaron que quienes consideraran que sus preguntas no habían sido respondidas, lo hicieran saber por escrito para que quedara registrado en el acta que se estaba elaborando. En ese momento ningún ciudadano o ciudadana atendió esa petición y se continuó con la confrontación de argumentos, que no fue precisamente un diálogo, pues las autoridades tenían una respuesta predeterminada, además no permitían la réplica verbal en el momento, pese a la demanda de algunos. Cuando el funcionario del Fonatur terminó su explicación, los ejidatarios aplaudieron su intervención.

El ambientalista estaba acompañado de un grupo compuesto por alrededor de seis personas, algunos eran periodistas, biólogos, buzos y espeleólogos, quienes también intervinieron pidiendo que se aclararan sus preguntas y argumentaban por qué diferían y no estaban conformes con las respuestas. Cabe mencionar que los ambientalistas forman parte del colectivo ciudadano Sélvame del Tren y tienen contacto con otras organizaciones de la sociedad civil nacionales y del extranjero, como *Greenpeace*. Su comportamiento desafiante pero a la vez amistoso caracterizaba a algunos de ellos.

Cada que alguien interrumpía a los funcionarios, estos indicaban que había que hacerlo por escrito, que no podían interrumpir sus explicaciones e incluso llegaron a pedir a los ciudadanos que guardaran silencio para continuar con la sesión, por lo que no permitieron que estos replicaran en repetidas ocasiones. Si bien es cierto que algunos ambientalistas se hacían escuchar poniéndose de pie y levantando la voz, esta acción no le fue permitida a otros participantes en la sesión. Incluso hubo quienes intentaron emular la acción de ponerse de pie e interrumpir, pero no lograron captar la atención de los asistentes y eran ignorados.

Esta situación suscitó una serie de reacciones de algunos asistentes, particularmente dos personas al frente del salón, el hombre de esa pareja encaró a los funcionarios y dijo con voz alta: “entonces que quede asentado ante los medios de comunicación que ustedes no están respondiendo a los cuestionamientos”, la mujer lo secundó y señaló que se deslindaban de responder porque decían no ser funcionarios del Fonatur, refiriéndose a los

representantes del Fonatur en el presidium, que en realidad trabajaban para el INECOL, y en ese caso se exigía que se presentaran los servidores públicos que sí pudieran responder y aclarar las dudas.

Otra pregunta polémica fue por qué la MIA del tramo 5 sur se había presentado el 17 de mayo del 2022, después de haber iniciado las obras. Al momento de leerse la pregunta, el ambientalista José Urbina mencionó en voz alta que ya habían entrado con la maquinaria a desmontar la vegetación de la selva, alrededor de 300 hectáreas. Toda vez que el ambientalista tomaba la palabra, el Dr. Rafael pedía al ingeniero Efraín que le respondiera. Ante este cuestionamiento, la respuesta del funcionario fue que ya contaban con estudios preliminares que toda obra contempla, y esto les permitió comenzar, y que ahora con la MIA tenían el respaldo para avanzar. El ambientalista se quedó otra vez inconforme, sin embargo, se acercó al funcionario cuando éste tomó su asiento y le dijo algo breve en voz baja, le extendió la mano y ambos se saludaron cordialmente.

Los funcionarios no asumían la responsabilidad de responder, diciendo “no me corresponde”, le corresponde a tal organismo gubernamental. Cabe mencionar que los ciudadanos no presentaron inconformidades por escrito sobre las respuestas o la falta de ellas a sus preguntas, lo corroboré al final de la sesión cuando se leyó el acta, y no hubo ningún registro al respecto.

Después de dar lectura a otra pregunta, los funcionarios le pidieron a un ciudadano de nombre Erik que aclarara su cuestionamiento debido a que éste no era legible, esto sucedió en varias ocasiones con preguntas de los miembros de las comunidades. Erik se puso de pie, se encontraba detrás de los ambientalistas, se presentó como nativo y preguntó a manera de reclamo: “¿dónde estaban los ambientalistas, que son de otros lugares, quejándose cuando se construyeron los grandes hoteles?” José Urbina reaccionó y replicó con un tono elevado y con cierto enojo: “¿dónde estabas tú?, y ¿dónde estaba la Semarnat?... Es vergonzoso”, a lo que Erik respondió con otra pregunta, “¿ustedes son dueños del lugar o tienen la concesión?”, y defendió su derecho a hablar, “yo creo que todos tienen derecho a hablar”. Después de este acalorado intercambio de palabras, durante el receso, el ambientalista conversó con Erik y ambos con actitud amistosa

estrecharon la mano. Durante esta primera parte de la reunión, aunque hubo empresarios, éstos no emitieron opiniones de manera pública, lo que relacioné con las entrevistas realizadas a algunos de ellos para esta investigación, en las que era común que no mostraran su lado crítico con el gobierno o si lo hacían pedían que fuera anónimo.

En total se presentaron 72 preguntas y se cerró la sesión para tener el primer receso de 15 minutos a las 2:00 p.m. Al haber transcurrido estos minutos se comenzó con la tercera parte de la reunión, que correspondió a las ponencias de los ciudadanos, quienes tuvieron 10 minutos cada quien para exponer, se presentaron las primeras tres y se dio otro receso a las 3:00 p.m. para la comida. Al salir del salón el personal del Fonatur ya tenía organizada la comida para todos los asistentes, se sirvieron tres mesas grandes con diferentes guisos, tortillas, salsas y aguas frescas. Se pidió a todos que formaran dos filas para servir los alimentos. Los funcionarios se aglomeraron en un solo espacio y eran amistosos si alguien los abordaba.

La tercera parte de la sesión inició alrededor de las 4:30 p.m. con las ponencias de los ciudadanos. Los funcionarios de la Semarnat los nombraban y pedían una identificación, se les dio 10 minutos a cada quien para exponer. Uno de los ponentes fue Erik, la persona mencionada con anterioridad, esta vez se presentó como abogado, proyectando un documento en Word en el que expresaba que su comunidad y él estaban de acuerdo con el proyecto del Tren Maya, debido a las oportunidades de desarrollo que brindaría a la región.

Le sucedieron varios ponentes, uno de ellos fue el fundador del ejido Jacinto Pat, así como miembros de otras comunidades, todos se presentaron a título personal y hablaban de las necesidades actuales en sus respectivas comunidades, sobre todo, de la falta de acceso a servicios públicos y las escasas o nulas oportunidades de empleo. Se expuso también la falta de un sistema de transporte eficiente en el estado, por lo que una de las expectativas de la gente es transportarse en ese tren con diversos fines.

Una de las ponentes llamó mi atención por mostrarnos la realidad de una zona marginada de Akumal, lugar en el que ella se desempeña como maestra y dirige una escuela

en condiciones de marginación y pobreza. Era una persona sencilla y llevaba un parche en su ojo izquierdo. Habló de su experiencia como docente con niños en pobreza extrema, la situación que se vive allí se debe a la falta de empleos y a los bajos salarios, por lo que las familias no pueden comprar los productos para cubrir sus necesidades básicas como la alimentación. La escuela representa un recurso importante para el desarrollo de los niños y de la comunidad, sin embargo, hay ocasiones que no asisten por falta de recursos económicos. La maestra decía que estando tan cerca de un destino como Playa del Carmen, la mayoría de sus alumnos, si no es que todos, nunca habían estado en la Quinta Avenida, un espacio emblemático para los turistas. Por lo tanto, su petición era tener una estación o por lo menos un paradero en Akumal, porque eso les permitiría atraer turistas, así como generar empleos y salarios dignos para las familias que habitan este lugar.

Figura 10. Ponente en la reunión



Fotografía por Karina Melisa Rodríguez Bocanegra.

En total se presentaron alrededor de 10 ponencias, la gran mayoría fueron posturas personales a favor del Tren Maya, no hubo académicos, salvo dos biólogos que abordaron temas ambientales y urbanos, sin ninguna crítica al proyecto. Los ambientalistas comentaron que ninguna de sus ponencias fue aceptada, incluso si habían cumplido con los requisitos. Se quejaron por no haber tenido la oportunidad de presentar en esta reunión, y se preguntaban con un tono sarcástico, cómo es que la maestra sin servicio de internet había podido enviar su presentación en tiempo y forma. Sin embargo, hubo otros que mencionaron la decisión general de no enviar ponencia debido a que dudaron en asistir. Al final, los funcionarios de la Semarnat agradecieron a todos por la presentación de las ponencias y la asistencia, y se pidió a la mujer que redactó el acta que la leyera en voz alta, fue una lectura muy rápida, con tópicos generales y sin registro de incidentes. Los asistentes, ya con signos de cansancio, escuchamos con atención, y sin más intervenciones, después de nueve horas, la reunión se dio por terminada a las 6:00 p.m. y todos comenzamos a salir del salón.

Al día siguiente la Semarnat publicó en las redes sociales que asistieron 351 personas a la reunión pública sobre el Tren Maya, y que ésta se había realizado sin incidentes. Las autoridades no mencionaron detalles de la discusión acalorada que se dio entre los participantes ese martes 7 de junio en la Casa Ejidal Jacinto Pat. Esta reunión fue una de las más nutridas, muy probablemente por tratarse de la Riviera Maya, donde existe gran interés de diversos sectores sociales en obtener beneficios del turismo, no sólo de los empresarios y funcionarios públicos, sino también de las comunidades rurales. Este ejercicio de gobernanza simulada refuerza el planteamiento de que el Estado impuso decisiones tomadas de manera previa, sin tomar en cuenta las opiniones de la sociedad, con el fin de avanzar en la obra y alcanzar al compromiso político.

Figura 11. Comunicado de la Semarnat



Fuente: Semarnat prensa, 8 de junio de 2022.

2.2.5. El predominio del modelo de turismo de masas en el proyecto, en detrimento del turismo comunitario

El turismo de masas es el modelo predominante en Quintana Roo. Esta industria es regida por grandes capitales y empresas transnacionales que se encuentran articuladas a capitales locales, regionales y nacionales, que hacen de ésta la actividad más redituable y por ello la más impulsada por los tres órdenes de gobierno a través de políticas públicas y financiamiento, así como por el sector empresarial y organismos internacionales. Sin embargo, ninguno de estos actores procura que se regule su crecimiento exponencial. En

contraste, el turismo comunitario es menos apoyado con presupuesto público y políticas, y suele asociarse al clientelismo político. Pese al escaso o nulo apoyo institucional, es una alternativa que ha cobrado relevancia en el sustento de las economías locales mediante una distribución más equitativa de los beneficios.

En la península de Yucatán se han registrado emprendimientos de turismo comunitario que operan desde hace poco más de dos décadas. En la actualidad existen más de siete redes de colaboración que agrupan a más de 50 organizaciones en dicha región. Se organizan de manera colectiva, normalmente en cooperativas, los miembros gestionan los proyectos turísticos y reciben ingresos de manera directa. Hay una gran heterogeneidad al interior de las comunidades, algunas dependen totalmente del turismo y otras diversifican su economía dedicándose sobre todo a la milpa, en algunas comunidades también se dedican a la pesca, a la apicultura, aprovechan los recursos forestales para las industrias maderera y chiclera, y elaboran artesanías y otros productos. La organización ha alcanzado un nivel de integración de redes, por ejemplo, en el 2016 se conformó la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario con 24 organizaciones pertenecientes a tres redes de los estados que componen la península: la Unión de Sociedades Cooperativas Co'ox Mayab de Yucatán, el Consejo de Turismo Rural de Campeche y la Red de Turismo Comunitario de la Zona Maya de Quintana Roo (Almeida et al., 2024).

Samuel Jouault, investigador y colaborador en dicha alianza arguyó que son pocas las comunidades que tienen un buen porcentaje de ocupación, normalmente son las que reciben turistas de destinos consolidados como Cancún y la Riviera Maya.⁷⁵ Éstas se han beneficiado de la expansión del turismo y han sido el complemento de los destinos de sol y playa (García et al., 2019; Marín, 2010). Además, han desempeñado un papel fundamental en el desarrollo turístico fuera de la costa, al ser una modalidad de turismo alternativo en el ámbito rural, que se ha extendido gracias a la capacidad de autogestión y organización de los miembros que la operan.

⁷⁵ Entrevista con Samuel Jouault, el 1 de septiembre de 2023.

Un aspecto a destacar es que la propuesta del turismo comunitario dista del modelo de turismo de masas, con prácticas compatibles con los principios del desarrollo sustentable, como la participación más horizontal de los actores sociales y la preservación del patrimonio biocultural.⁷⁶ Participan actores muy distintos, se trata de comunidades y grupos familiares que llevan a efecto iniciativas empresariales que se acompañan de objetivos como la conservación de sus tierras, de sus recursos naturales, la administración del patrimonio cultural y otros fines comunitarios. Asimismo, representa una alternativa para que los jóvenes no migren a los destinos turísticos en busca de trabajo y se evite que sean explotados y discriminados por mexicanos y extranjeros que dirigen la industria turística.⁷⁷

Por su parte, las organizaciones de turismo comunitario discutieron en el seno de las mismas cuál sería su postura ante el proyecto Tren Maya. Los líderes de la alianza antes mencionada analizaron la situación y definieron que en vez de impugnar o ignorar, negociarían con el Fonatur su participación en el proyecto, con el objetivo de fortalecer el turismo comunitario y que se contemplara como un aspecto prioritario en el marco del proyecto, y así evitar que fuera ignorado o eventualmente desmantelado (Almeida et al., 2024).

Durante la administración de Jiménez Pons en el Fonatur hubo claroscuros, ya que su equipo de trabajo puso en marcha una serie de acciones encaminadas a integrar el turismo comunitario como un eje prioritario del proyecto Tren Maya. En los encuentros entre las comunidades y los funcionarios de vinculación social del Fonatur, que comenzaron en diciembre del 2019, se abordaba el tema de la elaboración de un instrumento jurídico que diera cuenta de la participación directa de las comunidades y de los compromisos establecidos (Almeida et al., 2024). De acuerdo con uno de los investigadores que acompañó el proceso, se discutía el diseño y puesta en marcha de estrategias de promoción y comercialización para brindar servicios turísticos a los visitantes

⁷⁶ Entrevista con Samuel Jouault, el 1 de septiembre de 2023.

⁷⁷ Marco Almeida. Ponencia titulada: Reordenamiento y resignificación de los territorios y las mayanidades por el Tren Maya: Especulación multidimensional y burbujas de sentido en la península de Yucatán. 1 de abril de 2022. Seminario Permanente de Turismo, Globalización y Sociedades Locales.

que arribaran a las estaciones del tren. Lo que en el futuro cercano permitiría aumentar la demanda y obtener mayores ingresos.⁷⁸ Después de un año y medio de trabajo, se firmó un convenio de colaboración entre el Fonatur y el Instituto Nacional de Economía Social (INAES), en Ek Balam, Yucatán, el 1 de junio de 2021. El convenio fue avalado por diferentes instituciones locales, nacionales e internacionales que estuvieron presentes (Almeida et al., 2024).

No obstante, en el contexto del cambio en la dirección del Fonatur y del proyecto Tren Maya, se canceló dicho convenio y se rompieron las relaciones, debido a que se eliminó la parte operativa de la estructura institucional que había realizado el trabajo con las organizaciones de turismo comunitario. Fue una decisión bastante infortunada para las comunidades e iniciativas individuales,⁷⁹ como señaló categóricamente Samuel Jouault, se les negó la oportunidad de una participación real y directa. El Fonatur y la Secretaría de Turismo (Sectur) habían cerrado el diálogo,⁸⁰ y la población local, en específico el pueblo maya, perdió la oportunidad de “subirse al tren”.

Posteriormente, los miembros de la alianza antes mencionada intentaron acercarse a los funcionarios del Fonatur de la nueva administración, y de acuerdo con el testimonio de una mujer que forma parte de una cooperativa de ecoturismo, no los habían recibido, ni dado información sobre el convenio. Ella sostiene que (aún sin convenio) han pensado en atraer a los turistas que arriben a las estaciones del tren. Además, lamentó que la decisión de haber colaborado con el gobierno federal y con el proyecto Tren Maya, les haya costado la expulsión de otros espacios en donde se reúnen los miembros de las comunidades.⁸¹ Debido a que en la península de Yucatán existen resistencias de comunidades que se vieron amenazadas.

⁷⁸ Entrevista con Samuel Jouault, el 1 de septiembre de 2023.

⁷⁹ Entrevista con Samuel Jouault, el 1 de septiembre de 2023.

⁸⁰ Este tema fue tratado en el Taller: Los límites de la reforma turística. O cuando la lógica del crecimiento es insuficiente, coordinado por Matilde Córdoba Azcárate y Gustavo Marín Guardado, realizado el 4 de julio de 2023 en el CIESAS Peninsular, en Mérida, Yucatán.

⁸¹ Testimonio presentado en el marco del Diplomado: Turismo, espacios y culturas en transformación. 2 de diciembre de 2022. CIESAS, Peninsular.

El hecho mencionado ha sido clave en el sentido de que el gobierno de la 4T tuvo en sus manos la posibilidad de aprovechar la organización de las comunidades e integrarlas al proyecto, las cuales han sido invisibilizadas ante el predominio del modelo de masas, así como por un patrón de asentamiento que ha generado una división socioeconómica entre la zona costera, las ciudades y las comunidades rurales. De manera paradójica, meses después, en una reunión de investigadores convocados por el Conahcyt, se les dio a conocer la petición del gobierno federal de “buscar la manera en que las comunidades sean beneficiadas por el Tren Maya”.⁸² Lo anterior demuestra que en la práctica no hubo prioridad para integrarlas en las decisiones ni en los beneficios, de esta manera el gobierno ha dado continuidad a la exclusión de estas iniciativas sociales.

Por su parte, el gobierno del estado de Quintana Roo a través de la Secretaría de Turismo estatal (Sedetur) informó sobre un decreto que impulsaría el turismo comunitario con el fin de comenzar la transición hacia un nuevo modelo de turismo, a través del destino denominado *Maya Ka'an* localizado en la zona maya; un comité se encargaría de la gestión turística de esta región.⁸³ Al mismo tiempo, autoridades del municipio Felipe Carrillo Puerto dieron a conocer el proyecto denominado Puerta al Mar, con el que se pretende tener acceso directo a la costa (Martínez, 2023a). En este lugar se encuentra la Reserva de la Biósfera de *Sian Ka'an*, un área natural que ha sido protegida de la expansión del turismo de masas, sin embargo, con el Tren Maya se ponen en valor nuevos espacios para atraer visitantes, lo cual no es novedoso pero sí se observa una mayor presión. El auge del turismo alternativo ha sido aprovechado también por el sector privado, touroperadoras internacionales, así como pequeñas y grandes empresas de la región como Grupo *Xcaret*, han emprendido negocios en ciudades pequeñas y comunidades rurales de la región que cuentan con cenotes, zonas arqueológicas y atracciones turísticas creadas, alusivas a la cultura maya.

⁸² Testimonio del investigador Gustavo Marín Guardado en el marco del Taller: Los límites de la reforma turística. O cuando la lógica del crecimiento es insuficiente, coordinado por Matilde Córdoba Azcárate y Gustavo Marín Guardado, realizado el 4 de julio de 2023 en el CIESAS Peninsular, en Mérida, Yucatán.

⁸³ Entrevista con Andrés Aguilar, el 1 de agosto de 2023. Entrevista con Octavio Godoy, el 4 de agosto de 2023.

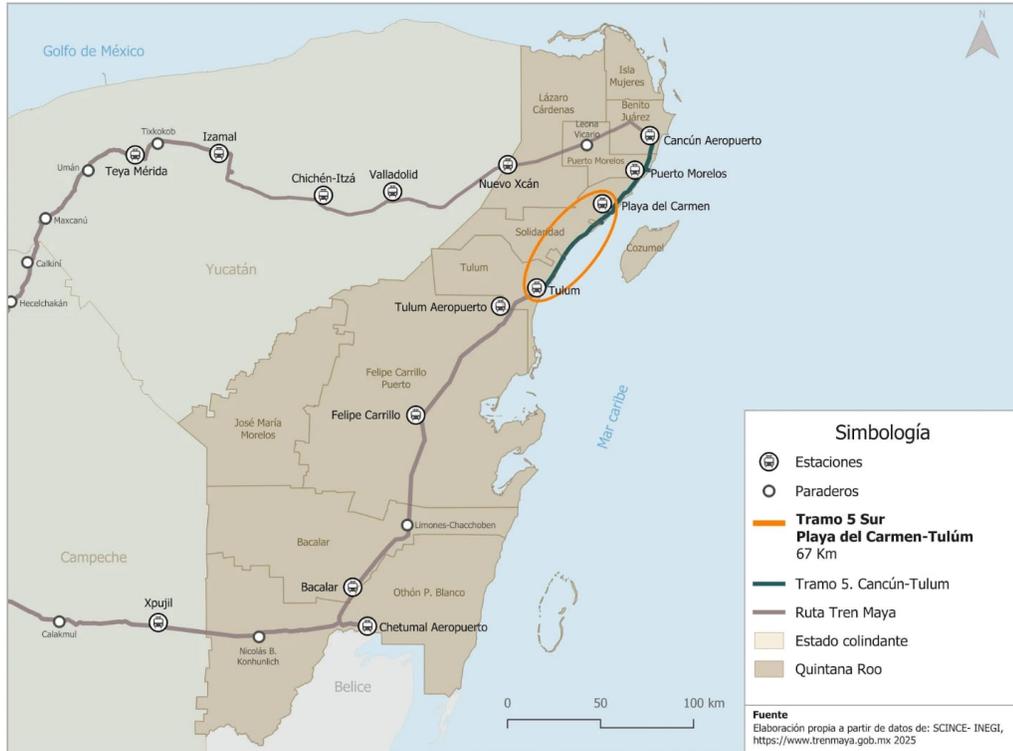
2.3. El tramo 5 sur. El surgimiento de voces disidentes en la Riviera Maya y la respuesta del gobierno de la 4T

El tramo 5 sur del Tren Maya corresponde a la Riviera Maya, región turística que comprende una serie de destinos de litoral en el norte de Quintana Roo, destacan Playa del Carmen y Tulum. En la actualidad, la Riviera Maya es el destino con mayor recepción de turistas nacionales y extranjeros en el país y en América Latina, en el 2023 recibió poco más de ocho millones de los 21 que arribaron al estado de Quintana Roo. Es un destino que ha atraído grandes inversiones, sobre todo cadenas hoteleras nacionales y extranjeras, en el mismo año contaba con el mayor número de cuartos de hotel: 56,645 de un total de 130,123 en todo el estado (Sedetur, 2023).

Este tramo ha sido el más atacado debido a las omisiones en la planeación e implementación del proyecto que provocaron la reacción de grupos ambientalistas y en general de grupos opositores al gobierno de la 4T, quienes utilizaron recursos jurídicos y mediáticos en su contra. El análisis de la implementación del proyecto en el tramo 5 sur permite, por un lado, observar el debate nacional que generó el proyecto en el marco de la polarización social, por otro lado, la relación que estableció el Estado con los actores que participan en el turismo a nivel local, así como la manera en que se perciben entre ellos y cómo se vinculan.

Los tramos 5 (norte y sur), 6 y 7 que recorren todo el estado de Quintana Roo fueron construidos por la Sedena, salvo el tramo 5 sur. El Fonatur comunicó el 5 de marzo de 2021 el inicio de la obra del Tren Maya en Quintana Roo con el tramo 5, que va de Cancún a Tulum, comprende cuatro municipios: Benito Juárez, Puerto Morelos, Playa del Carmen y Tulum; y es el más corto de la ruta, tiene una longitud de 121 kilómetros aproximadamente (Fonatur prensa, 2021). El tramo 5 se divide en norte y sur, el primero: Cancún- Playa del Carmen consta de 54 kilómetros; y el segundo: Playa del Carmen- Tulum, de 67 kilómetros. La construcción del tramo 5 sur fue asignada en un principio a Grupo México, posteriormente fue terminado por otros consorcios bajo la dirección de la Sedena, institución que construyó en este tramo el Aeropuerto de Tulum y uno de los seis hoteles de las zonas arqueológicas de la ruta del tren.

Figura 12. Mapa. El tramo 5 sur en la Ruta del Tren Maya



No obstante, el gobierno federal presentó las Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA) de los tres tramos del estado una vez que ya había iniciado la obra.⁸⁴ No tenía sentido entregar la MIA como un requisito más a cumplir en cualquier momento del proceso, ya que la Semarnat debía revisar este estudio de manera previa a la construcción con el fin de que se respetara la legislación ambiental y se evitaran daños irreversibles. Tampoco se había realizado una MIA general para el proyecto Tren Maya (Fonatur, 2022), algunos especialistas plantean que la fragmentación del territorio en tramos fue una

⁸⁴ Véase la convocatoria del gobierno federal a través de la Semarnat para la participación en las Reuniones Públicas de información de las Manifestaciones de Impacto Ambiental de los tramos 6 y 7 del Proyecto Tren Maya, en septiembre de 2022. <http://consultaspublicas.semarnat.gob.mx/actas/23QR2022V0040.pdf> En el tramo 5 dicha reunión se llevó a cabo en julio de 2022. <https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/sociedad/tren-maya-participan-mas-de-300-personas-en-reunion-publica-de-informacion-8728102.html>.

estrategia del gobierno para disimular la magnitud del megaproyecto y de los cambios e impactos que provocaría (Reyes, 2022).

La obra del tramo 5 inició en la carretera federal 307, la cual se encuentra cerca de la costa y recorre el estado de Cancún a Chetumal. Debido a que esta carretera es muy concurrida, con la construcción se saturó y se suscitaron embotellamientos (Aldana, 2021). En el plan original se estableció que el tren pasaría en el centro de la carretera por un viaducto, después se modificó para que el tren pasara por ambos costados de la carretera, se tomarían 17 metros en cada uno, donde además se contaba con el derecho de vía. La mayor parte de la ruta del tren se desarrollaría por derechos de vía de obras lineales ya existentes, como vías férreas, carreteras y líneas eléctricas.⁸⁵

Los empresarios turísticos fueron los primeros en reunirse con el titular y funcionarios del Fonatur, con el objetivo de acordar una solución al caos vial que se generaba en dicha carretera. Quienes se pronunciaron fueron sobre todo hoteleros de la Riviera Maya e insistieron en que debido a que la construcción duraría años, afectaría la imagen de los destinos turísticos más importantes del país y esto se traduciría en pérdidas económicas y de empleos en el estado (Reportur.US, 2022). Los empresarios dieron a conocer sus comunicados a través de la Asociación de Hoteles de la Riviera Maya (AHRM).⁸⁶ Ésta se compone de 140 socios, 21 de ellos conforman el consejo directivo, la mayoría son mexicanos pero hay un número importante de extranjeros, gran parte de nacionalidad española aunque destacan también los italianos.⁸⁷ En sus mensajes como grupo empresarial exigían que se buscara una solución para no afectar la industria más importante de Quintana Roo y por ende a los turistas, a los trabajadores y a todos los habitantes.

Sin embargo, la causa que subyació a las inconformidades de los hoteleros fue las posibles expropiaciones a sus terrenos que se encuentran a los costados de dicha carretera.

⁸⁵ Véase el resumen ejecutivo de la Manifestación de Impacto Ambiental del tramo 5 sur. <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/qroo/resumenes/2022/23QR2022V0020.pdf>

⁸⁶ Esta asociación comprende los destinos Playa del Carmen y Tulum. En la actualidad existen cinco asociaciones de hoteleros en el estado divididas por regiones. A su vez, algunos destinos tienen su propia asociación, como es el caso de Tulum.

⁸⁷ Entrevista con Manuel Paredes, el 16 de agosto de 2022.

El representante de la AHRM dio a conocer en los medios de comunicación la inconformidad del gremio después de haber recibido la notificación del gobierno federal a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), respecto a comenzar con la negociación de la compraventa de sus terrenos para la construcción del Tren Maya (Reportur.US, 2021).

A partir de los acontecimientos mencionados las presiones de los hoteleros escalaron. El presidente López Obrador señaló en una de sus conferencias de prensa que los hoteleros habían solicitado el cambio de la ruta del tren debido a que sus hoteles y terrenos que se encontraban muy cerca de la carretera se verían afectados. Argumentó que estos empresarios tenían poder en las decisiones del estado y aseguró que “estaban acostumbrados a mandar”, no obstante, esos privilegios que tenían con gobiernos antecesores no serían respetados y en este caso no impondrían sus intereses en las decisiones del Estado.⁸⁸

Por su parte, el representante de los hoteleros de Tulum sostuvo no estar de acuerdo con el Tren Maya por dos razones principales. Por un lado, consideraba que los destinos Cancún y la Riviera Maya no requerían este tipo de transporte debido a que las touroperadoras internacionales venden paquetes turísticos que incluyen el transporte que traslada a los turistas hasta la puerta del hotel. Y en el caso de los trabajadores, algunos hoteleros se encargan del transporte de su personal. Por otro, arguyó que el tren daría una imagen más urbana que perjudicaría a destinos como Tulum, que se ha comercializado como un destino sustentable, aunque reconoció que sólo en apariencia debido a que no existen programas de aprovechamiento sustentable de los ecosistemas.⁸⁹

Independientemente de las diversas opiniones de los hoteleros sobre el Tren Maya, éstos actuaron de manera unánime con el objetivo de evitar que la vía ferroviaria se construyera en la carretera y afectara sus propiedades. En los comunicados oficiales de las reuniones de los hoteleros con los funcionarios del Fonatur, aseguraron que estaban

⁸⁸ Conferencia matutina del gobierno federal, el 14 de septiembre de 2022. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

⁸⁹ Entrevista con Daniel Oropeza (pseudónimo), el 28 de abril de 2021.

dispuestos a negociar con el gobierno federal en caso de que el nuevo trazo del tren pasara por algunos de sus terrenos (Angeles, 2022).

En enero del 2022 el gobierno federal dio a conocer dos noticias relevantes, el cambio de director en el Fonatur, así como el cambio de la ruta en el tramo 5 sur, y con esta última medida se detuvieron los trabajos en la carretera 307. El trazo de la nueva ruta corría al interior de la selva, aproximadamente a 10 kilómetros de la carretera. Un mes después se publicó la declaratoria de utilidad pública y expropiación de poco más de cinco millones de metros cuadrados. Se trataba de 231 inmuebles de propiedad privada en los municipios de Benito Juárez, Puerto Morelos, Playa del Carmen y Tulum para la construcción de obras de infraestructura pública relacionadas con el Tren Maya (DOF, 2022).

Este hecho desató algunas críticas, aunque no era el primer cambio en el proyecto, sí fue el primer tramo que se modificó una vez iniciada la construcción, por lo que hubo pérdidas económicas y de tiempo, además, se tenía que reparar lo que se había destruido en la carretera (Vázquez, 2022). Así también, para los ambientalistas, la selva era una zona más frágil en comparación con la carretera, esta área les parecía más apta para el paso del tren, ya que podría favorecer el desplazamiento de los trabajadores y habitantes. Además, el proyecto representaba una buena oportunidad para remodelarla.⁹⁰

La MIA del tramo 5 sur se presentó ante la Semarnat el 17 mayo de 2022 (Hernández, 2022a), después de un año de haber arrancado la construcción en la ruta original y después de un mes de haberla continuado al interior de la selva. En términos generales se determinó, sin mucha sorpresa, que la obra era viable (Hernández, 2022b). No hubo detenimiento en estudiar los riesgos ambientales y tomar las medidas más adecuadas, a este respecto, un ingeniero del Tren Maya aseguró que aunque no se hubiera entregado la MIA en tiempo y forma, se habían realizado estudios preliminares que fueron la base para iniciar la obra en la selva, enfatizó que no se puede realizar una construcción sin estudios básicos de ingeniería y el gobierno no se arriesgaría a hacerlo.⁹¹

⁹⁰ Entrevista con José Urbina, el 23 de junio de 2022.

⁹¹ Entrevista con César Luna, el 11 de junio de 2022.

El gobierno federal fue criticado por las organizaciones de la sociedad civil y académicos por no contar con una planeación clara. En particular, los ambientalistas señalaron que el presidente López Obrador había cedido ante los intereses y presión de los empresarios turísticos, y por esta razón decidió cambiar la ruta.⁹² No obstante, no es un señalamiento convincente debido a que los mismos hoteleros han reconocido no tener el poder para influenciar las decisiones del gobierno federal y evitan a toda costa enfrentarse con los tres niveles de gobierno, por temor a represalias que afecten sus negocios.⁹³ A este respecto, un funcionario del gobierno federal afirmó que en el marco de la transición del Fonatur a la Sedena en la dirección del proyecto, el presidente había sido asesorado por los militares, quienes influenciaron de manera decisiva su deliberación sobre el cambio en la ruta.⁹⁴

Los ambientalistas y espeleólogos señalaron que el desmonte de la vegetación en la selva ya no permitiría los mismos niveles de captación de agua de lluvia, la cual se filtra debido a la característica de ser un suelo kárstico, esto es, poroso y permeable. Esta situación provocaría afectaciones en el sistema de cuevas y en la red hídrica del subsuelo, que alimenta a ríos y cenotes, y tiene conexión con los manglares y con el mar. Cabe recordar que en el Mar Caribe se encuentra el Arrecife Mesoamericano, la segunda barrera arrecifal más grande del mundo. Así también, aseguraron que habría daños irreversibles en las especies de flora y fauna, algunas de ellas endémicas, y con el deterioro ambiental se acelerará el riesgo de la extinción.

Los ambientalistas también sostuvieron que en el largo plazo habrá impactos por la construcción de la vía ferroviaria, por el paso del tren y el crecimiento urbano. Algunos especialistas aseguraron que sin una planeación correcta se correría el riesgo incluso de un derrumbe del techo de las cuevas, debido a que el suelo kárstico no resistiría tal impacto, o por lo menos no sin una planeación a largo plazo y que contemplara técnicas ingenieriles

⁹² Entrevistas con José Urbina, el 23 de junio de 2022. Entrevista con Guillermo Delgado, el 27 de junio de 2022.

⁹³ Entrevista con Daniel Oropeza (pseudónimo), el 28 de abril de 2021. Entrevista con Alain Correa, el 14 de julio de 2023.

⁹⁴ Comunicación personal con Manuel Zavala, el 30 de julio de 2023.

correctas. Sobre la carretera ya existen ejemplos de estos colapsos o “socavones”, como se les conoce comúnmente.⁹⁵

En el momento en que entraron las máquinas a desmontar la selva surgieron las primeras voces disidentes del proyecto. En Playa del Carmen se gestó la movilización de grupos ambientalistas, entre ellos: Cenotes Urbanos, Moce Yax Cuxtal A.C. y Grupo Ecologista del Mayab A.C. (GEMA); así como ciudadanos que se identificaron con el *hashtag* Sélvame del Tren, movimiento que se gestó en las redes sociales digitales. Algunos de los miembros más activos se dedican sobre todo a la espeleología y al buceo, se trata de especialistas que han estudiado el territorio y algunos generan información a partir de investigaciones sobre el sistema de cuevas y cenotes, que han llegado a compartir con desarrolladores inmobiliarios y gobiernos municipales, con el fin de proteger los ecosistemas y contribuir a que se tomen decisiones mejor informadas en el ámbito del desarrollo urbano.⁹⁶ Los integrantes de Sélvame del Tren buscaron el diálogo con el Fonatur desde el principio, sin embargo no tuvieron éxito.⁹⁷

Los colectivos ambientalistas señalaron que la obra era ilegal debido a que el gobierno federal había llevado el procedimiento de manera incorrecta, comenzó con el desmonte de la selva, posteriormente entregó la MIA y realizó la consulta pública. Una de las primeras acciones contundentes de los ambientalistas fue interponer juicios de amparo por daños ambientales a los ecosistemas. En total se interpusieron seis juicios de amparo para el tramo 5 sur, uno de ellos por un miembro muy activo de Sélvame del Tren, José Urbina, con el que se logró detener la obra en el tramo 5 sur por orden de un juez, quien dictó la suspensión definitiva en mayo del 2022 (Hernández, 2022b). También se llevaron a cabo manifestaciones en la vía pública y caravanas, éstas últimas consistieron en visitas guiadas en la selva y las cuevas, se invitó a funcionarios públicos del gobierno federal, figuras públicas, medios de comunicación y ciudadanos para hablar de los graves impactos

⁹⁵ Esta aseveración fue realizada por Emiliano Monroy, especialista en hidrología y geoquímica del suelo kárstico. El tema se discutió durante un foro sobre el Tren Maya, organizado por grupos ambientalistas y transmitido en Facebook, el 15 de junio de 2022.

⁹⁶ Entrevista con Roberto Rojo, 1 de julio de 2022. Entrevista con Juan Carlos García, el 6 de agosto de 2022.

⁹⁷ Entrevista con Roberto Rojo, 1 de julio de 2022.

ambientales de este gran proyecto ferroviario.⁹⁸ No obstante, el 3 agosto de 2022 se revocaron todos los juicios de amparo por parte de un juez, incluyendo el de la suspensión definitiva (Semarnat prensa, 2022).

Dichas tensiones en el tramo 5 sur afectaron el avance de la obra. Por su parte, el primer mandatario señaló que no era justo que se gastaran más recursos del erario público por esta situación. Además, acusó a Grupo México por incumplimiento, empresa constructora que en ese momento estaba asignada para desarrollar este tramo, y decidió cancelar su contrato de manera anticipada en julio del 2022 (Aristegui noticias, 2022). En su defensa, el empresario Germán Larrea, dueño del consorcio, señaló que además de los contratiempos era inviable el poco tiempo que se les había otorgado para terminar el tramo. Ante dicha decisión, la Sedena quedó a cargo del tramo y asignó su construcción a tres empresas que ya trabajaban en otros tramos: ICA, Mota-Engil y Grupo Indi. En este sentido, Grupo México demandó al gobierno federal por rescisión de contrato, y aunque el Fonatur logró revocar la demanda, tiempo después la empresa volvió a demandar por inconformidad con la propuesta de finiquito. Finalmente, la prensa informó que el gobierno federal negoció la concesión de tramos ferroviarios en el tren del Corredor Interoceánico, a cambio de no pagarle la indemnización (Carrillo, 2023).

El presidente López Obrador reaccionó ante las voces disidentes, los desacreditó en sus conferencias matutinas y en sus redes sociales digitales, se refirió a ellos como “pseudoambientalistas” que no pertenecían a la región y que su activismo era financiado por sus “adversarios”. Cuestionaba de manera constante por qué los ambientalistas sólo se manifestaban en contra del tren, no así de las desarrolladoras inmobiliarias y empresas turísticas que por décadas habían provocado impactos irreversibles en los ecosistemas del estado. En este sentido, el presidente solía arremeter contra dos empresas que se localizan

⁹⁸ Esta información se obtuvo del seguimiento sistemático a las publicaciones de grupos y cuentas en las redes sociales digitales. En Facebook: Tren sobre Cenotes No, La Selva Salva, NO AL TREN MAYA y Cenotes Urbanos. En Instagram: @soscenotes, @selvamemx, @laselvaslava, @selvamayasos. En X: @SelvameMX, SelvaMayaSOS, @laselvaslava, @soscenotes.

en el norte de Quintana Roo, Grupo *Xcaret* y Calizas Industriales del Carmen (Calica).⁹⁹ La primera es una empresa mexicana fundada en 1990 que opera siete parques temáticos, hoteles, servicio de transporte y tours en la región. La segunda es la filial mexicana de *Vulcan Materials Company*, empresa estadounidense que contaba con una concesión para extraer material de construcción y exportarlo a Estados Unidos.

El gobierno federal intentó dar respuesta a las críticas o demandas y legitimar el proyecto en el aspecto ambiental a través de diferentes acciones. El primer mandatario dio a conocer que con fines de protección, una gran parte del tramo 5 sur sería un viaducto con una altura de 3 a 5 metros y en toda la ruta habría pasos de fauna, aunque representara una mayor inversión económica para la obra. Además, anunció la creación de un Área Natural Protegida (ANP) llamada Parque del Jaguar en Tulum¹⁰⁰ y el decreto de ANP del Área de Protección de Flora y Fauna Felipe Carrillo Puerto de 53 mil hectáreas, que por cierto comprendía los terrenos de Calica (Martínez, 2023b). El gobierno determinó que ésta no podía extraer más material, y que en adelante sólo podía emprender proyectos de ecoturismo.¹⁰¹ Asimismo, el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) llevó a cabo un plan de salvamento arqueológico del proyecto Tren Maya a lo largo de la ruta denominado Programa de Mejoramiento de Zonas Arqueológicas (PROMEZA). Se reconstruyeron algunos sitios arqueológicos para su impulso turístico y se recuperaron objetos que fueron resguardados por dicha institución, algunas piezas se exhiben en las estaciones del tren.¹⁰²

Los miembros de Sélvame del Tren intentaron dialogar con el presidente, quien incluso canceló una cita cuando éstos ya se encontraban en las puertas de Palacio Nacional. Desde la óptica del colectivo, la conservación de los recursos naturales debería ser una área

⁹⁹ El gobierno federal emprendió acciones en contra de estas empresas, especialmente contra Calica, a la que suspendió de manera oficial su concesión, a lo que Calica hizo caso omiso en un principio y el presidente aseguró que no daría marcha atrás (Animal Político, 2022).

¹⁰⁰ Conferencia matutina del gobierno federal, el 13 de julio de 2023. Facebook Andrés Manuel López Obrador.

¹⁰¹ Conferencias matutinas del gobierno federal, el 23 de mayo de 2024 y el 25 de septiembre de 2024. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

¹⁰² Conferencia matutina del gobierno federal, el 28 de septiembre de 2022. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

prioritaria del gobierno, si se quiere seguir atrayendo turistas en el largo plazo.¹⁰³ Uno de ellos argumentó que el mayor problema del Tren Maya es que el Estado fue el principal perpetrador de este proyecto que califica como “depredador” y que no generará beneficios para la población local. Señaló que es grave que en calidad de ciudadanos no puedan recurrir a las instituciones gubernamentales y defender la integridad de los recursos naturales, porque son las mismas que promueven este megaproyecto y respaldan las decisiones del presidente.¹⁰⁴

En el marco de su lucha, los ambientalistas se han aliado a grupos políticos de la oposición. Los integrantes más activos de Sélvame del Tren recibieron el Premio Nacional Benito Juárez al mérito ciudadano, por parte del partido político Movimiento Ciudadano (MC), por su defensa de la biodiversidad y el patrimonio cultural.¹⁰⁵ Este acto pareció más bien coyuntural y no porque el medio ambiente figure en la agenda de este partido opositor al gobierno de la 4T.¹⁰⁶ Este tipo de acciones han sido uno de los principales motivos de críticas a los ambientalistas, se les ha señalado de estar en contra de la figura del presidente López Obrador y se ha puesto en duda que su interés por la protección de los ecosistemas de la región sea genuino. En respuesta, ellos sostuvieron que se unirán a todas las luchas en contra del tren y que la oposición sí los ha escuchado, no así el gobierno federal.

Los ambientalistas tienen posturas políticas e ideologías que los posicionan frente a quienes ejercen el poder. Son grupos con intereses y agendas propias, que forman parte del sistema político del estado y de la cultura de la participación social. La preservación del medio ambiente y la lucha contra la ilegalidad han sido elementos discursivos con los que se han posicionado en el debate nacional en torno al Tren Maya, y han conformado alianzas con grupos con intereses políticos y económicos, que distan de los ambientales. Quizá estas alianzas no han sido tan evidentes, sin embargo, se han unido de alguna forma

¹⁰³ Entrevista con Guillermo Delgado, el 27 de junio de 2022.

¹⁰⁴ Entrevista con Roberto Rojo, el 1 de julio de 2022.

¹⁰⁵ Véase el video de la entrega del Premio Benito Juárez al mérito ciudadano. https://www.facebook.com/watch/live/?ref=search&v=860026111849843&locale=es_LA

¹⁰⁶ Por ejemplo, Movimiento Ciudadano ha gobernado el estado de Jalisco desde el 2018 y se ha ganado el mote de Movimiento Inmobiliario por parte de los ciudadanos, debido al abuso de autorizaciones de cambio de uso de suelo en áreas protegidas para la construcción de fraccionamientos.

para atacar los proyectos estratégicos del gobierno de la 4T, en particular el tramo 5 sur del Tren Maya.

Posteriormente, el presidente López Obrador declaró lo siguiente en conferencia de prensa: “Ya resolvimos el tramo más difícil, donde nos querían ponchar, que era el tramo Cancún-Tulum, porque ahí hay muchos intereses, muchos billullos¹⁰⁷ de por medio, pero no pudieron...” (Escobar, 2022). Sin embargo, en enero y junio del 2024 salieron a la luz dos nuevas suspensiones definitivas por orden de un juez (Vázquez, 2024). El primer mandatario informó el término de la construcción del tramo 5 sur en julio de 2024 y negó la existencia de dichas suspensiones y de haber cometido desacato.¹⁰⁸ En septiembre del mismo año inauguró la obra completa pocos días antes de terminar su sexenio, lo hizo con un presidium en compañía de gobernantes, empresarios y militares, sin ningún representante del pueblo maya.¹⁰⁹ La operación del tren en el circuito completo inició el 15 de diciembre de 2024, en la administración de la presidenta Claudia Sheinbaum, quien aseguró que en el 2025 continuaría con la creación de infraestructura para el transporte de mercancías en la ruta del Tren Maya.

Un funcionario público del estado de Quintana Roo sostuvo que si el presidente no hubiera tomado ese tipo de decisiones, “nunca hubiéramos visto la obra (terminada)”. Reconoce que las grandes obras de infraestructura del gobierno de la 4T contribuirán al desarrollo del sureste mexicano, sin embargo, han implicado corrupción en los tres niveles de gobierno.¹¹⁰ El costo de las implicaciones fue asumido para favorecer el término de la obra antes de finalizar el sexenio, tal vez por la incertidumbre, o certidumbre, de lo que pudiera pasar si un gobierno opositor llegaba al poder, ya que al inicio no había certeza de la continuación del grupo político de la Cuarta Transformación en la presidencia, que además diera seguimiento a los objetivos del proyecto planteados por el presidente López Obrador.

¹⁰⁷ Se refiere a billetes o dinero.

¹⁰⁸ Conferencia matutina del gobierno federal, el 12 de julio de 2024. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

¹⁰⁹ Conferencia matutina del gobierno federal, el 29 de septiembre de 2024. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

¹¹⁰ Entrevista con Tirso Esquivel, el 27 de julio de 2023.

Consideraciones finales

El gobierno de la 4T utilizó al turismo para legitimar el proyecto Tren Maya, debido a la capacidad de esta industria para generar ingresos y empleo. Y a que era el proyecto estratégico más atacado por parte de grupos políticos de oposición en un ambiente de polarización social. Al mismo tiempo que posicionó al turismo en la agenda nacional y dio continuidad a su legitimación como la principal estrategia de desarrollo para el estado de Quintana Roo y la península de Yucatán. Sin embargo, omitió abordar los impactos económicos, sociales y ambientales del turismo de masas, así como la distribución desigual de los beneficios. También obvió los planteamientos de la academia y de algunas organizaciones de la sociedad civil que luchan por la preservación de los recursos naturales, sobre la necesidad de transformar el turismo a través de alternativas con otros principios, más cercanos al desarrollo sustentable, y que tengan como fin principal mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región.

La implementación del proyecto Tren Maya distinguió al gobierno de la 4T de los gobiernos neoliberales debido a que destinó inversión pública sin precedentes en el sur del país. El presidente López Obrador cumplió su compromiso político de entregar esta obra de infraestructura, aunque fue realmente terminada meses después, en la administración del llamado segundo piso de la Cuarta Transformación, encabezado por la presidenta Claudia Sheinbaum, quien ha dado continuidad a este proyecto estratégico y a la trascendencia de la obra como símbolo político del gobierno de la 4T.

Se destaca la intervención activa del Estado en el turismo con la implementación de otros proyectos complementarios como la construcción y operación de hoteles, habilitación de zonas arqueológicas y la creación de Áreas Naturales Protegidas, no precisamente con fines de conservación ambiental, sino con el objetivo principal de crear más atracciones para el turismo, a través de la puesta en valor y posterior mercantilización de espacios públicos.

Una particularidad fue el otorgamiento de poder a los militares en el manejo de empresas públicas para la construcción y operación de los proyectos. Esta decisión del

gobierno ha sido criticada y cuestionada por la sociedad, a este respecto se ha argumentado que la militarización es propia de un régimen autoritario. Además, ha tenido otras implicaciones a nivel local, ya que la presencia de los militares en la zona ha provocado inquietud entre los habitantes, principalmente por sus antecedentes en la violación de derechos humanos.

En el marco del proyecto Tren Maya, el gobierno de la 4T configuró una visión institucional del desarrollo con preceptos del modernismo que por un lado priorizan la industrialización y el urbanismo, y por otro, carecen de la inclusión de los componentes social y ambiental. Su discurso se distinguió por contener principios sociales y hubo aspectos novedosos como la participación de las comunidades indígenas y mestizas. Se reconoce que el discurso del desarrollo sustentable introdujo, en el marco del neoliberalismo, dos principios en la planeación de los proyectos de desarrollo: la participación social y la protección del medio ambiente. El proyecto Tren Maya contempló ambos aspectos, aunque con omisiones significativas, pero se destaca que a poco más de cinco décadas de la creación de Cancún, en la actualidad son elementos a tomar en cuenta en la planeación del desarrollo turístico. Asimismo, la sociedad ha luchado por participar en las decisiones del turismo, debido a que es un asunto público que se relaciona con el desarrollo de las sociedades, manejo de recursos e impactos ambientales y socioculturales.

En este capítulo se mostraron tres contradicciones fundamentales entre el discurso y la práctica de la política de desarrollo que muestran la esencia del proyecto Tren Maya. La primera refiere la inclusión social, pese a que el gobierno cumplió con los mecanismos oficiales de participación social, éstos no fueron ejecutados de manera ideal. Ambientalistas, empresarios, miembros de comunidades rurales, investigadores, medios de comunicación y ciudadanos participaron en consultas públicas, no obstante, la actuación del Estado se puso en entredicho debido a que incumplió la legislación ambiental y utilizó las instituciones para realizar el proyecto de acuerdo a sus propios criterios y sin tomar en cuenta las opiniones de los ciudadanos. El Estado se amparó en su papel de principal decisor y las decisiones se concentraron en la figura presidencial y en un selecto grupo de asesores cercanos a él. Uno de los resultados de este proceso es la exclusión sistemática de la sociedad en las decisiones que tienen que ver con el territorio que habitan, sobre todo de

los pobres, quienes no forman parte de grupos que cuentan con el *expertise* y por ello son considerados faltos de información, conocimientos y voluntad para participar.

La segunda contradicción se asocia al respeto a las sociedades locales y a la preservación de sus recursos naturales. Las tierras de propiedad social fueron requeridas para realizar el proyecto Tren Maya y obras de infraestructura secundarias. Debido a la existencia de antecedentes de despojos de tierras para el desarrollo turístico, a través de procesos legales e ilegales, el proyecto alertó a las comunidades rurales. Aunque el gobierno aseguró haber negociado con la población y haber pagado un buen precio por las tierras, la venta fue bajo diversas circunstancias, no siempre justas ni equitativas. Vender las tierras al gobierno ha significado que éste posteriormente podrá vender a inversionistas y empresarios. Estos procesos de privatización de las tierras de propiedad colectiva pone en desventaja a la población local, quienes “entregan” sus tierras con la expectativa de tener acceso al empleo a través del turismo, sin embargo, éstas serán utilizadas para expandir el modelo de turismo de masas que la ha mantenido históricamente al margen de los principales beneficios. En consecuencia, perderán su patrimonio, tal vez el único en muchos casos, y habrá cada vez más dificultades de acceso al territorio para los sectores sociales más vulnerables. Además, los ejidatarios y otros dueños seguirán siendo presionados sobre sus tierras para futuros proyectos asociados al turismo que se expandirán tierra adentro.

Para algunas comunidades mayas y mestizas que ya se encontraban organizadas en actividades de economía social, como el turismo comunitario, el proyecto Tren Maya representó una oportunidad para integrarse, tener la posibilidad de obtener beneficios de éste y mejorar sus condiciones de vida a través de sus emprendimientos. Y de ahí emanó una tercera contradicción. Pese a que la política de desarrollo del gobierno de la 4T propuso la inclusión de la población local en el proyecto, tanto en las decisiones como en los beneficios, la negativa de impulsar un modelo alternativo al modelo hegemónico en el estado, fue un reflejo de sus prioridades. El gobierno decidió no trabajar con estas iniciativas sociales que históricamente han estado fuera de la acción del Estado, con lo que consolidó su marginación de los principales beneficios del turismo.

El presidente López Obrador durante su carrera política y su experiencia como gobernante configuró una visión institucional del desarrollo y la planteó como la mejor manera de transformar una región y detonar el desarrollo, idea que capitalizó sobre todo con los sectores populares, quienes por décadas han esperado políticas que los favorezcan en la práctica. En este marco, la transformación del turismo que tenga como principal fin hacer justicia a la población local, en particular al pueblo maya, sigue en espera.

CAPÍTULO 3. LA PANDEMIA DEL COVID-19 Y EL PAPEL DEL GOBIERNO DE LA 4T ANTE LA CRISIS EN EL TURISMO EN QUINTANA ROO

Introducción

El presente capítulo tiene como objetivo analizar el papel del Estado en el turismo en un escenario de un evento disruptivo, la pandemia del Covid-19, la crisis más severa por la que ha atravesado el turismo internacional desde hace décadas y después de 10 años de crecimiento sostenido. Esta crisis irrumpió en el segundo año de gobierno del presidente López Obrador y además de observar la actuación de este gobierno para enfrentarla, en medio de la crisis salieron a la luz aspectos relacionados a la precariedad en el empleo turístico, producto de procesos de flexibilización laboral que se consolidaron con las políticas neoliberales.

Esta crisis sanitaria con graves impactos negativos en la economía dio cuenta del estado de vulnerabilidad en el que se encuentra el turismo en Quintana Roo, al que se suman otras situaciones de riesgo como los huracanes, el arribo masivo del sargazo a las playas del Caribe mexicano, las crisis del turismo internacional y la inseguridad. Es importante examinar cómo estas amenazas previas pero latentes se asocian a la construcción de dicha vulnerabilidad, y nutren la comprensión de esta crisis en un contexto social, económico y político contemporáneo, ya que se trata de un evento inesperado pero no aislado.

Un eje de análisis se basa en las políticas que implementaron el gobierno de la 4T y el gobierno del estado de Quintana Roo para gestionar la pandemia y apoyar al turismo, como históricamente lo hicieron los gobiernos neoliberales en otros contextos,

particularmente en los destinos más dependientes del turismo internacional. Y de qué manera beneficiaron, o no, las decisiones de los gobiernos a los empresarios, y sobre todo a los sectores sociales más vulnerables, a saber, los trabajadores de la industria turística y las comunidades rurales.

Más allá de los impactos de la pandemia del Covid-19 en el turismo reflejados en cifras, resulta relevante mostrar una dimensión humana. Se está de acuerdo con García (2019, p. 350), respecto a que “las sociedades no han sido agentes pasivos al enfrentar los desastres”. Las formas sociales y culturales para enfrentar riesgos forman parte de estos procesos, por esta razón es importante recuperar las respuestas de los actores sociales que participan en el turismo en este contexto de crisis. La pandemia del Covid-19, no sólo desafió la capacidad de la acción gubernamental en sus tres niveles, sino a la sociedad en su conjunto. El sector privado enfrentó problemas para sostener la operación de sus empresas, no llegar a la bancarrota y mantener a los trabajadores. Y los trabajadores, quienes en su mayoría laboran en condiciones precarias, enfrentaron adversidades y problemas que los condujeron a implementar estrategias de sobrevivencia frente a una crisis que se prolongó por varios meses.

3.1. La pandemia del Covid-19: crisis sanitaria, crisis económica y vulnerabilidad en el turismo

En diciembre del 2019 se detectaron en Wuhan, provincia de Hubei, China, casos atípicos de neumonía provocada por un nuevo coronavirus SARS-CoV2, denominado Covid-19. El virus se propagó rápidamente en China y ocurrieron las primeras defunciones, la medida tomada por el gobierno chino para disminuir el alto riesgo fue el confinamiento en Wuhan en enero del 2020. En este sentido, otros países comenzaron a reaccionar y se cancelaron vuelos de manera masiva a China, Estados Unidos fue el primero que restringió viajes procedentes de dicho país (OMT, 2020). No obstante, el virus se expandió dentro y fuera de China, debido al desplazamiento previo de las primeras personas contagiadas (Oehmichen, 2021).

Comenzaba el año 2020 cuando se presentaron los primeros casos de Covid-19 en países asiáticos y europeos. El primer caso fuera de China fue identificado en Tailandia. En ese momento la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró una emergencia de salud pública internacional por esta nueva enfermedad (OMS, 2020). El 11 de marzo del mismo año fue la declaración oficial de la pandemia del Covid-19 (Organización Panamericana de la Salud, 2020). A partir de este momento, Italia y España implementaron el confinamiento, y la OMS enunció que Europa era el nuevo epicentro del Covid-19, debido a que el número de casos de contagio notificados había superado al de China. Estados Unidos, por su parte, volvió a reaccionar prohibiendo la entrada de viajeros provenientes de 26 países europeos. En abril del 2020, Wuhan terminó su confinamiento (OMT, 2020), mientras que el resto del mundo comenzaba con esta medida.

Los gobiernos nacionales de distintos continentes tomaron decisiones contundentes para proteger a la población del virus y disminuir su propagación. Las medidas más estrictas fueron el confinamiento junto con el cierre de fronteras y restricciones a la movilidad de las personas, se implementaron también protocolos de prevención como el uso de cubrebocas, el distanciamiento social y la realización de pruebas de detección. Algunos países, sobre todo asiáticos, que invertían más recursos en pruebas masivas, como medida de prevención, decían tener mejores resultados que aquéllos que aplicaban pruebas sobre todo a las personas con síntomas graves (Lima, 2020). Las actividades económicas, recreativas y culturales fueron suspendidas. Pese a ello, los contagiados y las defunciones iban en aumento, imperaba un escenario de incertidumbre por el desconocimiento de la enfermedad y la falta de tratamientos y vacunas.

De acuerdo con los datos generados por especialistas de la salud en China, uno de cada cinco casos diagnosticados requería ingreso hospitalario. En este sentido, los sistemas de salud de los países con más contagiados y muertes comenzaron a presentar serios problemas. Los casos se multiplicaron rápidamente y en algunas ciudades los hospitales estaban desbordados, había escasez de personal, de espacios, camas y equipos médicos (Güell et al., 2020). Algunos de los países más afectados hasta ese momento, por el mayor número de fallecidos, fueron Estados Unidos, Brasil, India, México, Reino Unido, Italia, Perú, Francia, España e Irán (BBC News Mundo, 2020b).

Las compañías farmacéuticas trabajaban en el desarrollo de vacunas, que finalmente fueron aprobadas por la OMS y distribuidas a finales del 2020 y principios del 2021. Las primeras fueron fabricadas por las compañías de Pfizer-BioNTech, Moderna y Oxford-AstraZeneca. Si bien, cada país definió la distribución de las vacunas y la priorización de grupos de población, la OMS sugería que se distribuyeran de forma escalonada y se diera prioridad a los trabajadores del sector salud por el alto riesgo de infección, así como a personas mayores y aquéllas con alto riesgo de defunción por enfermedades preexistentes. Asimismo, debido a la desigualdad socioeconómica entre los países, la OMS promovió programas para el acceso equitativo de los países y sus poblaciones a pruebas de detección, tratamientos y vacunas (OMS, 2021).

Pese a que se logró cierto nivel de inmunidad colectiva para enfrentar la crisis sanitaria, el virus seguía cobrando vidas con el surgimiento de variantes más contagiosas, por ejemplo, Delta y Omicrón (Organización Panamericana de la Salud, s.f.). Asimismo, la resistencia de muchas personas a respetar las medidas preventivas provocó nuevos brotes y olas de contagios durante el 2021 y 2022, que cada país tuvo que enfrentar con los recursos disponibles, con grandes diferencias entre países ricos y pobres.

Posteriormente, en algunos países fueron distendiéndose las medidas de protección. En el transcurso del 2021 y el 2022 la sociedad regresaba poco a poco a sus actividades habituales y se encontraba más adaptada a nuevas formas de vida como el trabajo en línea, el uso de cubrebocas, la realización de eventos con medidas de distanciamiento social, y en general la sociedad empezó a adaptarse a vivir con el virus.

Tabla 2. Fases de la pandemia del Covid 19 en el mundo

Fase 1.	Fase 2.	Fase 3.	Fase 4.	Fase 5.	Fase 6.
Surgimiento del Covid-19 y declaratoria de la pandemia	Propagación mundial y crisis sanitaria	Fin del confinamiento y reapertura de actividades	Vacunación	Surgimiento de variantes. Rebrotos y olas de contagios.	Recuperación y adaptación al virus
Diciembre 2019 – marzo 2020	Marzo – mayo 2020	Mayo – diciembre 2020	Diciembre 2020 – agosto 2021	2021 y 2022	2022 y 2023

Fuente: Elaboración propia.

En este contexto, los gobiernos nacionales trabajaron en la recuperación económica y social de los efectos de la pandemia, a través de políticas públicas y la inversión de recursos. Algunas de las medidas de gobiernos europeos, el estadounidense y el chino consistieron en apoyar principalmente a pequeñas empresas y hogares, sobre todo con la suspensión temporal de pago de impuestos e hipotecas, el otorgamiento de préstamos a las empresas y el apoyo a los trabajadores con la reducción de las jornadas de trabajo, permisos laborales y bonos para las personas con hijos (BBC News Mundo, 2020a).

En medio de esta emergencia sanitaria había una gran preocupación por la caída de indicadores económicos en los países. La pandemia del Covid-19 tuvo fuertes repercusiones en los distintos sectores en la economía mundial y el turismo fue uno de los más afectados dada su naturaleza como industria basada en la movilidad, los viajes, el hospedaje y el contacto sociocultural. En abril del 2020 los aviones se encontraban en tierra, los hoteles cerrados y ya se habían implementado restricciones de viaje en prácticamente todos los países del mundo (OMT, 2020). Además, la mayor parte de las personas tenía temor a viajar por los riesgos del contagio, muchas de ellas preferían

recluirse en sus casas u otros lugares de poca concurrencia, también hubo quienes se mostraron incrédulos negando incluso la existencia de la enfermedad. En contraparte, las empresas que más se beneficiaron en este contexto de pandemia fueron sobre todo de plataformas y tecnologías (Murray y Cañada, 2021).

El descenso más abrupto en las llegadas de turistas internacionales fue en marzo del 2020, con un decremento del 57%. La región más afectada fue Asia-Pacífico al registrar un descenso de 64%, seguida por Europa con 60%, Américas con 46%, África con 44% y Medio Oriente con 41%. Lo que representaba una pérdida económica para los principales destinos del mundo, medida en 80,000 millones de dólares (OMT, 2020). En el caso de México, en el 2020 se registró el mayor decremento en la llegada de turistas internacionales, recibió sólo 24 millones en comparación con los 45 millones del año anterior y los 31 millones del año posterior (OMT, 2021; UNWTO, 2023a). Sin embargo, se destaca que no dejó de recibir turistas durante los periodos más críticos de la pandemia.

La entonces Organización Mundial del Turismo (OMT), ahora ONU Turismo, aseguraba que la crisis provocada por la pandemia del Covid-19 representaba el golpe más duro al sector turístico, que había puesto un fin abrupto a 10 años de crecimiento sostenido en el turismo desde la crisis del 2009 (OMT, 2020). La pandemia del SARS-CoV2 (AH1N1) del 2009 provocó una crisis económica y colocó en el centro de la discusión la fragilidad de la industria turística frente a este tipo de sucesos (Jafari, 2005). No obstante, la industria turística fue recuperándose de manera paulatina, en el 2023 las cifras de llegadas de turistas internacionales casi alcanzaron los niveles previos a la pandemia (UNWTO, 2025).

Los efectos de la crisis en el turismo no se redujeron sólo a cifras e indicadores, sino que hubo implicaciones económicas y sociales más profundas. Las restricciones de las actividades económicas y sociales, así como el consecuente cierre temporal o definitivo de las empresas del sector turístico condujo a despidos o descansos obligatorios, provocando pérdidas de puestos de trabajo (OIT, 2021) y graves repercusiones en la vida de los trabajadores de la industria turística, particularmente de mujeres, jóvenes, migrantes y aquellos que viven y mantienen sus hogares con el salario del día, y no cuentan con

prestaciones laborales que los amparen en situaciones emergentes, debido a la precariedad que caracteriza al empleo en el turismo, como lo han planteado algunos autores (Córdoba, 2020; Murray y Cañada, 2021; Oehmichen, 2021). Y algunos organismos internacionales que señalan que una parte importante de los empleos son estacionales, las remuneraciones son relativamente bajas, los salarios se complementan con propinas y comisiones, y todo ello contribuye a que la informalidad impere en el sector turístico (OIT, 2021).

Siguiendo a De Sousa, los pobres serían los más afectados en el marco de la pandemia del Covid-19, se preveía que sus condiciones de vida empeorarían en el corto plazo (De Sousa, 2020). En diversos países, entre ellos México, surgieron debates respecto a las restricciones de movilidad, debido a que sólo un pequeño sector de la sociedad estaba en condiciones de resguardarse en su hogar con un sueldo seguro y con acceso a la seguridad social. En cambio, un amplio sector de la sociedad no permanecería en casa para protegerse del virus, y así fue, corrieron el riesgo y salieron a trabajar, se expusieron a sí mismos y a los miembros de su familia con el fin de dar sustento al hogar. En particular, gran parte, sino es que la mayoría de los trabajadores del turismo se encontraron en una situación muy vulnerable por las condiciones de precariedad preexistentes. En este sentido, la clase trabajadora esperaba un papel decisivo del gobierno para poder enfrentar esta situación adversa.

3.2. Crisis históricas y crisis recientes en el turismo en Quintana Roo

Con el fin de comprender el contexto más actual en el que se suscitó la pandemia del Covid-19 en México y sus efectos en el turismo, es fundamental considerar en el análisis algunos de los riesgos que amenazan al turismo y consolidan su vulnerabilidad. En específico, la economía de Quintana Roo está constantemente amenazada por los huracanes, las crisis financieras globales, la inseguridad, la contaminación ambiental y la invasión del sargazo en las playas del Caribe mexicano. Algunos eventos críticos del pasado han quedado en la memoria de la población debido a sus fuertes estragos y es importante conocer el contexto en el que ocurrieron, qué condiciones críticas revelaron y qué cambios generaron en el turismo. En particular, resulta relevante observar cómo han enfrentado los

gobiernos y los diferentes sectores sociales las diversas crisis, y qué resultados y consecuencias se obtuvieron de esas acciones.

Debido a su ubicación geográfica, Quintana Roo ha estado expuesto históricamente a fenómenos naturales como los huracanes y las tormentas tropicales, y desde hace poco más de una década a la llegada de miles de toneladas de sargazo a las costas del Mar Caribe. Los huracanes tienen la particularidad de provocar daños más severos y visibles en un periodo de tiempo corto, así como impactos en el medio ambiente a largo plazo (Marín, 2008). Siguiendo a García, representan una “amenaza de impacto súbito” debido a que se manifiestan de manera repentina e impetuosa, aunque su aparición puede ser anticipada. En cambio, las pandemias son “amenazas de impacto lento”, ya que sus efectos se acumulan progresivamente a lo largo de un cierto periodo de tiempo (García, 2008, p. 28).

3.2.1. Los huracanes: un riesgo histórico para el turismo

La península de Yucatán es una región que se encuentra expuesta a fenómenos naturales como huracanes y tormentas tropicales, los cuales han causado históricamente devastaciones y crisis sobre todo en Quintana Roo, estado que alberga la costa del Caribe mexicano y donde los impactos de los ciclones suelen ser devastadores debido a condiciones críticas preexistentes, por ejemplo, la alta dependencia de la economía del estado en el turismo y la falta de diversificación económica. Para Jouault y colegas las vulnerabilidades que aquejan al turismo no sólo son de tipo ambiental, sino también política, socio-territorial, económica, mercantil y sanitaria (Jouault et al., 2021).

En particular, los huracanes azotan principalmente la zona costera y han afectado de manera significativa a los destinos turísticos (Arroyo y Velázquez, 2008), así como a las ciudades, poblaciones rurales y ecosistemas (Marín, 2008). Además, en los últimos años el cambio climático ha provocado variaciones en la temperatura del agua y el aumento en el nivel del mar, que a su vez ha causado que los huracanes sean cada vez más fuertes y

frecuentes (Doiron y Weissenberger, 2014). Desde 1955 han pasado alrededor de 35 huracanes, aunque sólo algunos han sido de gran intensidad.¹¹¹

El gobierno del estado de Quintana Roo ha implementado medidas de protección civil y planificación urbana para mitigar las consecuencias durante la temporada de huracanes, que se presenta de junio a noviembre. Entre las medidas de prevención, la Comisión Federal de Electricidad (CFE) interrumpe el flujo de energía desde sus instalaciones centrales para evitar algún cortocircuito, por lo que suele haber cortes prolongados de energía eléctrica (Macías, 2009); el servicio de energía eléctrica puede llegar a restablecerse varios días después del paso del huracán. Las actividades económicas, sociales y culturales son suspendidas de forma temporal y el regreso a ellas depende de la magnitud de los estragos y el tiempo que se tomará para la reconstrucción.

Entre los huracanes recientes que han causado mayor devastación en Quintana Roo y que son de los más recordados por la sociedad se encuentra el huracán Gilberto, ocurrido en 1988, el cual alcanzó la categoría 5 en la escala de huracanes Saffir-Simpson, al superar vientos de 250 kilómetros por hora. Entró a tierra continental el 8 de septiembre y afectó principalmente la zona norte del estado, Cancún tenía menos de dos décadas de haber sido creado y la zona hotelera fue prácticamente destruida, también causó importantes daños materiales en la isla Cozumel e Isla Mujeres (Marín, 2008).

Ante la devastación, los hoteleros de Cancún decidieron renovar por completo la infraestructura de sus hoteles, a través del cobro de pólizas de las aseguradoras que cubrieron los daños del desastre natural (Velasco, 2023). El gobierno federal tuvo un papel fundamental en la reconstrucción del destino, otorgó recursos económicos a la zona hotelera, área prioritaria en atención, en contraste con el nulo apoyo a la ciudad, donde también se registraron graves impactos y la población no tuvo otra opción que volver a construir sus viviendas con sus propios medios (Córdoba, et al., 2014). Marín (2008) coincidió en la acción desigual del gobierno, ya que salvó al turismo a través de

¹¹¹ Programa de Desarrollo Urbano de Chetumal, Calderitas, Subteniente López-Huay Pix y Xul-Há. Municipio Othón P. Blanco. (S.f.). <http://www.opb.gob.mx/portal/wp-content/uploads/transparencia/93/I/f/PDU2018/I-4%20anexo%20Huracanes%2019012018.pdf>

financiamiento y en cambio abandonó otra actividad menos redituable y afectada por el huracán, la pesca, excluyendo de los apoyos a la población que se dedicaba a ella. Para este autor, el turismo, al ser un negocio de las élites, ha tenido prioridad para recibir apoyo de los grandes capitales, organismos internacionales y gobiernos.

Cancún resurgió de los escombros y comenzó una etapa de gran crecimiento. El gobierno atrajo inversión extranjera y puso las condiciones para iniciar un proceso de privatización de espacios en la zona hotelera, a partir de la introducción del modelo *all inclusive* en la hotelería. El objetivo era atraer un mayor flujo de visitantes, lo que condujo a la conversión de Cancún como destino turístico de masas. A la postre, la intensificación de dicho modelo provocó una tendencia a la flexibilización laboral que generaría el aumento del trabajo precario (Velasco, 2023, pp. 160-161).

Casi dos décadas después, en el 2005, el huracán Wilma también clasificado en la categoría 5, volvió a impactar la zona norte del estado, principalmente los destinos de Cancún, Cozumel y la Riviera Maya. La situación crítica que provocó este desastre natural se convirtió en una oportunidad para los grandes capitales de hacer ajustes al modelo *all inclusive*, que ya no les resultaba altamente redituable. De esta manera, cobraron auge condominios y residencias de tiempo compartido (*time-share*), una modalidad más flexible y con mayores ventajas para los inversionistas que el hotel todo incluido, éste consistía en la venta de departamentos en condominios de lujo que rebasaban el número de pisos permitido y que permitía transferir los costos del mantenimiento del lugar a los compradores, así como la reconstrucción del mismo en caso de un posible nuevo desastre (Córdoba, et al., 2014).

En este contexto de crisis, el gobierno federal otorgó un importante apoyo a la reconstrucción de la zona hotelera, fueron incluidos hoteles, restaurantes e infraestructura turística en general, a través de préstamos obtenidos en el BM y en el BID. La novedad fue que en esta ocasión, destinó presupuesto a un programa de empleo temporal dirigido a los trabajadores afectados por los impactos del huracán (Córdoba, et al., 2014). El gobierno decía que a través de estas medidas el destino se recuperaría del paso del huracán Wilma, así como de la crisis en el turismo internacional provocada por los ataques terroristas a

las torres gemelas en Nueva York, ocurridos el 11 de septiembre de 2001 (Guerrero, 2011).

Después del paso del huracán Wilma, la zona hotelera de Cancún fue resguardada por un nutrido contingente de policías municipales, estatales y militares, mientras que en la ciudad había una escasa presencia de cuerpos de seguridad. En medio del caos, se conglomeraron alrededor de 2,500 personas en las calles de la ciudad para realizar saqueos en negocios y grandes empresas de manera masiva, que para sorpresa de muchos no fueron solamente víveres sino artículos costosos. Pese a que la situación en la ciudad pudo ser apaciguada en días posteriores, algunos vecinos reaccionaron, y con el fin de evitar que los robos se extendieran a las viviendas, en algunas zonas organizaron brigadas que realizaban guardias durante todo el día y la noche, que obstruían el paso a extraños con barricadas hechas con piedras, troncos y llantas (Macías, 2009).

Un funcionario público municipal confirmó estos hechos, él viajó de Playa del Carmen a Cancún para llevar despensas a sus amigos que no tenían suficientes ingresos debido al cierre de actividades. Aseguró que a partir de esa experiencia ha sentido un constante temor de que suceda algo similar en Playa del Carmen, lugar donde él vive desde hace 30 años; es decir, que en medio de una crisis se movilicen las personas que habitan en colonias marginadas hacia las colonias más céntricas para obtener lo que requieren ante la falta de empleo, ingresos y servicios públicos. Consciente de la desigualdad socioeconómica, reconoce que los gobiernos se han visto rebasados para atender las necesidades de las colonias que se localizan en la periferia y que albergan a la mayoría de la población en situación de pobreza. Además, considera que lo anterior se agrava con la decisión del gobierno federal de desaparecer el Fondo de Desastres Naturales (FONDEN) en el 2021, ya que ha menguado su capacidad de atender a la población en este tipo de crisis, que son recurrentes en esta región.¹¹²

Apenas habían transcurrido dos años, cuando en agosto del 2007 arribó el huracán Dean a las costas de Quintana Roo, clasificado también en la categoría 5. Este huracán

¹¹² Entrevista con Carlos Jiménez, el 22 de julio de 2022.

impactó principalmente la zona sur del estado, causó destrozos e inundaciones en las vialidades de la capital, Chetumal, y destruyó bosques y selvas tropicales en las comunidades rurales (Novedades Quintana Roo, 2022). El pequeño destino de sol y playa de la Costa Maya, Mahahual, fue gravemente afectado con la destrucción del muelle para la recepción de cruceros, el cual contaba con un complejo turístico donde se concentraban los cruceristas. Al no contar más con esta infraestructura, los barcos dejaron de arribar por poco más de un año.¹¹³ Además de la infraestructura turística, los manglares también fueron devastados, la imagen era catastrófica, parecían haber sido incendiados por completo.

Figura 13. El manglar de Mahahual, un año después del huracán Dean



Fotografía por Karina Melisa Rodríguez Bocanegra.

¹¹³ Entrevista con José Abud, el 25 de julio de 2023.

Las viviendas localizadas en las playas fueron totalmente destruidas debido a la fragilidad de los materiales con los que habían sido construidas.¹¹⁴ Infortunadamente, sólo algunos habitantes de Mahahual contaban con los documentos que los avalaban como legítimos dueños, situación que a la postre fue aprovechada por el gobierno del estado e inversionistas para orquestar el desalojo de los pobladores, la mayoría pescadores, con el objetivo de seguir desarrollando infraestructura turística en la zona costera de este incipiente destino (López, 2012).

Figura 14. Anuncio de la reconstrucción del destino Mahahual después del huracán Dean



Fotografía por Karina Melisa Rodríguez Bocanegra.

¹¹⁴ Esta información la obtuve en trabajo de campo en noviembre del 2008. Realicé varios recorridos en Mahahual con el objetivo de realizar una actividad escolar cuando cursaba la Maestría en Ciencias Sociales en la Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo.

Debido a que la actividad principal del destino Mahahual es el turismo de cruceros, se generó un fuerte descenso en la economía local. José Abud, era prestador de servicios de turísticos náuticos, se dedicaba en ese momento a la renta de motos acuáticas y se sentía cómodo trabajando en este exótico lugar para un capitalino. No obstante, el paso del Dean le arrebató su estabilidad, fue muy complicado continuar con su negocio, ya que por un lado tomó bastante tiempo el regreso de los cruceros, alrededor de 15 meses, y por otro lado se prohibió el uso de motos acuáticas. Fue un año crítico para Mahahual y para su negocio, por ello, se vio obligado a migrar a otro destino en busca de nuevas oportunidades laborales.¹¹⁵

Este tipo de sucesos se guardan en la memoria de la población y algunos resurgieron durante la pandemia del Covid-19, para algunos fue inevitable no hacer una remembranza de experiencias pasadas con los huracanes dado el alcance que tuvieron en la afectación de sus vidas. En el caso de José Abud perdió por segunda vez un negocio en la pandemia, básicamente la prolongación del confinamiento y la posterior escasez de turistas lo llevaron a repetir su experiencia con el cierre de su negocio de tours en bicicleta en Tulum.¹¹⁶

A partir de los ejemplos mencionados, se destaca que las crisis provocadas por el paso de huracanes han sido aprovechadas por los grandes inversionistas para obtener mayores ganancias. El capital ha logrado reconstruir los destinos y conducirlos a un mayor crecimiento que beneficia fundamentalmente a hoteleros y desarrolladores inmobiliarios nacionales y extranjeros. El turismo se ha visto impactado por estos fenómenos meteorológicos, sin embargo, se ha reinventado y ha encontrado nuevos caminos para seguir expandiéndose, incluso durante y después de una crisis. Estos procesos han sido apoyados por el Estado, actor que históricamente ha impulsado al turismo para dar certeza a los inversionistas y continuar con el crecimiento desmedido.

¹¹⁵ Entrevista con José Abud, el 25 de julio de 2023.

¹¹⁶ Entrevista con José Abud, el 25 de julio de 2023.

3.2.2. El arribo masivo del sargazo: una nueva amenaza en las playas del Caribe mexicano

El sargazo comenzó a llegar desde el 2011 a las costas del Caribe en diferentes países. Se sabe que a miles de kilómetros de distancia se concentran millones de kilómetros cuadrados de sargazo en el Océano Atlántico, conocido como el mar del Sargazo, el cual es movilizado por corrientes oceánicas. Además, los resultados de estudios científicos recientes arrojaron que el surgimiento masivo de las algas en el Mar Caribe se ha atribuido a su crecimiento en las costas de Brasil, debido al aumento de la temperatura en los océanos y a nutrientes (escurrimientos agrícolas) provenientes del Río Amazonas, que desembocan en el Atlántico (Hunter-Pazzara, 2023). No fue sino hasta el 2015 que la llegada de miles de toneladas de estas algas marinas a la franja costera de Quintana Roo alertó a los gobiernos estatal y municipales, así como a empresarios y trabajadores del sector turístico, ya que las playas no sólo perdían la calidad de su imagen, sino que se temía un impacto ecológico mayor. Asimismo había inquietud sobre cómo se enfrentaría este nuevo problema, debido al desconocimiento sobre el fenómeno y a la carencia de un programa y estrategias oficiales para mitigarlo.

La zona norte del estado ha sido la más afectada, en específico, los municipios de Benito Juárez, Puerto Morelos, Playa del Carmen y Tulum. Los actores locales de los diversos sectores lo asumieron como un problema grave que debía ser atendido con planes específicos que requerían recursos económicos, tecnológicos y humanos, que además debían ponerse en marcha de inmediato (Restrepo, 2021). Sin embargo, no se materializaron acciones contundentes, debido, en parte, a que durante los años 2016 y 2017 la cantidad del sargazo descendió y se tenía la expectativa de que disminuiría hasta desaparecer en el corto plazo. En ese inter no hubo ningún tipo de acción para erradicar el sargazo (Hunter-Pazzara, 2023).

Lejos de haber terminado el problema, en el 2018 se registró un nuevo arribo del alga a las costas de Quintana Roo, el cual superó al del 2015 y esta vez tuvo repercusiones significativas en el turismo. Los viajeros nacionales e internacionales recibían las primeras noticias sobre la presencia del sargazo en las playas, acompañadas de imágenes nunca antes

vistas que se propagaron en los medios de comunicación, redes sociales digitales y en las plataformas de viaje como *Trip Advisor* y *Airbnb*. Los turistas que experimentaban nadar y bañarse en medio del sargazo narraban lo desagradable que era no sólo a la vista, si no el olor y el aspecto del agua del mar con grandes concentraciones del alga. La situación fue más alarmante cuando un sector importante de viajeros decidió cancelar sus vacaciones y comenzó a reflejarse en el descenso de flujo de turistas en los principales destinos del Caribe mexicano (Hunter-Pazzara, 2023).

En el 2019 el sargazo volvió con gran abundancia. Un año antes de que ocurriera la pandemia del Covid-19, los destinos más consolidados de sol y playa se enfrentaban a un problema en el que apenas se estudiaban las posibles opciones sobre cómo podía enfrentarse. La situación se agravaba cada vez más y ante ese panorama, el gobierno federal lo reconoció y organizó varias reuniones de trabajo con especialistas en recolectar el alga en el mar, empresarios, científicos y funcionarios públicos estatales y locales. El presidente López Obrador se comprometió al financiamiento de trabajos de investigación para prevenir el arribo masivo del sargazo. El primer presupuesto otorgado al gobierno del estado osciló entre 200 y 300 millones de pesos, cantidad insuficiente ante la magnitud del problema. Asimismo, la Semar comenzó con operativos de recolección del alga mar adentro. Sin embargo, esta acción no fue muy afortunada, el método de recolección con mallas no dio grandes resultados y no se reflejaba en un decremento significativo en las playas (Restrepo, 2021).

Por su parte, el gobierno del estado de Quintana Roo y empresarios habían pedido mayores recursos al gobierno federal para operar un programa con el que pudieran enfrentar el problema, pese a ello, su respuesta fue que el sargazo era un asunto menor, por lo tanto, no se otorgarían más recursos públicos. El primer mandatario argumentó que los empresarios turísticos junto con el gobierno estatal debían implementar diversos recursos para erradicar esta problemática (Hunter-Pazzara, 2023). En ese momento, el único presupuesto público para apoyar al turismo en la región se dirigió al proyecto Tren Maya.

Aunque existía preocupación había poca coordinación entre los sectores público y privado para resolver la complicada situación. En este sentido, los actores locales

conjuntaron esfuerzos y decidieron invertir recursos económicos para atender el problema. Los gobiernos estatal y municipales, empresarios turísticos, organizaciones de la sociedad civil y sindicatos de trabajadores impulsaron un programa de voluntariado de recolección y limpieza de las playas. El programa atrajo a un buen número de personas, aunque en poco tiempo se veían desalentadas ya que no veían resultados significativos, dado que el sargazo llegaba a diario y las playas volvían a verse invadidas de inmediato. Debido a que los voluntarios desistían poco a poco, los empresarios turísticos y los gobiernos municipales llegaron a ofrecer una remuneración monetaria por las jornadas laborales que resultaban extenuantes, aunque fueran algunas horas por la mañana, la actividad era bajo el sol y el salario era muy bajo. A la postre, las empresas que se encontraban en la playa, tales como hoteles, clubes de playa y restaurantes, optaron por destinar la actividad de limpieza a sus empleados. Aunque no se erradicó el problema por completo, estas medidas ayudaron a lidiar con el arribo del sargazo (Hunter-Pazzara, 2023).

Los esfuerzos de limpieza de las playas continuaron, en los primeros meses del 2020, momento del inicio de la pandemia, el arribo del sargazo fue más leve, sin embargo, un año después fue todo lo contrario. En el verano del 2021 se registraron importantes flujos de viajeros, principalmente estadounidenses, que eran comparables con los flujos previos a la crisis sanitaria. Esta vez, la acumulación del sargazo no impidió a los turistas pasar sus vacaciones en las playas del Caribe mexicano (Hunter-Pazzara, 2023).

En ese momento ya se habían creado redes independientes de monitoreo sobre el estado de las playas en relación a la presencia de sargazo. En las redes sociales digitales surgieron grupos que alimentan con información la situación actual de las playas, se publican fotos, videos y a que son útiles a los turistas que van a tomar decisiones sobre sus vacaciones. Las playas del norte del estado suelen ser las más afectadas, desde Cancún hasta Tulum. En las islas Holbox, Isla Mujeres y Cozumel suele acumularse una menor cantidad del alga.¹¹⁷ Mahahual había sido uno de los destinos menos afectados al principio, sin embargo, también arriba el sargazo de manera masiva y de acuerdo con el testimonio de la dueña de un hotel en este lugar, tanto el gobierno municipal de Othón P. Blanco como los

¹¹⁷ Facebook de Red de Monitoreo del Sargazo de Quintana Roo.

empresarios no destinan recursos con el fin de atender este problema, a diferencia de lo que ha sucedido principalmente en Playa del Carmen.¹¹⁸

Figura 15. Acumulación de sargazo en playa de Tulum



Fotografía por Karina Melisa Rodríguez Bocanegra.

¹¹⁸ Entrevista con Michela Biancardi, el 27 de abril de 2021.

En este contexto, otro aspecto a considerar es la transportación del sargazo a lugares adecuados para su disposición o procesamiento, esta sigue siendo una de las asignaturas pendientes fundamentalmente para los gobiernos, ya que el alga no ha dejado de llegar a las costas caribeñas. La Semar informó que en el 2023 se habían recolectado más de 21 mil toneladas de sargazo en Quintana Roo. La persistencia del problema ha conducido al surgimiento de iniciativas con el objetivo de crear productos con sargazo que pueden ser útiles y comercializables.¹¹⁹ Pese a la variedad de productos que han sido propuestos, no ha habido éxito en la producción de alguno en particular hasta el momento.

El combate al sargazo coincidió con las fases más críticas de la pandemia del Covid-19, y ambos sumaban a la crisis en el turismo que ya se manifestaba con una drástica reducción de los viajes en Cancún y la Riviera Maya, destinos con alta dependencia del turismo internacional (Oehmichen y Escalona, 2021). En el 2022, en un comunicado en su cuenta de *Facebook*, el entonces gobernador del estado de Quintana Roo, Carlos Joaquín González (2016-2022), quien terminaba su periodo de gobierno, manifestó que el problema más difícil había sido la pandemia del Covid-19, seguido por el arribo masivo de sargazo a las playas del estado, los estragos de las tormentas y los huracanes en la zona hotelera de Cancún, y por último, la inseguridad.¹²⁰ El turismo es vulnerable frente a estos eventos que trastocan la economía del estado, la estabilidad de la sociedad en su conjunto y desafían la capacidad de actuación de los gobiernos.

3.3. La pandemia del Covid-19 y el turismo en México. Políticas del gobierno de la 4T ante la crisis económica

En el marco de los hechos que se presentaron a nivel internacional a partir de la declaración de la pandemia del Covid-19, cada país tuvo una evolución particular de la misma que fue enfrentada por los gobiernos nacionales de acuerdo a su capacidad de respuesta, a la infraestructura sanitaria disponible y a las políticas públicas implementadas.

¹¹⁹ De un proyecto de investigación surgió el Sargapanel, elaborado con yeso y sargazo, propuesto por científicos de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), en colaboración con el Tecnológico de Monterrey y BBVA México (Gaceta UNAM, 2024).

¹²⁰ Programa Caminando Juntos. 20 de septiembre de 2022. Facebook de Carlos Joaquín.

El 28 de febrero del 2020 se detectó el primer caso de Covid-19 en México y con ello inició la primera fase de la pandemia denominada “importación del virus”, debido a que los primeros casos se habían contagiado en el extranjero (Instituto Nacional de Salud Pública, 2020).

De inmediato, el gobierno comenzó una campaña de información presidida por el personal de la Secretaría de Salud, con el fin de socializar las políticas dirigidas a enfrentar la pandemia y sus efectos. En el marco de la segunda fase de la pandemia llamada “dispersión comunitaria”, momento en que la transmisión del virus no implicaba que las personas se hubieran contagiado fuera del país (Instituto Nacional de Salud Pública, 2020), se pusieron en marcha dos medidas relevantes: la “Jornada Nacional de Sana Distancia” y la campaña “Quédate en casa”. El objetivo en común era disminuir la movilidad, el contacto de las personas y la propagación del virus (Secretaría de Salud, s.f.). Estas decisiones se asociaron a la declaración de la pandemia del Covid-19 por parte de la OMS, así como a las restricciones en los viajes y el cierre de fronteras que algunos países estaban implementando. México se encontraba entre el grupo de países que decidió no cerrar sus fronteras.

El 30 de marzo del 2020 el gobierno federal a través de los secretarios de gobernación, salud, relaciones exteriores, marina y defensa nacional, declaró la emergencia sanitaria por causas de fuerza mayor. Por esta razón, habría un resguardo domiciliario voluntario, con la aclaración de que no se trataba de un toque de queda ni de un estado de excepción. Además, se aseguró que la implementación de las medidas para enfrentar la pandemia del Covid-19 sería con estricto apego a los derechos humanos. El llamado “resguardo domiciliario corresponsable” debía ser de manera voluntaria, aunque era obligatorio para personas mayores de 60 años, en estado de embarazo, puerperio inmediato o con diagnóstico de alguna enfermedad que aumentara el riesgo de muerte. El uso del cubrebocas se implementó de manera general y se sugería el lavado frecuente de manos, el uso de gel antibacterial, la ventilación de espacios cerrados, estar a metro y medio de distancia de otra persona, así como la prohibición de reuniones y eventos con más de 50

personas.¹²¹ Estas medidas tenían vigencia al 30 de abril del 2020, sin embargo, la realidad la superó y se prolongó por un mes más (DOF, 2020b), debido fundamentalmente a la implacable propagación del virus.

En el primer cuatrimestre del mismo año, la Secretaría de Salud dio a conocer su primer informe sobre el Covid-19, en el que reportó 1,378 casos confirmados.¹²² En este sentido, el gobierno publicó un acuerdo con acciones extraordinarias para atender la pandemia, en el que estableció las actividades esenciales y no esenciales.¹²³ Al principio se permitieron sólo 33 actividades consideradas esenciales para la economía del país que después se incrementaron a 41, así como aquéllas relacionadas con el funcionamiento del sector salud, la seguridad pública, la legislación y la operación de los programas sociales del gobierno federal. No obstante, se aclaró que las actividades esenciales se realizarían con restricciones relativas a la seguridad sanitaria (DOF, 2020a).

Respecto a las actividades no esenciales, el gobierno ordenó la suspensión inmediata y temporal de actividades económicas que no estuvieran clasificadas como esenciales, así como escuelas de todos los niveles tanto públicas como privadas y centros de entretenimiento. Algunas actividades pudieron continuar con la implementación de recursos tecnológicos, así, por ejemplo, escuelas públicas y privadas impartieron clases en línea y ofrecieron programas de educación a distancia, aunque en algunos casos se presentaron serios obstáculos sobre todo por la falta de acceso a la tecnología (DOF, 2020a).

El turismo fue de las primeras actividades que se restringieron debido a que se basa en la movilidad de las personas y fue de los sectores más afectados, sobre todo los destinos que de manera previa eran más dependientes de mercados emisores con conexión vía aérea, por ejemplo, Cancún y la Riviera Maya en Quintana Roo y Los Cabos en Baja California

¹²¹ Conferencia de prensa. Actualización del Covid-19 en México. 30 de marzo de 2020. Facebook de Hugo López-Gatell Ramírez.

¹²² Mientras que en el vecino país, Estados Unidos, y en países europeos como Alemania, España, Francia e Italia se registraban hasta cinco mil casos notificados en cada uno.

¹²³ La declaración de emergencia sanitaria se formalizó con la publicación del “Acuerdo por el que se establecen acciones extraordinarias para atender la emergencia sanitaria generada por el virus SARS-CoV2 (Covid-19)” (DOF, 2020a).

Sur. Sin embargo, las escasas restricciones a la movilidad internacional aliviaron un poco la crisis económica que se vivía en estos estados con una significativa dependencia en el turismo. Sin dudar, los organismos internacionales apuntan que la crisis provocada por la pandemia del Covid-19 ha sido la más grave en el turismo desde hace décadas (OMT, 2020). Por ende, la crisis económica derivada de la emergencia sanitaria en estas entidades, particularmente en Quintana Roo, ha sido severa debido a la importante participación del turismo en su economía.

México no cerró sus fronteras y los aeropuertos de dichos destinos no cerraron por completo, aunque sí redujeron significativamente sus operaciones, lo que permitió dar continuidad a la recepción de turistas extranjeros aunque ocurrió en menor medida. Esta fue una de las razones por las que pese a la disminución de los desplazamientos internacionales, México alcanzó posiciones históricas en el *ranking* del turismo internacional de la ONU Turismo. Llegó al tercer lugar en el 2020 con 24.3 millones de viajeros internacionales y en el 2021 se colocó por primera vez en el segundo peldaño con 31.9 millones, sólo después de Francia, que fue el país más visitado durante la pandemia (2019-2021), con una recepción de 48.4 millones en el 2021 (UNWTO, 2023a). Antes de la pandemia, durante el 2018 y el 2019, México había ocupado el séptimo peldaño con alrededor de 45 millones de turistas internacionales (OMT, 2021). En cuanto a ingresos por concepto de turismo, el país subió del décimo séptimo al décimo cuarto lugar en el 2020 y al noveno en el 2021 (UNWTO, 2023a). Véase la tabla 3 que contiene los datos de llegadas de turistas e ingresos en el periodo 2019-2023, donde se observa el descenso en el 2020 y el repunte en el 2021.

Tabla 3. México en el ranking del turismo internacional de la ONU Turismo en el periodo 2019-2023

Año	Arribo de turistas internacionales (millones)	Lugar en el ranking	Ingresos por turismo internacional (billones de dólares)	Lugar en el ranking
2019	45.0	7	24.6	17
2020	24.3	3	11.0	14
2021	31.9	2	19.8	9
2022	38.3	6	28.0	9
2023	41.9	6	30.7	14

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la ONU Turismo (OMT, 2021; UNWTO, 2023a; UNWTO, 2023b; UNWTO, 2025).

En este contexto, el gobierno federal informó sobre la conformación del Consejo de Salubridad General, con fundamento en el artículo 4to. de la Ley General de Salud y en el artículo 73 de la Constitución. Se estipula que el Consejo es la máxima autoridad sanitaria nacional que depende del presidente de la república y es encabezado por el secretario de salud. Es un órgano colegiado que tomaría las principales decisiones para enfrentar la pandemia del Covid-19 en México, sería dirigido por la Secretaría de Salud y participarían las secretarías de Economía, Relaciones Exteriores, Defensa Nacional, Marina, Seguridad y Protección Ciudadana, y Trabajo y Previsión Social. Este Consejo sesionaría las veces

necesarias para establecer las políticas que serían acatadas por los gobiernos estatales y la sociedad en su conjunto (DOF, 2020a).

Asimismo, en respuesta a la emergencia sanitaria por el Covid-19 y a las demandas sociales, declaró la operación de los programas sociales como actividad esencial (DOF, 2020a). Los programas que estuvieron vigentes fueron: pensión para el bienestar de adultos mayores; personas con discapacidad; sembrando vida; productores (Bienpesca y producción para el bienestar); becas a estudiantes en los niveles básico, media superior y superior; la escuela es nuestra; jóvenes construyendo el futuro; mejoramiento de vivienda; y tandas para el bienestar.¹²⁴ En específico, los beneficiarios de la pensión de adultos mayores recibieron en marzo del 2020 el pago adelantado de los siguientes dos bimestres (Gobierno de México, 2020a). El único programa concreto para los afectados por la pandemia fue el “apoyo solidario a la palabra”, a través del cual el gobierno otorgaría un crédito por 25 mil pesos a las empresas que no hubieran despedido trabajadores en el primer trimestre del 2020.¹²⁵ Las transferencias directas de estos programas no fueron suspendidas y en algunos casos fue el único ingreso seguro,¹²⁶ sin embargo, no todos los pobres del país eran beneficiarios de alguno de estos programas, ni todos los afectados por la pandemia.

La tercera fase de la pandemia fue denominada “contagio epidémico”, y tal como se había previsto, la enfermedad comenzaba a dispersarse a lo largo del territorio nacional (Instituto Nacional de Salud Pública, 2020). Dicha fase cerró con los siguientes datos del informe de la Secretaría de Salud: 68,620 casos acumulados, 7,394 defunciones y 595 defunciones sospechosas; en los primeros dos rubros la capital del país concentró el mayor número de casos (Secretaría de Salud, 2020b). Pese a que desde el primer reporte oficial se presentaba un cálculo aproximado de los casos no notificados, las cifras se caracterizaron por ser conservadoras en relación a lo que se informaba en otras fuentes.

¹²⁴ Conferencia matutina del gobierno federal del 6 de marzo de 2023. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

¹²⁵ Guía de programas sociales de apoyo durante la emergencia por covid-19. https://www.autoridadcentrohistorico.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Guia_Programas_Sociales_ante_el_COVID_6.pdf

¹²⁶ Entrevista con Manuel Zavala, el 5 de julio de 2022.

El confinamiento duró casi tres meses, del mes de marzo a finales de mayo del 2020. Al término de éste, el gobierno federal decidió implementar el sistema del semáforo de riesgo epidemiológico en cada región, debido a que se pretendía una reapertura gradual y ordenada de actividades sociales, educativas y económicas (DOF, 2020b). Se evaluaría el riesgo epidémico en cada entidad federativa y se determinaría el nivel de gravedad, que sería representado por uno de los cuatro colores del semáforo: rojo, naranja, amarillo y verde. El color rojo en el semáforo Covid-19 indicaba un estado crítico en materia sanitaria, sólo se permitían las 41 actividades económicas esenciales y las personas podían salir cuando fuera estrictamente necesario, por ejemplo, para la compra de alimentos, ya que ni siquiera se autorizaba la presencia en espacios públicos al aire libre. Si el resultado era naranja las actividades no esenciales también estaban permitidas, aunque al igual que las esenciales tenían restricciones. El amarillo indicaba que se realizarían todas las actividades con ciertas medidas de seguridad y el protocolo sanitario. Y si el semáforo marcaba verde se reanudarían las actividades con medidas básicas de protección sanitaria (Gobierno de México, s.f. a).

El seguimiento a la evolución de la pandemia fue a través del semáforo epidemiológico, el cual implicó el trabajo en conjunto de la Secretaría de Salud y los gobiernos estatales. El monitoreo y evaluación de los indicadores para obtener los resultados del semáforo le competían a la primera, los gobiernos de los estados tenían la responsabilidad de implementar las medidas de seguridad sanitaria contempladas por el semáforo, incluso podían establecer medidas únicamente más restrictivas. La evaluación era semanal y los resultados del semáforo se publicaban cada 15 días, con la intención de dar certeza a la sociedad sobre el estado que guardaba la emergencia sanitaria en cada estado. Así también, se pretendía blindar a los gobiernos estatales de las posibles presiones que pudieran ejercer los grupos empresariales para distender las medidas y recuperarse económicamente después del confinamiento (Informe de la Comisión Independiente, 2024).

El gobierno intentaba establecer una rectoría general que tomara la batuta de la política nacional para gestionar la pandemia a través del mencionado Consejo de Salubridad

General. En este sentido, las decisiones oficiales eran acatadas por los gobernantes de la Ciudad de México y de los estados dirigidos por el partido MORENA. En contraposición, un grupo de alrededor de 10 gobernadores de estados dirigidos por partidos políticos de la oposición, principalmente del PAN, llevaron a cabo medidas independientes y crearon la Alianza Federalista. Una de sus principales críticas fue la falta de un mecanismo de coordinación eficiente entre el gobierno federal y los estados para enfrentar la pandemia (Informe de la Comisión Independiente, 2024).

El gobierno federal informó respecto a medidas fiscales, monetarias y financieras que implementaría con el objetivo de contrarrestar los efectos negativos en la economía, derivados de dicha crisis sanitaria. Algunos ejemplos de medidas fiscales consistieron en la autorización de prórrogas de pagos en créditos hipotecarios en el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit), créditos a microempresarios que no hubiesen disminuido su planta laboral en el primer trimestre del 2020 y adelanto de transferencias a los gobiernos estatales para gastos en el sector salud. En materia financiera se destinaron recursos públicos para impulsar programas de financiamiento a micro, pequeñas y medianas empresas, así como a personas físicas afectadas por la pandemia, entre otras medidas (Banco de México, 2020).

Asimismo, el presidente López Obrador presentó un informe trimestral en abril del 2020 sobre cómo se enfrentaría la pandemia del Covid-19 en el país. Su presentación se apegó fundamentalmente a los postulados del Plan Nacional de Desarrollo (2019-2024). De este modo, las medidas enunciadas iban dirigidas sobre todo a los sectores sociales más vulnerables y al inicio o continuación de sus proyectos estratégicos de desarrollo. Destacó que continuaría la llamada “austeridad republicana”, que se gastaría en lo necesario y sólo asignó recursos extra al sector salud (AMLO, 2020).

Los empresarios mostraron su inconformidad con la política del gobierno federal para reactivar la economía debido a que carecía de apoyos reales a las empresas, por ejemplo, créditos con intereses bajos, en pagos diferidos y a largo plazo, y moratorias en el pago de impuestos. Presionaron al gobierno advirtiendo que su política afectaría la

economía, en consecuencia, se perderían empleos que requerían las familias para enfrentar la crisis (González, 2020).

El primer mandatario respondió a las críticas de los empresarios con el argumento de que el Estado debía velar por los intereses de todos y la única minoría que beneficiaría serían los pobres. Decía estar en desacuerdo con el rescate de empresas privadas mediante recursos públicos y aseguró que durante su gobierno no se socializarían las pérdidas ni se privatizarían las ganancias, tal como lo hicieron los gobiernos neoliberales en el contexto de otras crisis. Ergo, si alguna empresa llegaba a declararse en quiebra sería la responsabilidad de los dueños y accionistas (Infobae, 2020). Dicha decisión, en palabras del presidente, provocó una ruptura de relaciones por más de un año con los empresarios (Carrillo, 2022), sobre todo con quienes tenían privilegios con gobiernos del pasado.

A este respecto, Murray y Cañada sostienen que los gobiernos nacionales rescataron grandes empresas en la crisis financiera del 2009, a través de la obtención de créditos de instituciones financieras internacionales, lo que condujo a un aumento de la deuda pública con efectos en recortes de presupuesto público destinado a programas sociales. Dichas decisiones han repercutido en una mayor desprotección de los sectores sociales más vulnerables (Murray y Cañada, 2021). Y durante la pandemia del Covid-19 se aseguraba que los pobres serían los más afectados por la crisis (De Sousa, 2020), sobre todo en América Latina (Apaza-Panca et al., 2020), ya que las estructuras económicas llegan a limitar y determinar en gran medida las condiciones de vida de las personas (González de la Rocha, 2001, 2020).

Posteriormente, el gobierno federal informó sobre el retorno paulatino a las actividades económicas, sociales, educativas y culturales. Esta decisión se justificó con los resultados de la Jornada Nacional de Sana Distancia, el gobierno aseguraba haber logrado el control y el “aplanamiento de la curva” de los casos de contagio (Gobierno de México, 2020b). No obstante, lo anterior resultaba cuestionable incluso con cifras oficiales de la Secretaría de Salud, en las que se había declarado un incremento de marzo a mayo, con una diferencia de poco más de 67 mil contagios y poco más de 7 mil fallecidos; sin contar los casos no notificados a las instituciones gubernamentales en ambos rubros, lo que conduce

a pensar que se pretendía reactivar la economía lo más pronto posible y así poder evitar una crisis más severa de la que ya se vislumbraba.

Las medidas se fueron distendiendo con la reapertura oficial de las diversas actividades el 1 de junio del 2020. En el marco de la fase: la “nueva normalidad” (Gobierno de México, 2020c; Gobierno de México, s.f. b), el gobierno federal hizo públicos los “lineamientos técnicos específicos para la reapertura de las actividades económicas”, que se implementarían al interior de los centros de trabajo y que debían cumplir de manera obligatoria las micro, pequeñas, medianas y grandes empresas. Se decía tener como fin crear un ambiente seguro para los trabajadores y las personas externas que ingresaran al lugar (DOF, 2020c). Los empleados con un alto riesgo de contagio estaban exentos de realizar sus actividades de manera presencial y algunas empresas ofrecían la opción del teletrabajo.

Pese a los esfuerzos en materia de seguridad, los casos de contagio siguieron en constante aumento, incluso surgieron incrementos desproporcionados, comúnmente llamados picos de la pandemia. Aunque fueron varios factores los que los provocaban, el gobierno insistía a los ciudadanos que debían permanecer preferentemente en casa y que la reticencia de algunos a acatar las decisiones oficiales tenía repercusiones en el nivel de alerta reflejado en el semáforo epidémico. Después de varios meses de confinamiento, las personas comenzaban a reunirse, incluso en celebraciones nacionales, en algunos casos sin éxito debido a las estrategias gubernamentales para desincentivarlas. En términos generales, los ciudadanos estaban cansados del encierro prolongado.

En los primeros días de diciembre del 2020, la Secretaría de Salud reportó que se había rebasado el millón de casos de contagio, con una cifra de 1,168,395 y se tenían 109,456 defunciones confirmadas (Secretaría de Salud, 2020c). Al mismo tiempo, dio a conocer la política nacional de vacunación, diseñada con base en las sugerencias de la OMS. El gobierno federal aseguraba que el programa de inmunización sería parte de su política de reducción de la desigualdad y se comprometió a brindar acceso universal y gratuito a las vacunas. México fue el primer país latinoamericano que tuvo acceso a ellas, gracias a que había formalizado convenios, a través de la Secretaría de Relaciones

Exteriores, con tres compañías farmacéuticas: Pfizer-BioNTech, Oxford-AstraZeneca y CanSino Biologics. Asimismo, se había unido al sistema multilateral de vacunas Covax, en el que se encontraba en nueve proyectos internacionales de éstas. De esta manera, el proceso de vacunación comenzó de inmediato y se desarrolló en etapas, durante la primera se vacunó al personal de la salud, en la siguiente se dio prioridad a los adultos mayores, personas con comorbilidad, embarazadas y personal del sistema educativo, posteriormente se dividió a la población en grupos etarios, el proceso terminó con la inmunización de niños de 5 años y más en los primeros meses del 2022 (Secretaría de Salud, 2022).

En un informe independiente sobre la pandemia del Covid-19 en México realizado por especialistas opositores al gobierno de la 4T, se señaló que el gobierno no había tomado decisiones basadas fundamentalmente en el trabajo de los organismos de coordinación, por ejemplo, la conformación del Consejo de Salubridad General no había cumplido con su cometido de tomar las decisiones más importantes para enfrentar la crisis sanitaria. Se argumentó que los mecanismos de coordinación interinstitucional simplemente no habían operado, en cambio, el presidente había instalado un poder discrecional de decisión. Su fundamento era que el dirigente de la subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud del gobierno federal, Hugo López-Gatell Ramírez, había asumido la gestión y vocería de la emergencia sanitaria (Informe de la Comisión Independiente, 2024).

En junio del 2023 el gobierno federal informó un total de 7,633,355 de casos acumulados y 334,336 defunciones (Conahcyt, 2023), a este respecto, los especialistas opositores aseguraron que hubo un exceso de muertes, con cifras superiores a las oficiales, y negaron que fueran atribuibles a condiciones preexistentes a la pandemia, por ejemplo, un sistema de salud débil y enfermedades existentes en la población que provocaron fallecimientos por comorbilidad. Desde su perspectiva, la principal causa fue una mala gestión de la crisis sanitaria por parte del gobierno, ya que se caracterizó por concentrar y centralizar atribuciones y poderes, fue personalista y proclive a tomar decisiones sobre la marcha. Además, actuó con desdén hacia la ley, los funcionarios profesionales, las voces disidentes y el conocimiento científico (Informe de la Comisión Independiente, 2024).

3.4. La pandemia del Covid-19 en Quintana Roo y sus efectos en el turismo

En los primeros meses del 2020, que correspondieron al confinamiento, prevalecía un ambiente de zozobra, era muy complicado pronosticar y planear, tanto para el gobierno en sus diferentes escalas como para el sector privado y la sociedad. Se desconocía la duración de la emergencia sanitaria y lo que sucedería inclusive en el corto plazo. Desde ese momento comenzaron a manifestarse los primeros efectos en la economía del estado de Quintana Roo, debido a que el turismo se detuvo por completo, en un escenario poco creíble para todos, con espacios desérticos y sin ningún tipo de actividad. Tal como lo señaló Bruno Latour, aunque otrora fuera impensable poner freno al modelo capitalista, en el contexto de la pandemia fue un mandato (Latour, 2020), por lo menos por un periodo corto de tiempo.

En el 2020 la afluencia turística en el estado descendió casi al 50%, de poco más de 16 millones de turistas que arribaron en el 2019, el siguiente año llegaron sólo ocho millones. Hubo un descenso de vuelos en los tres aeropuertos del estado: Cancún, Chetumal y Cozumel, que redujeron la actividad aérea a un 50%, aunque no hubo cierre por completo de los mismos durante el confinamiento. El decremento en el número de turistas y cruceristas impactó de manera negativa en la ocupación hotelera y en la derrama económica (SEDETUR, 2020). Esta crisis en el turismo provocó que miles de trabajadores se quedaran sin empleo de un día para otro y regía la incertidumbre sobre el retorno al trabajo.

3.4.1. Las políticas del gobierno de Quintana Roo para enfrentar la crisis en el turismo provocada por la pandemia del Covid-19

El primer caso de contagio en el estado de Quintana Roo se registró el 13 de marzo del 2020. Pese a ser uno de los estados con menor densidad poblacional, en pocos días se posicionó en el noveno lugar a nivel nacional con 51 casos de personas infectadas (Secretaría de Salud, 2020a). Días después, en el marco de la declaración del inicio del confinamiento en todo el país, los turistas comenzaron a marcharse a sus lugares de origen,

sin embargo, algunos se quedaron varados en el aeropuerto de Cancún, debido a la premura de la decisión que tomaron otros países de cerrar las fronteras. Un funcionario de la Secretaría de Turismo estatal (Sedetur) aseguró que esta institución participó en la evacuación de los destinos y en la realización de acuerdos con hoteleros para hospedar a aquéllos viajeros que no pudieron regresar a sus países de manera inmediata.¹²⁷

El gobierno del estado llevó a cabo las primeras medidas en coordinación con la Jornada Nacional de Sana Distancia y con la política nacional del gobierno federal para gestionar la pandemia. Pese a que el gobernador militaba en un partido político de oposición, desde el inicio tuvo una relación muy cordial, incluso un talante de colaboración, con el presidente López Obrador. De este modo, el representante del poder ejecutivo en el estado dio a conocer en marzo del 2020 el plan denominado “Juntos Saldremos Adelante”, en coordinación con la Secretaría del Trabajo y Previsión Social del Estado de Quintana Roo (STYPS), en el que se plantearon tres prioridades: salvar vidas humanas, apoyar a las familias en las crisis de salud y económica, así como recuperar la economía. Estos tres aspectos corresponden a tres etapas previstas por las autoridades gubernamentales, que serían por las que se transitaría con la crisis de la pandemia del Covid-19.

En el marco de la primera etapa, el gobierno estatal informó que las acciones se dirigirían a identificar los casos de contagio con el fin de brindar atención médica y dar seguimiento tanto a las personas infectadas, como aquellas con las que hubiera tenido contacto, y de esta manera evitar la propagación. Afirmó que en todos los hospitales del estado, así como en los que estaban por inaugurarse, se atendería a la población. Como parte de la prevención, en las entradas al estado se establecerían puntos estratégicos para la detección de los síntomas.

Asimismo, el gobierno implementó una estrategia de comunicación directa con la sociedad, a través del Sistema Quintanarroense de Comunicación Social (SQCS) se creó el programa “Caminando juntos”, que se transmitió de manera semanal en la cuenta de *Facebook* del gobernador hasta el cierre de su sexenio, en septiembre del 2022. El objetivo

¹²⁷ Entrevista con Andrés Aguilar, el 1 de agosto de 2023.

planteado fue el de mantener informada a la población sobre las medidas oficiales a seguir durante la pandemia y contrarrestar la propagación de las *fake news* y todo tipo de información falsa; una estrategia con la pretensión de legitimar las cifras oficiales y de desdeñar la información que las interpelara.

Figura 16. Gobernador Carlos Joaquín en el programa “Caminando Juntos”



Fuente: Facebook de Carlos Joaquín.

Respecto a la segunda etapa, correspondiente a la de apoyo a las familias afectadas por las crisis de salud y económica. El gobernador anunció cinco medidas concretas que se implementarían para apoyar sobre todo a los sectores sociales más vulnerables, a saber: la

entrega de despensas, apoyos en el pago de servicios de electricidad, agua y gas para evitar cortes, así como atención médica y medicamentos en casa a quienes lo requirieran. En particular, el programa de apoyo alimentario fue universal aunque en algunos documentos oficiales se especificó que sería un beneficio para los trabajadores, sobre todo para quienes habían perdido su puesto de trabajo. Fue operado por la Secretaría de Bienestar del estado de Quintana Roo (Periódico oficial del estado de Quintana Roo, 5 de abril de 2020).

El citado programa contó con recursos públicos, principalmente del gobierno del estado, así como con donaciones de víveres por parte de empresas que decidieron participar. La entrega de despensas se realizó en zonas urbanas y rurales de los 11 municipios del estado, los funcionarios públicos y voluntarios visitaron casa por casa, en algunos municipios se realizó hasta dos veces. Aunque la mayoría de las personas mostró agradecimiento a quienes las repartían también hubo quienes se inconformaron con la entrega, debido a que les parecía poco el apoyo otorgado por el gobierno.¹²⁸ Habitantes del norte del estado confirmaron la información sobre la entrega de despensas en sus colonias¹²⁹ y algunos aunque las recibieron prefirieron donarlas a vecinos con problemas debido a las carencias económicas.¹³⁰

Respecto al pago del servicio de agua potable y alcantarillado, el gobierno del estado había publicado dos meses antes de la primera fase de la pandemia, un acuerdo oficial para evitar el corte del servicio del vital líquido a deudores, quienes debían realizar un trámite para aclarar su situación y desistir de cualquier acción legal que hubieran realizado de manera previa, con el fin de ser acreedores de las condonaciones (Periódico oficial del estado de Quintana Roo, 17 de enero de 2020). Durante la pandemia, el gobierno decía que era fundamental garantizar a todos los ciudadanos el acceso al agua debido a la crisis económica y lo haría a través de dicho acuerdo. Así también, concerniente al pago del servicio de luz eléctrica, el gobierno aseguró que la CFE apoyaría al 70% de los usuarios de energía eléctrica con el pago de un mes. Y respecto al gas, se otorgarían vales de 4kg. de gas

¹²⁸ Comunicación personal con Humberto Celis, el 4 de agosto de 2023.

¹²⁹ Entrevista con Samantha Fonseca, el 3 de julio de 2022. Entrevista con Edwin Valle, el 2 de agosto de 2022.

¹³⁰ Entrevista con José Urbina, el 23 de junio de 2022. Entrevista con Ivonne Romero, el 13 de agosto de 2022.

L.P. a 400 mil familias en situación de pobreza (Gobierno del estado de Quintana Roo, 2020b). No obstante, en los casos de los servicios de luz y gas no se publicaron acuerdos oficiales, además, los entrevistados en el marco de esta investigación no tuvieron acceso a esos beneficios, ni tampoco recordaron que existieran.

Asimismo, en el primer cuatrimestre del 2020 el gobierno del estado publicó un acuerdo en el que se dieron a conocer los estímulos fiscales para hacer frente a la pandemia del Covid-19 en Quintana Roo. Los subsidios se aplicarían a los impuestos sobre la nómina, el hospedaje, el libre ejercicio de profesiones, la extracción de materiales del suelo y subsuelo, así como la enajenación de bienes inmuebles. Las empresas gozarían de un 50% a un 100% de subsidios de acuerdo al número de trabajadores, y los pagos de impuestos correspondientes a los meses de marzo, abril y mayo podrían ser diferidos sin recargos a los últimos tres meses del año (Periódico oficial del estado de Quintana Roo, 24 de marzo de 2020).

Las condiciones para tener acceso a dichas condonaciones y prórrogas consistieron en que los empresarios debían comprobar haber mantenido el promedio de trabajadores declarados el año anterior y en el primer trimestre del 2020, así como no presentar adeudos en el pago de impuestos (Periódico oficial del estado de Quintana Roo, 21 de abril de 2020). Además, el gobierno otorgaba otros incentivos fiscales de manera regular, que etiquetó, en el periodo 2020-2022, como apoyos para enfrentar los impactos económicos de la pandemia del Covid-19 y sostener el empleo (Periódico oficial del estado de Quintana Roo, 27 de septiembre del 2022.).

Así también, el gobierno estipuló que a partir del 21 de abril del 2021 se cobraría un impuesto a los turistas extranjeros que ingresaran al estado, el pago era de 217 pesos y aquéllos que entraran únicamente por la frontera sur de la entidad tendrían un subsidio del 100%. Esta excepción tenía como fin asegurar el libre tránsito en esta zona fronteriza y apoyar el desarrollo económico de la zona sur (Periódico oficial del estado de Quintana Roo, 31 de diciembre de 2020), que históricamente se ha caracterizado por el predominio de actividades comerciales, por ejemplo, hace décadas se estableció una zona comercial

libre de impuestos que compartía con el vecino país de Belice. El gobierno federal decidió reactivar dicha zona a finales del 2020 (DOF, 2024).

En este marco, el primer mandatario estatal convocó en mayo del 2020, en coordinación con la STYPS, a cámaras empresariales y sindicatos de trabajadores para llevar a cabo reuniones asociadas al tema laboral en el contexto de la pandemia. En ellas participaron los representantes de la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex), el Consejo Coordinador Empresarial del Caribe (CCE), la Asociación Mexicana de Profesionales Inmobiliarios (AMPI), la Asociación Mexicana de Agencias de Viajes de Quintana Roo A.C. (AMAV), la Cámara Nacional de Comercio (Canaco), asociaciones de hoteleros, así como representantes sindicales de la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y de la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), institutos y colegios de profesionistas (Reporte Índigo, 2020).

Uno de los objetivos principales del gobierno era lograr un acuerdo de cooperación junto con el sector empresarial para sostener el empleo durante la crisis. De este modo, se estableció el acuerdo denominado “Pacto de unidad por Quintana Roo para proteger el empleo”, el cual se dio a conocer a la sociedad en el marco de la conmemoración del Día Internacional del Trabajo. El gobierno estatal sostuvo que el objetivo principal era conservar el empleo de los trabajadores durante la pandemia, evitar despidos injustificados y la violación de los derechos laborales en general. En dicho acuerdo el gobierno se comprometía con el “bienestar de la clase trabajadora”, que ya empezaba a padecer los primeros efectos negativos provocados por la pandemia en el turismo, principal motor de la economía del estado (Gobierno del estado de Quintana Roo, 2020a).

Meses después, en vísperas del término del confinamiento se anunció que el siguiente paso era la apertura de actividades económicas y sociales, la cual se realizaría de una manera ordenada y segura, respetando las recomendaciones en materia sanitaria. Para el cumplimiento de este objetivo se implementó el sistema de vigilancia epidemiológica a través del semáforo. En el marco de la tercera etapa del plan “Juntos Saldremos Adelante”, el gobierno de Quintana Roo tomó la decisión de dividir el semáforo, habría uno para la zona norte y otro para la zona sur, ambos resultados se darían a conocer de manera

semanal. Como ya se mencionó, los colores del semáforo darían la pauta para reactivar, o no, las actividades, y en teoría las decisiones de los gobiernos estatales no serían susceptibles a la presión de los empresarios.

Con la estrategia denominada “Reactivemos Quintana Roo”, el gobierno del estado emprendió iniciativas encaminadas a distender las medidas oficiales y favorecer la economía; autorizó la reapertura de algunas actividades económicas, siempre y cuando las mipymes (micro, pequeñas y medianas) y grandes empresas cumplieran los lineamientos y las recomendaciones para reiniciar su operación de manera segura (Gobierno del estado de Quintana Roo, s.f.). También se establecieron lineamientos para regresar a las actividades en las dependencias del gobierno del estado (Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, 30 de junio de 2020). En este sentido, el 8 de junio del 2020 se decretó el regreso a la “nueva normalidad”, el cual fue paulatino, las actividades se reanudaron poco a poco, aunque las múltiples olas de contagios volvían a paralizar por momentos a la sociedad.

El turismo no se encontraba entre las actividades esenciales que había establecido el gobierno federal, sin embargo, se aclaró que en los hoteles podían realizarse actividades esenciales y no relacionadas a las vacaciones, ni con fines recreativos. En cuanto a los restaurantes podían operar sólo con servicio a domicilio, posteriormente se les permitió brindar el servicio a la carta y con un aforo reducido. A las 33 actividades esenciales iniciales establecidas por el gobierno federal en marzo del 2020 se sumaron cinco en abril y tres en mayo del mismo año, en éstas últimas se encontraba la industria de la construcción (DOF, 2020b).

En este sentido, el gobernador decidió declarar al turismo como actividad esencial, con la finalidad de aliviar la presión que estaba generando la crisis en el estado. En particular, para la reanudación de las actividades en el turismo, la Sedetur creó la Certificación en Protección y Prevención Sanitaria en Instalaciones Turísticas, que constaba de un protocolo compuesto por 282 criterios que los prestadores de servicios turísticos debían cumplir. En palabras de un funcionario público, los empresarios recibieron bien la propuesta y aunque era voluntaria, mostraron gran disposición para realizarla, incluso

siguió vigente.¹³¹ Al parecer, esta aceptación se debió a los beneficios económicos que les generaría dicha certificación para atraer a los turistas, quienes comenzaban a mostrar mayor interés por su seguridad.

Los primeros resultados del semáforo se anunciaron con la particularidad de haber obtenido color naranja para la zona norte y el color rojo para la zona sur. Los resultados provocaron la inconformidad de algunos sectores, los trabajadores en los destinos del sur, como Mahahual, los cuestionaban y no estaban de acuerdo debido a que se alargaría su espera para volver a trabajar, cuando su situación no era distinta a la de los destinos del norte (Malbos, 2023).

Por su parte, los empresarios turísticos del norte del estado se congratulaban con la reapertura económica y junto con el gobierno del estado preparaban el terreno para comenzar con la recepción de turistas. Además de la citada certificación, se reunieron las pruebas de antígeno que se realizarían a los turistas estadounidenses en los hoteles, ya que en el contexto de la pandemia, el viaje desde Estados Unidos se autorizaba con la realización de pruebas de detección en el destino.¹³² De esta manera, en la primera semana de junio del 2020 Cancún fue de los primeros destinos internacionales en abrir después del confinamiento, lo que trajo efectos inmediatos en el aumento de casos de contagio, con un registro de 4,073 casos en julio, cuando en el mes anterior fueron 1,736; y la primera cifra no se superó en el resto del año (SEDE, 2021).

Históricamente, el principal mercado de turismo internacional en Quintana Roo ha sido el estadounidense y otra ventaja para Cancún en ese momento consistía en que los destinos europeos permanecían cerrados, de esta manera fue posible recibir un flujo importante de turistas estadounidenses durante el verano del 2020. Un funcionario público sostuvo que Quintana Roo siguió creciendo después de la pandemia, en sus palabras, fue un logro que no tuvieron otros destinos internacionales reconocidos. Además, sostuvo que desde el principio percibieron, con base en los registros en el aeropuerto, que llegarían más turistas que superarían los límites de las empresas de acuerdo al color del semáforo, y se

¹³¹ Entrevista con Andrés Aguilar, el 1 de agosto de 2023.

¹³² Entrevista con Marisol Vanegas, el 4 de marzo de 2021.

tomó la decisión de aumentar seis o siete criterios más de seguridad sanitaria en las certificaciones para aprobar un mayor porcentaje de recepción.¹³³ Lo anterior apunta a que el gobierno y empresarios orquestaron la recuperación del turismo a costa de la salud de los trabajadores, la población local, e incluso de los turistas.

Figura 17. Centro de realización de pruebas de Covid-19 en Cancún



Fotografía por Karina Melisa Rodríguez Bocanegra.

¹³³ Entrevista con Andrés Aguilar, el 1 de agosto de 2023.

Figura 18. Publicidad en la terminal marítima de Isla Mujeres



Fotografía por Karina Melisa Rodríguez Bocanegra.

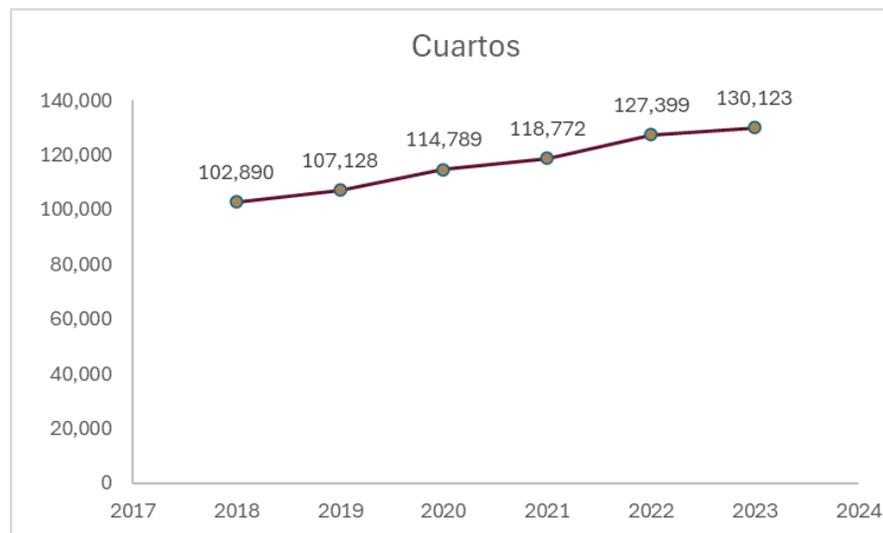
Con dichas decisiones puede observarse que a pesar de los reclamos del sector privado sobre los magros e insuficientes apoyos económicos para las empresas durante la pandemia, el gobierno tomó decisiones contundentes para impulsar el turismo. Primero, el gobierno federal decidió no cerrar ni restringir el espacio aéreo, el Aeropuerto Internacional de Cancún nunca suspendió operaciones por completo aunque sí redujo su actividad, también nombró a la construcción como actividad esencial, y segundo, el gobierno del estado decretó al turismo como actividad esencial. En efecto, la construcción de cuartos de hotel no cesó, incluso en el peor año de la crisis, el 2020, aunque el porcentaje de crecimiento de cuartos fue menor en comparación con otros años. En el 2022 mostró su mayor crecimiento, con un 7% más que el año anterior, y se llegó a un total de 127 mil cuartos de hotel en el estado, un crecimiento significativo en parangón con los 107 mil que se tenían en el 2019. Las figuras 19 y 20 muestran el aumento tanto de hoteles, como de cuartos de hotel en el periodo 2018-2023. En particular, el destino Riviera Maya ha liderado estas cifras desde hace algunos años, en el 2023 registró un total de 56, 645 cuartos de hotel (véase la figura 21) (Sedetur, 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023).

Figura 19. Incremento en el número de hoteles en Quintana Roo, en el periodo 2018-2023



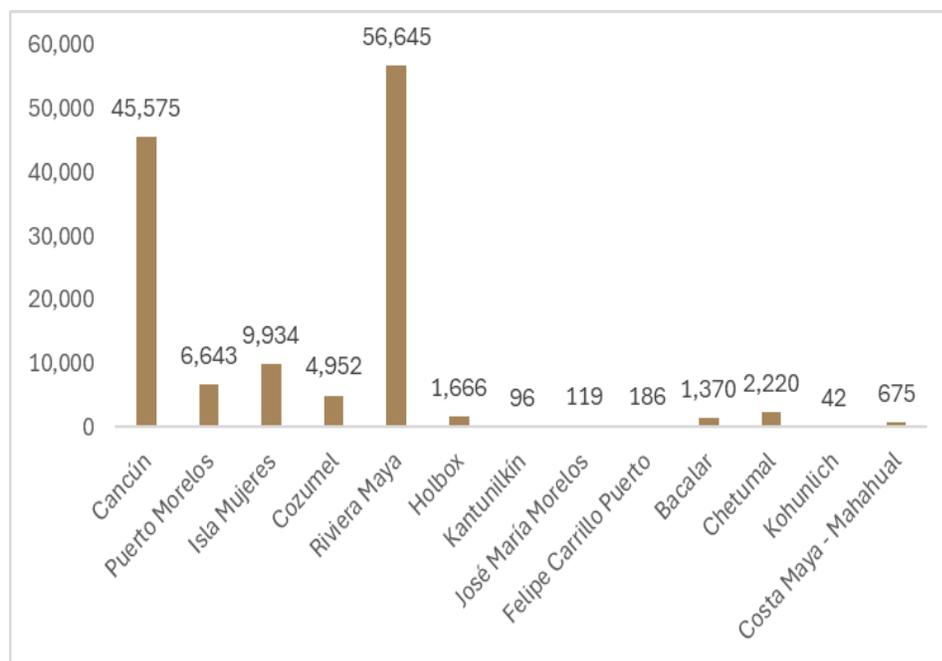
Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Sedetur (Sedetur, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023).

Figura 20. Incremento en el número de cuartos de hotel en Quintana Roo, en el periodo 2018-2023



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Sedetur (Sedetur, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023).

Figura 21. Número de cuartos de hotel por destino turístico en Quintana Roo en el 2023



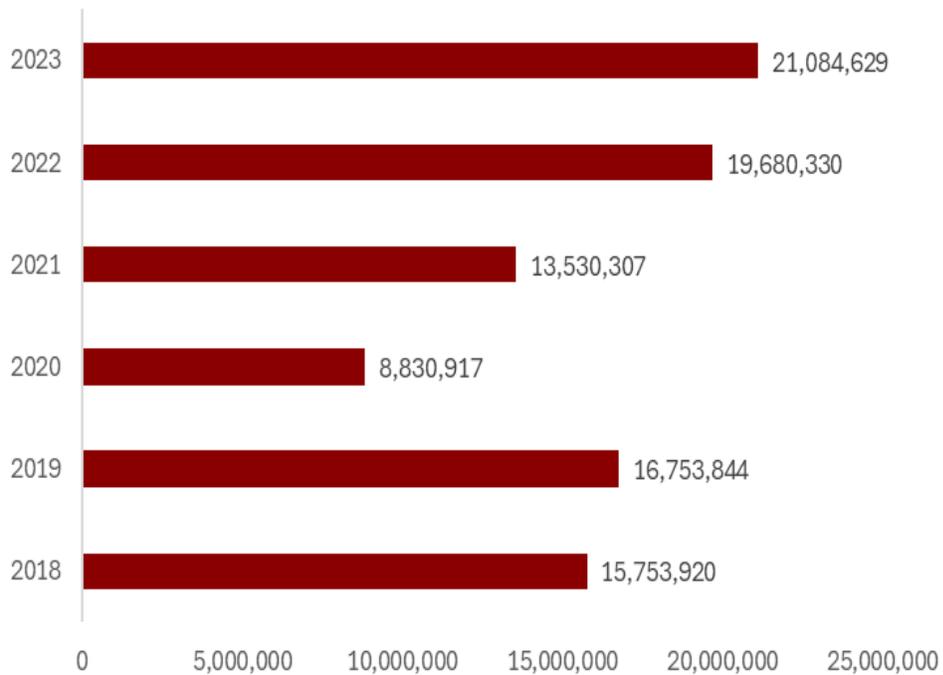
*Riviera Maya contempla Playa del Carmen (45,660 cuartos) y Tulum (10,985 cuartos).

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Sedetur (2023).

De acuerdo con cifras de la Sedetur, el 2020 fue el año con mayores descensos en los siguientes rubros: afluencia de turistas y derrama económica, en el primero, en comparación con el 2019, hubo un decremento del 50%, y del 58% en el segundo. De ahí se destaca que a partir del 2021 hubo un repunte en ambos rubros, en el 2023 llegaron 21 millones de turistas, de poco más de ocho millones que habían arribado en el 2020, rebasando la cifra pre-pandémica de 2019, que fue de poco más de 16 millones de turistas (véase la figura 22). El destino Riviera Maya encabeza las cifras de afluencia turística y derrama económica desde hace algunos años, así, por ejemplo, en el 2023 recibió poco más de ocho millones de turistas y poco más de nueve mil millones de dólares (véase la figura 23) (Sedetur, 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023). En la tabla 4 se observa que en los indicadores: arribo de turistas, derrama económica y número de cuartos de hotel había un crecimiento constante previo a la pandemia, y sólo en los primeros dos hubo decrementos en el 2020, y los tres tuvieron incrementos en el 2021 hasta el 2023.

Lo anterior coincidió con que en el verano de 2021 se tuviera el mayor número de contagios en el estado, en particular, en el mes de agosto se registró la cifra más alta en casos hasta ese momento, con un total de 10,863 casos positivos. Dicha cifra no fue rebasada posteriormente (SEDE, 2021). A este respecto, un funcionario público aseguró que menos del 1% de los turistas se había contagiado de Covid-19.¹³⁴

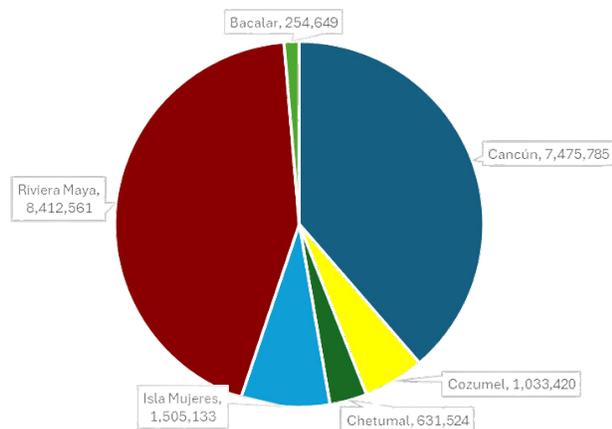
Figura 22. Afluencia de turistas en Quintana Roo en el periodo 2018-2023



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Sedetur (Sedetur, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023).

¹³⁴ Entrevista con Andrés Aguilar, el 1 de agosto de 2023.

Figura 23. Afluencia de turistas por destino en Quintana Roo en el 2023



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Sedetur (2023).

Tabla 4. Número de turistas, derrama económica y número de cuartos de hotel en Quintana Roo, en el periodo 2018-2023

Año	Número de turistas	Derrama económica (Millones de Dólares)	Número de cuartos de hotel
2018	15,753,920	14,676.48	102,890
2019	16,753,844	16,645.90	107,128
2020	8,830,917	6,902.72	114,789
2021	13,530,307	10,806.67	118,772
2022	19,680,330	19,425.90	127,399
2023	21,084,629	20,580.84	130,123

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Sedetur (Sedetur, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023).

El gobierno, empresarios y trabajadores celebraban la reapertura económica, sin embargo, algunos ciudadanos demandaban el cierre del aeropuerto de Cancún para evitar el arribo de personas contagiadas y por ende la propagación del virus en la población local (Quintana Roo hoy, 2020). Se señalaba que a los turistas no se les exigía portar el cubrebocas y que las restricciones en general eran laxas para ellos, a diferencia de los trabajadores y la población. Algunos taxistas llegaron a recibir buenas propinas de viajeros que pedían que no se les exigiera portar el cubrebocas durante el trayecto (Hunter-Pazzara, 2023).

Tabla 5. Resultados de casos acumulados de Covid-19 en Quintana Roo, junio de 2023

Casos positivos	123,782	Por sexo: - Mujeres 51% - Hombres 49%
Recuperados	113,262	
Defunciones	4,474	Municipios con el mayor número: 1. Benito Juárez (2,740) 2. Othón P. Blanco (564) 3. Playa del Carmen (558) 4. Cozumel (190) 5. Felipe Carrillo Puerto (137)

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Gobierno de México. <https://datos.covid-19.conacyt.mx/>

La pandemia del Covid-19 no provocó daños de la misma magnitud que un huracán, pero ha sido una crisis prolongada durante la cual se han tomado decisiones (Velasco, 2022). Después de tres años de haber iniciado, el 25 de junio del 2023 el gobierno del estado de Quintana Roo informó que de un total de casi dos millones de habitantes, las cifras oficiales sobre la enfermedad por el Covid-19 reportaron 4,474 defunciones de un total de 334,336 en todo el país. El estado ocupó el lugar 23 de 32 a nivel nacional en cuanto a defunciones. Véase la tabla 5 que muestra los municipios más afectados.

3.4.2. El papel de los empresarios en la crisis en el turismo

Los empresarios turísticos, principalmente hoteleros, expresaron su preocupación al gobernador del estado de Quintana Roo debido a la debacle que se avecinaba en la economía y le hicieron llegar sus demandas con la expectativa de recibir apoyos gubernamentales. Un empresario de Tulum confirmó que el impuesto al hospedaje no se les cobró mientras los hoteles estuvieron cerrados y se les prometió que se entregarían despensas a los empleados. No obstante, se mostró inconforme con las medidas, sostuvo que recibieron muy poco apoyo en parangón con programas de reactivación económica implementados en otros países, donde los gobiernos sí destinaron recursos económicos significativos. Desde su punto de vista no hubo apoyos contundentes por parte de los tres órdenes de gobierno para mantener el empleo y afirmó: “quienes lo hicimos, nos rascamos con nuestras propias uñas”.¹³⁵

El mismo hotelero aseguró que el gobernador tuvo apertura para el diálogo y de esta manera los empresarios tuvieron la oportunidad de externar sus necesidades, en cambio, con el gobierno municipal no hubo el mismo acercamiento, aunque reconoce que éste tiene limitaciones y escasos recursos de todo tipo para actuar en contextos de crisis. Sin embargo, consideró que dicho acercamiento no fue suficiente, debido a que los programas enunciados por el gobierno del estado para enfrentar la pandemia del Covid-19 y sus estragos consistieron en un catálogo de créditos ya existentes, no creados

¹³⁵ Entrevista con Daniel Oropeza (pseudónimo), el 28 de abril de 2021.

específicamente en el contexto de la crisis y casi ninguno de ellos correspondía a la hotelería.¹³⁶ A este respecto, una empresaria coincidió en que los incentivos fiscales del gobierno del estado fueron insuficientes y señaló que no obtuvieron ningún apoyo del gobierno federal.¹³⁷ Por su parte, la entonces secretaria de turismo de Quintana Roo sostuvo que las medidas más importantes para proteger el empleo las tomó el gobierno del estado y el gran ausente había sido el gobierno federal.¹³⁸

El pacto por el empleo promovido por el gobierno del estado fue la decisión oficial más importante debido a que implicaba la participación más activa del sector empresarial y a que atendería, en teoría, una de las consecuencias más graves de la crisis en el turismo, la pérdida de empleos. De acuerdo con Oehmichen y Escalona (2021), de 463 mil puestos de trabajo afiliados al Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) en diciembre del 2019, la cifra se había reducido a 358 mil en mayo del 2020 (SEDE, 2021). En ese sentido, el gobernador intentaba sumar a los empresarios a dicho acuerdo a través de algunos representantes de asociaciones del subsector hotelero que fungían como intermediarios.¹³⁹

Los testimonios de los hoteleros confirmaron que el pacto por el empleo fue condicionado, ya que el gobierno estatal les otorgó incentivos fiscales como prórrogas y diferimientos para el pago de impuestos, a cambio de no despedir a sus empleados en sus respectivas empresas. Por su parte, la ex representante de los hoteleros del sur de Quintana Roo, que comprende los destinos turísticos: Chetumal, Bacalar y Mahahual, enfatizó que en su gremio enfrentaban un problema muy grande, debido a que la ocupación de los destinos del sur llegó casi a cero en el momento en que pararon las operaciones del aeropuerto de Chetumal y era complicado entrar por vía terrestre, sobre todo durante los primeros dos meses de confinamiento en los que la capital estuvo casi blindada. Pese a que dejaron de percibir ingresos, se vieron obligados a sostener su empresa, invertir en equipo nuevo y capacitación para implementar los nuevos protocolos sanitarios que les permitirían operar el hotel en el corto plazo.¹⁴⁰

¹³⁶ Entrevista con Daniel Oropeza, el 28 de abril de 2021.

¹³⁷ Entrevista con Deborah Angulo, el 18 de marzo de 2021.

¹³⁸ Entrevista con Marisol Vanegas, el 4 de marzo de 2021.

¹³⁹ Entrevista con Daniel Oropeza, el 28 de abril de 2021.

¹⁴⁰ Entrevista con Deborah Angulo, el 18 de marzo de 2021.

La empresaria aseguró que los dueños invierten su capital de manera constante en el hotel, ya que es una infraestructura que requiere mantenimiento, ampliaciones, remodelaciones, entre otras inversiones. Además, deben cubrir gastos fijos tales como el pago de impuestos, proveedores, servicios, nómina y otros. Ella es propietaria de un hotel pequeño de 75 habitaciones, aludió que el problema era más grave para los hoteleros de Cancún y la Riviera Maya, ya que la mayoría de los hoteles tiene entre 1,000 o 2,000 habitaciones y emplean alrededor de 900 personas. De este modo, mantener el mismo número de empleados era una situación compleja, desde su punto de vista, algunos lo asumieron como un compromiso personal con sus respectivas asociaciones.¹⁴¹ En ese sentido, los empresarios implementaron diversas estrategias para enfrentar el cierre temporal y el corte de ingresos y ganancias durante el confinamiento. En algunos casos los dueños negociaron la operación del hotel con otros inversionistas ante la imposibilidad de seguir invirtiendo.

En este contexto de escasos o nulos ingresos y altos niveles de incertidumbre, algunos empresarios decidieron recortar gastos en el corto plazo, entre ellos los pagos de la nómina a través del despido de trabajadores. Como apuntan Rubí y Palafox (2017), una de las prácticas de flexibilización laboral que se legalizaron con la reforma a la Ley Federal del Trabajo del 2012, contempla el despido de los trabajadores sin compromisos ni riesgos mayores para los empleadores. Después de casi tres meses de confinamiento en el estado, hoteles, restaurantes, agencias de viajes, parques temáticos, touroperadoras, servicios náuticos, transportistas, clubes de playa, entre otras empresas turísticas, enfrentaban serios problemas financieros y tomaron decisiones con el fin de sobrevivir al embate de la crisis y evitar la bancarrota. Dichas acciones iban en contra de los principios del mencionado acuerdo por el empleo y revelaron que esa decisión provenía del gobierno del estado sin un sustento real en el compromiso de los empleadores.

En la hotelería se implementaron los “días solidarios” (días de descanso sin salario) o descansos indefinidos. En este caso el término se utiliza en el argot del mundo laboral

¹⁴¹ Entrevista con Deborah Angulo, el 18 de marzo de 2021.

para referir una suerte de despido no formalizado, un supuesto acuerdo en el que el trabajador o trabajadora no labora y no recibe su sueldo correspondiente, sino sólo un porcentaje o ningún tipo de ingreso. Lo anterior, en el entendido de que en el futuro podría regresar a su lugar de trabajo, condicionado a que las nuevas circunstancias de la empresa lo permitieran. Así también, redujeron los salarios y en casos extremos despidieron a sus empleados de manera inmediata o paulatinamente.¹⁴² Dichas prácticas ya eran conocidas en el turismo y suelen aplicarse sobre todo durante las crisis. Los empleadores al no tener claridad sobre cuándo podrían volver a operar sus empresas y recuperar los niveles de ganancias previos a la pandemia, no ofrecían certeza a los trabajadores sobre cuándo regresarían a ocupar sus puestos, tampoco cuándo volverían a recibir su salario completo.

En los hoteles más grandes fue más evidente el despido del personal, comúnmente se menciona que las pequeñas empresas tenían menos capacidad financiera para mantener el mismo número de empleados, sin embargo, los hoteleros sostuvieron lo contrario. A este respecto, el entonces representante de los hoteleros de Tulum señaló que los grupos más grandes en la hotelería, que llegan a tener desde 3,200 hasta 14,000 habitaciones, pasaron por una situación más complicada para mantener a sus trabajadores y en muchos casos se optó por despedirlos, a veces con un finiquito muy inferior al correspondiente.¹⁴³

Uno de los socios de un corporativo de empresas turísticas localizadas en diferentes regiones del país, aseguró haberse visto obligado primero a “descansar” a los trabajadores sin goce de sueldo y posteriormente despidió a 400 de ellos de un total de 500. Decidió que se quedarían sólo 100 trabajadores, quienes tenían más antigüedad y eran más leales “no podía echarlos a la calle”. En entrevista recordó con consternación los momentos de los despidos:

...fue muy difícil, la verdad es que yo me encerraba en mi oficina, aguantando las ganas de llorar, mientras que recursos humanos daba de baja a la gente...Y empleados que tenían cinco o siete años conmigo y que pasaban, y yo no sabía qué hacer, pasaban a la oficina y me decían: jefe, muchas gracias por todo.

¹⁴² Entrevista con Deborah Angulo, el 18 de marzo de 2021.

¹⁴³ Entrevista con Daniel Oropeza, el 28 de abril de 2021.

Aseguró que el hecho de no tener deudas previas y despedir a gran parte de su personal en la primera etapa de la pandemia evitó la inminente bancarrota. Desde su punto de vista, los empresarios tuvieron toda la responsabilidad de mantener el empleo, lo cual era casi imposible con las empresas cerradas, con medidas oficiales que consideró altamente restrictivas para la economía y con escasos apoyos gubernamentales.¹⁴⁴ De esta manera, los empresarios debían enfrentar los estragos de la pandemia fundamentalmente con recursos propios, y sus decisiones de recortes de gastos afectaban principalmente a los salarios y los puestos de los trabajadores, situación que sumó a la condición preexistente de precariedad laboral en el turismo. A este respecto, Rubí y Palafox (2017) analizaron el caso de la isla Cozumel y argumentan que en las empresas de todos niveles se crea la riqueza y éstas concentran gran parte de los beneficios que distribuyen a la población local a través del empleo, sin embargo, la precarización laboral provocó la reducción de la capacidad de ingresos de los trabajadores, lo que en este caso ha conducido al incremento de la pobreza a través del turismo.

Aunque también hubo casos, tal vez los menos, en que los trabajadores del hotel, con la venia del dueño, se organizaron para ofrecer otro tipo de servicios y obtener ingresos. Por ejemplo, en un hotel en Akumal se impartieron clases de yoga de manera virtual, sobre todo a los clientes frecuentes, quienes respondieron para apoyar a los empleados, que lograron recabar la cantidad de 540 mil pesos.¹⁴⁵

La dueña de una cafetería optó por ofrecer alimentos a precios más bajos con servicio a domicilio, de esa manera evitó el despido de los trabajadores y pudo pagar su sueldo completo. Ella afirmó que recibió apoyo de su papá, quien le obsequió una motocicleta para las entregas a domicilio, así como de la propietaria del lugar, quien disminuyó la renta por algunos meses.¹⁴⁶ Asimismo, hubo algunos propietarios de hoteles que aprovecharon estos meses sin turistas y llevaron a cabo remodelaciones y/o mantenimiento en el hotel, debido a que su capacidad financiera se los permitió y de esta

¹⁴⁴ Entrevista con Alain Correa, el 14 de julio de 2023.

¹⁴⁵ Entrevista con Daniel Oropeza, el 28 de abril de 2021.

¹⁴⁶ Entrevista con Ivette Ramos, el 21 de julio de 2022.

manera lograron mantener ocupados a sus empleados, en algunos casos con el horario y sueldo íntegros.¹⁴⁷

Dentro de la heterogeneidad que caracteriza a las empresas turísticas hubo aspectos internos, sobre todo decisiones asociadas a asuntos financieros, que determinaron el futuro de las mismas. Algunas no sobrevivieron ante la magnitud que adquirieron los problemas acumulados por meses sin actividad y sin ingresos. Un caso que llamó la atención del sector empresarial local, y que ocurrió tiempo después, en el 2023, fue el de la empresa de ecoturismo *Alltournative. Native Parks & Expeditions*, la cual tenía 23 años de operar con cierto éxito en la región mediante acuerdos con comunidades mayas en los que se comprometía a llevar turistas. No obstante, decidió cerrar por problemas económicos derivados de las deudas adquiridas para sobrellevar la pandemia y que no pudieron ser liquidadas posteriormente (El Economista, 2023). Asimismo, la ex presidenta de los hoteleros del sur aseguró que en esa zona sólo uno o dos hoteles tuvieron un cierre definitivo, en cambio, varias empresas pequeñas, como operadoras de tours pertenecientes a inversionistas locales no superaron la crisis.¹⁴⁸

En el caso de José Abud, perdió un negocio por segunda vez. De manera previa a la pandemia vivía en Tulum, donde aseguró que “la vida es muy cara” para los trabajadores, especialmente la vivienda. En el 2020 operaba un negocio de tours en bicicleta localizado en la entrada de la zona arqueológica de Tulum, vendía paquetes que incluían el tour a las ruinas combinado con actividades tales como buceo, *snorkel* y catamarán. El negocio prosperó, obtuvo buenas ganancias y empleó a varias personas, no obstante, como todos, cerró en el confinamiento y en solidaridad, el dueño del lugar le regaló sólo el primer mes del pago de la renta. Posteriormente, en el intento de regresar a sus actividades se vio rebasado por las deudas debido a que tuvo varios meses sin ingresos, había gastado sus ahorros, y sobre todo, a que el negocio no volvió a despegar, por lo tanto, no logró solventar las deudas con las bajas o nulas ventas, mientras que los gastos eran los mismos, aunque en ese momento ya empleaba sólo a una persona. No pudo seguir adelante con su

¹⁴⁷ Entrevista con Michela Biancardi, el 27 de abril de 2021. Entrevista con Guillermo Delgado, el 27 de junio de 2022.

¹⁴⁸ Entrevista con Deborah Angulo, el 18 de marzo de 2021.

negocio pese a los esfuerzos realizados y repitió su experiencia en el huracán Dean en el 2007, cerró su negocio y se mudó a Puerto Morelos para comenzar de nueva cuenta.¹⁴⁹

En este marco, las demandas para la reapertura económica se originaban principalmente desde el sector empresarial. Los inversionistas estaban ávidos por recuperar ingresos y ganancias, volver a la situación pre-pandémica e incluso estaban dispuestos a ir por más debido a las pérdidas económicas. Esta era la posición de empresarios turísticos no sólo de Quintana Roo, sino de otros destinos internacionales, tales como Barcelona, España (Mansilla, 2021).

3.4.3. Las respuestas de la sociedad: estrategias de sobrevivencia de los trabajadores del turismo y las comunidades rurales

La crisis del turismo internacional provocada por la pandemia del Covid-19 tuvo grandes impactos. La pausa en el crecimiento económico causada por el cese de actividades en las empresas durante el confinamiento provocó un ambiente de inestabilidad laboral debido a que los trabajadores estaban en espera de la reanudación de labores, sin embargo, en ese inter se vieron obligados a recurrir a diversas estrategias de sobrevivencia para enfrentar los efectos de la crisis, que cada vez se acumulaban y agravaban más por la prolongación de la pandemia.

Algunos trabajadores decidieron regresar a sus lugares de origen, a otros estados o países, así como a comunidades de Quintana Roo, Yucatán y otros estados del sur, ya que una cantidad significativa de trabajadores proviene del ámbito rural. Esta decisión obligada para muchos se debió a que ya no les fue posible pagar la renta del lugar que habitaban, ni alimentos, ni otros gastos, ante la carencia de un sueldo suficiente y seguro. En destinos como Playa de Carmen, donde vive un gran porcentaje de migrantes, fue claro el desplazamiento de las personas hacia otros lugares, algunas regresaron con sus familias para poder enfrentar la pandemia.

¹⁴⁹ Entrevista con José Abud, el 25 de julio de 2023.

Alejandro narró su experiencia durante la pandemia, en ese momento él trabajaba en una de las empresas más grandes y con prestigio en la península de Yucatán, en el Grupo Xcaret. Él es originario de San Luis Potosí y tenía 10 años de haber migrado a Playa del Carmen:

Pensando en la pandemia tal cual cuando comienza la cuarentena... lo recuerdo muy bien porque el día 30 de marzo de 2020 nació mi hija, entonces ya estábamos viendo lo que se venía, porque ya desde febrero venía haciendo ruido, yo le decía a mi esposa, que también es de San Luis Potosí, que se regresara ella para que su parto fuera en San Luis, entonces, 15 días antes de que naciera mi hija cerró esto y de inmediato cerraron parques, restaurantes, hoteles y básicamente nos quedamos solos... Recuerdo que también mostraban imágenes de los aeropuertos, de las terminales llenas de gente, porque todo el mundo, su reacción inmediata fue: ¡vámonos!... Después, se veía como un desierto, nunca había visto tan solo a Cancún, nunca había visto tan solo Playa del Carmen, nunca había visto tan solo Tulum, fue algo increíble...

Alejandro se reunió con su esposa e hija en San Luis Potosí, sus papás los recibieron en su casa, ya que con sus ingresos no era posible mantener un hogar propio. En cuanto a su experiencia en Grupo Xcaret y a las decisiones que se tomaron en esta empresa durante la pandemia, él narra:

Todo fue muy paulatino, primero fue una reunión donde dijeron que iban a tener que cerrar las instalaciones por aproximadamente 15 días o un mes, máximo, recuerdo que eso fue lo primero, entonces nos dijeron: esta primera quincena... se paga completa, la siguiente quincena o el siguiente mes, se les va reducir el 30% y ya nos reintegramos a trabajar cuando se mejore, ... tenían en mente un mes como máximo. Pero la realidad es que empezaron a hacer juntas ... en videollamadas y nos decían: la buena noticia es que no pierden el empleo, la mala noticia es que va a estar cerrado dos o tres meses más y es una pérdida muy grande de dinero, no se puede subsanar la nómina de todos. Recuerdo que iban a hacer el recorte para la gente que tenía menos de dos años trabajando... la estrategia era gastar lo menos posible, lo menos que se pudiera para liquidar a la gente y de ahí ya nos dijeron: vamos a regresar a trabajar, pero les vamos a estar pagando lo mínimo, yo recuerdo que nos pagaban como dos mil pesos a la quincena. Para mí no fue tan complicado porque dejé bien cerrada la casa (en Playa del Carmen), unos amigos daban vueltas a la casa para que todo estuviera bien y yo estuve en casa de mis papás en ese periodo.

Las prácticas mencionadas como la reducción del salario y el despido de los trabajadores en épocas de crisis se han normalizado en el turismo y estaban presentes de manera previa a la pandemia. En esta crisis, a los trabajadores no se les permitía negociar sus condiciones laborales con los empleadores, además, esta empresa cuenta con prestigio en la región y se ha distinguido por los beneficios que otorga a su personal.¹⁵⁰ Los primeros se veían obligados a aceptar las condiciones y decisiones de los empresarios, quienes daban prioridad al sostenimiento económico de la empresa, en detrimento del bienestar de los trabajadores y sus familias.

En el caso de Alejandro y su familia pudieron regresar meses después a Playa del Carmen, sin embargo, él renunció a su puesto administrativo en Grupo Xcaret, pese a que tuvo la posibilidad de permanecer. Su decisión se basó en que era insostenible conservar un trabajo con el que no podría asegurar el sustento a su familia en este tipo de crisis. Declaró lo siguiente sobre el despido de personal en Xcaret:

En una etapa pre-pandemia si éramos como ocho o diez mil colaboradores si no me equivoco, entre parques, lo que es las cuestiones de operaciones del hotel, lo administrativo que está en Cancún, pero después de la pandemia sabemos que hay un recorte más o menos por ahí del 40%... Hoy en día por lo que he escuchado, porque todavía tengo muy buenos amigos trabajando para el grupo, ya van recuperando esas posiciones de trabajo y parece ser que el turismo vuelve a ponerse en una línea otra vez, económicamente movable, pues da la apertura a estos puestos de trabajo, a recuperar lo que se había perdido antes de la pandemia.

Alejandro decidió buscar un puesto en el gobierno municipal de Tulum y lo logró apoyando la campaña del entonces candidato (ahora finado) de Morena para presidente municipal, Marciano Dzul Caamal.¹⁵¹ Al haber escasas opciones para emplearse con un sueldo suficiente y seguridad social, trabajar en la función pública es una suerte de privilegio que no está al alcance de todos. Aunque en el gobierno no todos tienen empleo fijo, la figura de trabajadores de confianza es común, no todos tienen plaza y por lo tanto tampoco cuentan con la certeza de permanecer.¹⁵²

¹⁵⁰ Entrevista con Juan Carlos García, el 6 de agosto de 2022.

¹⁵¹ Entrevista con Alejandro Saucedo, el 18 de agosto de 2022.

¹⁵² Entrevista con Wilbert De la Cruz Uc, el 15 de julio de 2023.

En este contexto, no todos los trabajadores pudieron regresar a sus pueblos y ciudades de origen, se vieron en la necesidad de permanecer en los destinos pese a la crisis u otros simplemente tenían estabilidad económica para hacerlo. Una de las acciones de los ciudadanos, sobre todo en ciudades del norte del estado, fue la organización para cocinar y donar alimentos a quienes estuvieran desempleados. Los vecinos de algunas colonias de Playa del Carmen se organizaron para ofrecer comida a las personas que lo requerían, la información se compartía en grupos de las redes sociales digitales y también se comunicaba en persona.¹⁵³

En el municipio de Puerto Morelos, un hotelero de origen estadounidense organizó una recaudación de fondos de estadounidenses y canadienses, algunos de ellos habían visitado o vivían en este lugar. Ese recurso lo utilizó para la adquisición de despensas que fueron entregadas a personas sin empleo y en situación de pobreza, por lo menos así fue en los primeros meses de la pandemia.¹⁵⁴

Por su parte, Malbos documentó el caso de un estadounidense que coordinó la recaudación de dinero de sus compatriotas para comprar despensas y repartirlas a los habitantes de Mahahual. De abril a diciembre del 2020 se habían repartido 50 mil dólares en despensas, cada semana se repartían 100 y se iban turnando a los habitantes, una semana tocaba a los masajistas, otra a los taxistas, después a las madres solteras, etcétera. Esta iniciativa tomó fuerza y se expandió para que toda la población pudiera colaborar, a partir de esta experiencia surgió el programa “Ayúdame a ayudar”, que operaba en la casa de la cultura de este pueblo y consistía en ofrecer despensas, alimentos preparados a un precio simbólico, así como ropa, artículos de higiene personal y otros productos para cubrir necesidades básicas.¹⁵⁵ En el caso de este puerto de la Costa Maya, dejaron de arribar los cruceros al destino, lo que provocó que el 90% perdiera su empleo en menos de dos

¹⁵³ Entrevista con José Urbina, el 23 de junio de 2022. Entrevista con Samantha Fonseca, el 3 de julio de 2022.

¹⁵⁴ Entrevista con Robin Brown, el 8 de marzo de 2022.

¹⁵⁵ Clara Malbos. Ponencia titulada: Consecuencias sociales y económicas del Coronavirus entre los trabajadores del pueblo turístico de Mahahual, Quintana Roo. 29 de enero de 2021. Facebook de Seminario Permanente de Turismo, Globalización y Sociedades Locales. <https://www.facebook.com/TurismoGlobalizacionSociedadesLocales>

semanas, alrededor de unas 900 personas. Se vivieron momentos críticos ante la gran cantidad de desempleados en un pueblo pequeño donde sólo algunos se dedicaban a otras actividades como la pesca (Malbos, 2023).

Era el inicio de la crisis y se observaba una gran vulnerabilidad social, al respecto, un funcionario público señaló la importancia de los programas sociales del gobierno federal que estaban vigentes en la región; así como la campaña nacional de vacunación que contribuiría a disminuir el riesgo y reactivar las actividades económicas. Las transferencias directas que recibían los beneficiarios de dichos programas no fueron suspendidas en ningún momento y contribuyeron a que pudieran cubrir sus necesidades básicas y otras, ya que era un ingreso seguro. Desde su visión, se evitó un estallido social y se mantuvo una cierta estabilidad social mientras se recuperaba la economía.¹⁵⁶ Sin embargo, los programas sociales no beneficiaron precisamente a los principales afectados por la pandemia, a los desempleados (Informe de la Comisión Independiente, 2024).

En este sentido, un sector importante de la clase trabajadora no pudo resguardarse en su hogar. Los desempleados recurrieron a diversas estrategias de sobrevivencia, incluyendo el autoempleo, desde la venta de postres en la calle hasta cortar el pasto en las casas o negocios de las colonias vecinas.¹⁵⁷ Algunos optaron por emplearse en otros sectores. Al inicio del confinamiento, Alvar aceptó ser el vigilante en el club de playa donde laboraba en Playa del Carmen como encargado, su jefe, dueño del lugar, le ofreció 100 pesos diarios por 12 horas al día, lo cual no era suficiente para mantener a su familia compuesta por esposa y dos hijos, pero pensó que por lo menos alcanzaría para comer, e hizo todo tipo de sacrificios, como ir a pie al trabajo para no gastar en gasolina ni en transporte público. No buscó otro empleo porque no había, todo estaba cerrado, sin embargo, después de cuatro meses tuvo la oportunidad de trabajar en una “refaccionaria” con un familiar, quien le ofreció siete mil pesos mensuales, un salario mayor al que tenía en ese momento aún sin estar calificado en el oficio. Aprovechó el nuevo empleo para empezar a pagar poco a poco sus deudas de hipoteca y coche, en las cuales había sido beneficiario de prórrogas que ofrecieron por la pandemia.

¹⁵⁶ Entrevista con Manuel Zavala, el 5 de julio de 2022.

¹⁵⁷ Entrevista con Diego Arlía, el 16 de marzo de 2022.

Al agobio de tener recursos económicos sólo para cubrir las necesidades básicas, se sumaba la pena por el fallecimiento de familiares debido al Covid-19, su sobrina de 22 años, por ejemplo, así como el temor permanente de infectarse y contagiar a su familia, ya que salía todos los días a trabajar. Aunque cuando él y su esposa tuvieron el coronavirus no enfermaron con gravedad. Meses después regresó al club de playa pero ya no recuperó su sueldo anterior, ya que se completaba con propinas, y éstas habían descendido bastante por la poca afluencia de turistas, además, en ese momento no había temporadas altas ni bajas definidas debido a las olas de contagios. Gracias a su trayectoria laboral decidió probar suerte en otro club de playa de Puerto Morelos, un destino turístico incipiente y en una empresa pequeña donde conocía a los dueños, quienes le ofrecieron el puesto de gerente con un buen sueldo. En este lugar encontró un ambiente laboral a su gusto que lo motivó a seguir trabajando en turismo, después de haberse planteado no regresar más.¹⁵⁸

Desde otras experiencias, es notable cómo algunos trabajadores adoptan las justificaciones de los empresarios, Jorge, mesero en el Hotel Xcaret, explicó, con un dejo de convencimiento, que el salario mínimo que recibe se complementa con propinas debido a que tiene un trato directo con el huésped. Además, las propinas son repartidas por el sindicato al que pertenece, el cual se queda con el 10 ó 15% de las mismas, y él paga 30 pesos de cuota sindical cada quincena. Los meseros suelen recibir más propinas que el resto de los empleados. Sobre los “descansos obligatorios” en la hotelería aseguró que suceden en temporadas bajas y después del paso de huracanes, los trabajadores ahorran para esos momentos, pero no todos pueden hacerlo. Al inicio de la pandemia, el hotel donde trabaja cerró un mes antes, en febrero del 2020, para él fueron cuatro meses de confinamiento en los que recibió el salario mínimo, que no era suficiente para mantener a su familia compuesta por esposa y tres hijos, sin embargo, con los ahorros que tenía y el salario de su esposa sobrellevaron la situación. Al regresar a las actividades, todos realizaban el protocolo de seguridad sanitaria, aún así hubo algunos que se contagiaron y lograron recuperarse sin perder el empleo, sólo hubo dos fallecidos.¹⁵⁹

¹⁵⁸ Entrevista con Alvar Monforte, el 26 de julio de 2023.

¹⁵⁹ Entrevista con Jorge De la Cruz Uc, el 12 de agosto de 2023.

En este contexto surgió una situación particular, algunos trabajadores que en espera de volver a emplearse recurrieron al autoempleo para generar ingresos y se dieron cuenta que podían ganar bien sin someterse a las extenuantes jornadas laborales que caracterizan en particular a la hotelería. Y otros simplemente ya no regresaron de sus lugares de origen. Lo anterior provocó que los empleadores se quedaran sin personal suficiente y que a pesar de la oferta constante de vacantes no consiguieran cubrirlas de manera satisfactoria. Los hoteleros se interesaron en atraer trabajadores de otros estados y países, sin embargo, al ser un proceso complicado no se han realizado acciones al respecto.¹⁶⁰ Oehmichen (2023) plantea que la escasez de trabajadores se debe al crecimiento desmedido de la industria hotelera, así como al “efecto combinado del carácter atípico y precario del trabajo en el turismo y la fuga hacia otros sectores productivos como una forma de resistencia” (p. 125). Sostiene que los trabajadores están menos dispuestos a recibir salarios muy bajos y malos tratos, sobre todo de sus jefes, “con la pandemia aprendieron a sobrellevar la situación y descubrieron que les iba bien si estaban en la informalidad” (p.142).

En el seno del mundo laboral del turismo existe heterogeneidad en los trabajadores, aunque la mayoría proviene de zonas rurales, existe otro grupo de empleados con formación universitaria que proviene sobre todo de contextos urbanos, dominan el inglés y a veces otros idiomas, y han tenido experiencias profesionales en el extranjero (Oehmichen, 2023). Pese a que no se libran de la precariedad laboral que caracteriza al turismo, cuentan con herramientas para tomar decisiones que los favorezcan en su vida profesional.

A este respecto, en el caso de Ivonne, la pandemia fue un momento en que pudo realizar cambios que le generaron beneficios. Ella es guía turística certificada en tours en zonas arqueológicas y turismo alternativo. Ha acumulado experiencia en varias empresas de la Riviera Maya desde el 2013, con contratos que se renovaban cada tres meses y sin prestaciones, sólo con seguridad social; sin embargo, también enfatizó que en algunas empresas tuvo la oportunidad de capacitarse. Aprovechó la pausa de la pandemia y cuando retomó las actividades se dio cuenta que podía trabajar de manera independiente, como

¹⁶⁰ Entrevista con Andrés Aguilar, el 1 de agosto de 2023.

colaboradora externa con algunas empresas que ofrecen tours, ya que de cualquier forma no tenía prestaciones laborales, ni generaba antigüedad. Sus gastos de salud los cubriría con su sueldo y tenía la batuta para organizar su jornada laboral, ya que su trabajo suele ser muy demandante físicamente, y hasta cierto punto podía decidir sus ingresos. Lo anterior considera que fue positivo, agregó que con los tours que ofrece en dos idiomas, inglés y francés, suele ganar buenas propinas, sobre todo con turistas extranjeros.¹⁶¹

A un año del inicio de la pandemia, en abril de 2021, el gobierno federal llevó a cabo reformas a la Ley Federal del Trabajo respecto a la regulación del *outsourcing*. La subcontratación laboral quedó prohibida en México y sólo se permitirá en servicios y obras especializadas distintos al giro de la empresa (DOF, 2021). Lo anterior implicó que en adelante la empresa contratara directamente a los trabajadores y con ello se tendría derecho a lo que garantiza dicha ley: jornada de ocho horas, pago de horas extras, vacaciones, seguro social, aguinaldo, pago de vacaciones, así como el reparto de utilidades. Estos cambios beneficiaron a la clase trabajadora en Quintana Roo, ya que después de esta reforma, alrededor de 90 mil trabajadores fueron contratados por las empresas en las que laboraban (Oehmichen, 2023). Asimismo, el gobierno federal llevó a cabo un histórico incremento de 20% en el salario mínimo en el 2024, lo cual no había ocurrido desde hace varias décadas (Gobierno de México, 2023).

Vale la pena destacar que los cambios en materia laboral no fueron aplicados precisamente en respuesta a la crisis provocada por la pandemia, más bien formaban parte de la política antineoliberal del gobierno de la 4T y aunque sus efectos se verán de manera más clara en el futuro, se puede avizorar que serán significativos para incrementar los ingresos de la clase trabajadora. En términos generales, las reformas contribuirán a un cambio estructural.

En el 2022 el gobierno federal tuvo más presencia en Quintana Roo con el proyecto del Tren Maya, y en su narrativa el tema de la creación de empleos tenía un fuerte énfasis. Los primeros empleados se desempeñaron en la construcción, posteriormente

¹⁶¹ Entrevista con Ivonne Romero, el 13 de agosto de 2022.

habría más contrataciones para la operación del tren, las estaciones y los servicios cercanos a éstas. El entonces director del Fonatur dio a conocer que el Tren Maya se había convertido en el principal generador de empleo en el sureste mexicano, informó que en los cinco estados por los que pasará el tren se habían creado 100 mil empleos hasta el primer trimestre de dicho año, cifra máxima en la historia reciente de la región; además de los 11 mil generados por la fabricación de los trenes en Ciudad Sahagún, en el estado de Hidalgo.¹⁶² Un funcionario público sostuvo que la crisis en el empleo debido a la escasez de trabajadores se debe también a que el Tren Maya ofrece mejores sueldos que la hotelería, incluso a trabajadores no calificados.¹⁶³

Aunque el gobierno federal aseguró que los empleos serían para los habitantes de la región sur-sureste, el proyecto Tren Maya atrajo a trabajadores de la construcción de diferentes estados, no sólo del sur. Jesús, trabajador de la construcción proveniente del centro del país, afirmó que recibía un sueldo superior al promedio, además, no pagaba renta, alimentos ni transporte durante su jornada laboral. El ingeniero militar que lo había contratado les ofrecía estos beneficios a sus empleados. Además de recibir el pago correcto por horas extras que cada semana debía cubrir debido a la premura para terminar la obra. Él ya había trabajado en la construcción del AIFA y otras obras de infraestructura del gobierno federal, pudo continuar con trabajo al integrarse a la construcción del tramo 5 sur del Tren Maya y tenía planeado quedarse en Tulum para trabajar en el mismo ramo.¹⁶⁴ No obstante, también sucedieron situaciones de abuso, la prensa dio a conocer lo sucedido con los trabajadores del tramo 7 en Campeche, quienes padecieron malos tratos, humillaciones, acoso sexual e irregularidades en los pagos por parte del personal de la Sedena (Grasreiner, 2023).

La pandemia del Covid-19 también afectó al ámbito rural, las poblaciones se sintieron muy amenazadas y decidieron blindar las entradas para evitar que ingresaran personas que probablemente vendrían contagiadas, principalmente los migrantes que

¹⁶² Conferencia matutina del gobierno federal, el 25 de octubre de 2022. Facebook de Andrés Manuel López Obrador.

¹⁶³ Entrevista con Andrés Aguilar, el 1 de agosto de 2023.

¹⁶⁴ Entrevista con Jesús Tolentino, el 27 de julio de 2023.

trabajaban en los destinos turísticos y regresaban con sus familias por haber sido despedidos de manera definitiva o temporal por las empresas. Esta decisión ocasionó conflictos y ante esta situación fue necesaria una negociación al interior de algunas comunidades, y se acordó que quienes quisieran ingresar debían cumplir con una cuarentena en casa de sus familiares, antes de salir e interactuar con el resto de la comunidad (Jouault et al., 2021).

A este respecto, la investigadora Ana García refiere que la migración pendular ha sido una constante en la península de Yucatán. Ella llama el traspais yucateco a esas comunidades rurales de Yucatán y Quintana Roo, de las que emigran personas en busca de empleo en destinos como Cancún y la Riviera Maya. Sostiene que el campo empobrecido ha sido el soporte para que esta población pueda sobrevivir cuando son despedidos definitiva o temporalmente de la hotelería.¹⁶⁵ Siguiendo a González de la Rocha (2001, 2020), se reconoce que las familias tienen un rol fundamental en las crisis, al interior de los hogares suelen implementarse ajustes y estrategias para apoyar a los miembros sobre todo en momentos adversos, sin embargo, también hay límites en ellas para ayudarlos a largo plazo, sobre todo en los hogares pobres, donde se acumulan desventajas para hacer frente a la vida cotidiana y a situaciones críticas.

Algunos de los que regresaron a sus pueblos participaban con sus padres en la milpa aunque no con la intención de quedarse, consideran que el trabajo en el campo es demandante y es difícil planear una siembra debido a los cambios en las temporadas de lluvia. El campo dejó de atraerles más que la ciudad, en ésta se sienten libres por vivir fuera del núcleo familiar y consideran que ahí tienen oportunidades de empleo diversas.¹⁶⁶ Además, quienes migran suelen apoyar con recursos económicos a sus familias y lugares de origen, en municipios de la zona maya, como José María Morelos, donde hay altos índices de migración se dice comúnmente que la población también “vive del turismo”, aunque no cuente con atractivos ni visitantes.¹⁶⁷

¹⁶⁵ Este tema fue desarrollado por la autora en su videoconferencia el 9 de septiembre de 2022, en el marco del Diplomado: Turismo, espacios y culturas en transformación. CIESAS, Peninsular.

¹⁶⁶ Entrevista con Jorge De la Cruz Uc, el 12 de agosto de 2023.

¹⁶⁷ Entrevista con Wilbert De la Cruz Uc, el 15 de julio de 2023.

En localidades con proyectos de turismo comunitario se siguieron estrategias propias para enfrentar la pandemia, algunas fueron aprendidas en experiencias críticas pasadas y otras fueron puestas en marcha recientemente. Se llevaron a cabo acciones solidarias tales como: el autoabasto alimentario y el intercambio de productos básicos entre litoral e interior, ahorro y previsión económica, así como el mantenimiento de las instalaciones de estas empresas sociales (Jouault et al., 2021).

Las organizaciones de turismo comunitario de la península de Yucatán estaban interesadas en continuar con la operación de sus emprendimientos cuando el gobierno lo autorizara, sin embargo, no cumplían con los criterios que se habían diseñado principalmente para los hoteles. Desde las comunidades que conforman la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario se señalaba que la certificación oficial era inadaptada a los espacios rurales y culturalmente inadecuada. De esta manera, trabajaron en una certificación propia, los miembros de la alianza diseñaron criterios de acuerdo a sus condiciones y características, y presentaron un sello denominado “Viaja seguro y solidario, viaja turismo comunitario”, que posteriormente fue revisado y avalado por la Sedetur. Esta experiencia la compartieron a su vez con otras comunidades con el fin de apoyarlas en sus propios procesos.¹⁶⁸ Lo anterior fue un logro *per se*, además de que uno de sus objetivos es incidir en las políticas públicas.

Meses después, algunos migrantes regresaron a trabajar a los destinos turísticos, en algunos casos a sus mismos lugares de trabajo o se emplearon en otras empresas o sectores. Desde el punto de vista de algunos, a su regreso los salarios eran más bajos, incluso si realizaban el mismo trabajo que hacían antes de la pandemia, o en otros casos tenían más actividades, al implementar los nuevos protocolos sanitarios.¹⁶⁹ Asimismo, debido a que en los hoteles en Cancún, por ejemplo, se contrató poco personal, los trabajadores empezaron

¹⁶⁸ Entrevista con Ana García de Fuentes en el marco de la investigación: La crisis del turismo por COVID-19. 22 de mayo de 2023. Video en el canal de Youtube de la Academia Mexicana de Investigación Turística. <https://www.youtube.com/watch?v=3jJnG2-7GGo>

¹⁶⁹ Entrevista con Samantha Fonseca, el 3 de julio de 2022. Entrevista con Alejandro Saucedo, el 18 de agosto de 2022.

a desempeñar actividades diversas que correspondían a distintos puestos debido a la falta de empleados, lo que se reflejó en más responsabilidades y una mayor carga laboral.¹⁷⁰

En un reportaje sobre trabajadores mayas en empresas turísticas de la Riviera Maya, algunos aseguraron que cuando volvieron a incorporarse a sus trabajos, se les informó que en los primeros meses recibirían una remuneración menor, “un sueldo covid”. Los empleadores les pedían comprender la situación y esperar la recuperación financiera de la empresa para después restablecer su salario anterior, a lo que ellos accedieron por la urgencia de trabajar y no tuvieron margen para negociar aspectos a favor de sus condiciones laborales y su bienestar (Revista Gatopardo, 2022).

Consideraciones finales

Una de las decisiones más controvertidas de la política del gobierno de la 4T para gestionar la pandemia del Covid-19 y el impacto en la economía consistió en no otorgar recursos públicos al rescate de las empresas, con base en el principio de la austeridad republicana y la negativa a aumentar la deuda con organismos internacionales para obtener recursos y destinarlos a solucionar los problemas económicos y financieros del sector privado. Con esta decisión, el gobierno de la 4T se desmarcó de los gobiernos neoliberales y se suscitaron conflictos en las relaciones del presidente con un sector de empresarios que en el pasado recibían ciertos beneficios. Este aspecto se sumó al fenómeno de la polarización política y social en México.

El gobierno de la 4T enunció que su política para gestionar la pandemia del Covid-19 se basaba principalmente en los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (2019-2024), en este sentido, los programas sociales y los proyectos estratégicos fueron presentados como los principales instrumentos para brindar atención prioritaria a los pobres, quienes fueron de los sectores más afectados en la crisis económica. El gobierno decía que el principal beneficio de dichos proyectos serían los empleos que se generarían para los

¹⁷⁰ Entrevista a Ana Pricila Sosa Ferreira en el marco de la investigación: La crisis del turismo por COVID-19. 23 de marzo de 2023. Video en el canal de Youtube de la Academia Mexicana de Investigación Turística. <https://www.youtube.com/watch?v=pPTKI6HQd4c>

habitantes de la región, y que junto con los programas sociales, contribuirían a generar ingresos seguros para las familias. En el contexto de la pandemia, hubo acciones concretas como el acceso universal a las vacunas, así como haber realizado la gestión previa para ser el primer país latinoamericano en adquirirlas.

Asimismo, no puede omitirse que existe un reconocimiento del gobierno de la 4T a la existencia de la precariedad laboral, sobre todo en el turismo, ya que se llevaron a cabo reformas a la Ley Federal del Trabajo, las cuales forman parte de un cambio estructural a largo plazo, que permitirá observar en el futuro los efectos en el trabajo en la industria turística, que en principio son positivos para la clase trabajadora debido a que son reformas en contra de la flexibilización en el ámbito laboral, que ha beneficiado principalmente al sector empresarial.

Pese a los señalamientos del sector privado sobre la falta de políticas para impulsar la economía, el gobierno federal no fue del todo omiso a los intereses económicos, ya que tomó decisiones contundentes como el hecho de no cerrar las fronteras para favorecer la economía pese a los efectos inmediatos en la salud, con el incremento de los contagios y las defunciones. Fue una decisión que benefició sobre todo al turismo, ya que los destinos, en particular Cancún, fue de los primeros en iniciar actividades a nivel internacional, a sólo pocos días de haber terminado el confinamiento.

Además, el decreto sobre la construcción y el turismo como actividades esenciales fue fundamental en Quintana Roo. La construcción de cuartos de hotel y el arribo de turistas no se detuvieron ante la crisis, aunque hubo decrementos en el 2020, las estrategias de crecimiento de la industria comenzaron a rendir frutos a partir del 2021, sin parar en los siguientes años hasta el momento actual. Inclusive, llama la atención que aunque hayan menguado todas las actividades, incluyendo la administración pública, en el 2022 se haya registrado el mayor incremento de cuartos de hotel, con un 10% superior al año anterior y similar al porcentaje del 2019, previo a la pandemia. Lo anterior sugiere que mientras las miradas estaban puestas en el fenómeno de la pandemia, algunos inversionistas y funcionarios públicos acordaban el desarrollo de proyectos inmobiliarios y turísticos.

Asimismo, los empresarios encontraron una respuesta favorable en el gobierno de la 4T, ante la demanda de eliminar los límites a las actividades económicas para regresar a la “normalidad”, con el fin de recuperar las pérdidas económicas e ir por más ganancias en el menor tiempo posible. Lo anterior se debió a que los gobiernos estatales tuvieron la autonomía para realizar adecuaciones en sus sistemas de vigilancia epidemiológica de acuerdo a sus condiciones y necesidades. La decisión del gobierno de Quintana Roo respecto a aplicar pruebas para detectar el virus y después crear certificaciones especiales para recibir turistas, sobre todo extranjeros, revela la urgencia de los empresarios para retomar las actividades, así como la prioridad del gobierno estatal en restablecer los indicadores en el empleo e ingresos, que comenzaban a opacar su capacidad de actuación ante la crisis a nivel nacional.

El gobierno del estado de Quintana Roo enfrentó la pandemia con políticas dirigidas sobre todo a los sectores más vulnerables, como la entrega de despensas y el pacto por el empleo. Algunas políticas se reciclaron, ya que se venían implementando desde tiempo atrás y cada año se publican con una justificación asociada a la situación problemática del momento. No todas las medidas enunciadas por el gobierno en diversos comunicados se llevaron finalmente a cabo, al menos no existe evidencia en los periódicos oficiales del estado, ni en la prensa. Los estímulos fiscales y las prórrogas en el pago de algunos impuestos que se implementaron en la pandemia, tenían como fin mitigar los efectos negativos en la economía e iban dirigidas principalmente a los empresarios.

Respecto al pacto por el empleo en el estado de Quintana Roo, fue una de las medidas más mencionadas por los gobernantes y funcionarios públicos, no obstante, resultó cuestionable por diversas razones. Fue fundamentalmente una decisión gubernamental que buscaba el aval y el compromiso del sector empresarial, ésta no surgió propiamente de un ejercicio de gobernanza en la toma de decisiones, lo que lo convirtió en un acuerdo endeble desde el inicio. Concerniente a los empresarios, hubo quienes cumplieron con el objetivo principal de no despedir trabajadores aunque incurrieron en prácticas en detrimento de la calidad de los empleos, algunos no despidieron pero sí implementaron los “días solidarios” o la reducción del salario.

De esta manera, en la práctica, el sostenimiento del empleo estuvo más en las manos de los empresarios que en las de los gobernantes, y los primeros frente al dilema de salvar su empresa de la bancarrota o sostener a los trabajadores, dieron un mayor peso a la primera, aunque no siempre funcionó debido a otros factores, por ejemplo, la adquisición de deudas previas y el no recuperar ingresos suficientes para hacer frente a los gastos en el corto plazo. El compromiso de los gobernantes y empresarios con los trabajadores fue un discurso retórico, ya que los trabajadores fueron sacrificados de diversas formas para evitar el cierre definitivo de las empresas y amortiguar el inminente declive económico. Los gobernantes no pudieron detener los despidos masivos pese a las diversas acciones que decían implementar en materia laboral.

Las decisiones del gobierno del estado respecto al nombramiento del turismo como actividad esencial y a la vigilancia epidemiológica fueron determinantes en cuanto a la apertura de los destinos desde muy temprano, lo cual fue una bocanada de oxígeno a la crisis económica que se agravaba con el paso del tiempo. El gobierno del estado mostró su apoyo contundente al turismo, los destinos turísticos de Quintana Roo volvieron a operar el mismo año del inicio de la pandemia, apenas terminó el confinamiento. Lo anterior se presentó como un logro, cuando la información sobre el aumento de los casos de contagio arroja que realmente no estaban listos, sin embargo, se decidió pese a los efectos en la salud de las personas.

La pandemia exacerbó la precariedad laboral existente en el turismo, la clase trabajadora y los pobres enfrentaron la crisis a través de diferentes estrategias de sobrevivencia, que los condujeron a abandonar su trabajo en el turismo o a regresar con la idea de que en cualquier momento se presentará otra crisis y deberán estar preparados, aunque no lleguen a estarlo. El sacrificio de la clase trabajadora fue uno de los principales factores que determinó el sostenimiento de las empresas.

CONCLUSIONES GENERALES

En Quintana Roo, el modelo de desarrollo turístico predominante es cada vez más flexible a la generación de importantes ganancias que son acaparadas por grandes inversionistas inmobiliarios y turísticos, tanto nacionales como extranjeros. La distribución de las ganancias entre la población local ha sido ínfima debido a que han prevalecido los intereses de las grandes empresas y de las lites políticas y económicas en las decisiones más relevantes sobre el desarrollo del turismo en el estado. Los destinos quintanarroenses, sobre todo de la zona norte, son dependientes de turistas e inversionistas internacionales, y han sido el escenario de cambios profundos en tan sólo un par de décadas, debido al impulso inicial del turismo por parte del gobierno federal y a la posterior y rápida expansión de esta industria por su articulación al turismo internacional.

Desde un enfoque de economía política del turismo se han analizado las transformaciones en la estructura de producción y consumo del turismo en el marco de la transición del régimen de acumulación fordista, que prevaleció en el periodo del capitalismo dirigido por el Estado de 1945 a 1970, a la emergencia de regímenes de acumulación post-fordista, más flexibles y globalizados, que emergieron en el contexto de la globalización neoliberal (Bianchi, 2018). Esta transición del fordismo al post-fordismo se tradujo en el crecimiento desmedido que comenzó en Cancún con la introducción en la hotelería del modelo *all inclusive* y después con el de condominios y residencias de tiempo compartido (*time-share*), ambos son modelos de negocio que en sus respectivos momentos ofrecieron una mayor flexibilidad para los inversionistas (Córdoba, et al., 2014). Los cuales condujeron a la expansión del turismo hacia el centro y sur de Quintana Roo, y años después a nivel regional, en la península de Yucatán. Dicho proceso fue desarrollado a detalle en el primer capítulo.

Debido a los graves impactos ambientales y sociales que ha provocado el modelo de turismo masivo, así como la precariedad laboral que lo ha caracterizado, el cambio en el turismo ha sido un tema a debate. En la actualidad existe una crítica extendida del modelo

de desarrollo turístico predominante, que ha conducido al consenso de promover “otro turismo” por parte de distintos actores, entre ellos los turistas, la propia industria y organismos internacionales (Marie dit Chirot, 2025, p. 105). En este sentido, han emanado discusiones muy pertinentes desde la academia respecto a propuestas de turismo post-capitalista, cuyas implicaciones serían su construcción contra el capitalismo o bajo otros principios. En la práctica han surgido propuestas a nivel global que aunque se promuevan como alternativas son funcionales al crecimiento capitalista (Cañada, 2023), y existen otras formas alternativas de turismo que, aunque estén organizadas con otros objetivos se caracterizan por ser a baja escala, además, “no han cambiado las lógicas estructurales que rigen al turismo”, el cual obedece a la dinámica del capitalismo neoliberal (Marie dit Chirot, 2025, p. 106).

En este sentido, el geógrafo Marie dit Chirot señala que la transformación en el turismo conlleva dos aspectos, el primero es la lucha contra el capitalismo, sea turístico o no, y el segundo concierna al cambio social. Y se abren posibilidades a través de las políticas públicas, las cuales son determinantes para el sector aunque no sean específicamente para el turismo, por ejemplo: “las leyes laborales, los sistemas fiscales y la lucha contra la evasión fiscal, las políticas monetarias, los tratados de libre comercio, la regulación del mercado inmobiliario o las políticas de vivienda”, cuyos efectos tendrán, desde su punto de vista, un mayor alcance en el turismo que las políticas enfocadas a impulsar el turismo alternativo (Marie dit Chirot, 2025, p. 107).

Con el fin de discutir la propuesta de transición post-neoliberal en el turismo a partir de las políticas antineoliberales del gobierno de la 4T, se retoman algunos aspectos sugerentes del planteamiento de Ernest Cañada, quien sostiene que los gobiernos de izquierda han presentado problemas para impulsar iniciativas en el turismo fuera de las lógicas del capitalismo, debido a que lo han naturalizado como un mecanismo de acumulación y reproducción del capital. Por lo tanto, los gobiernos de izquierda carecen de una política turística propia (Cañada, 2023).

No obstante, Cañada señala que se pueden imaginar y construir iniciativas desde distintos frentes, incluyendo la intervención desde el Estado, cita a Eric Olin Wright

respecto a acciones concretas, como las que a continuación se enuncian: reformas que introduzcan cambios hacia una alternativa socialista y que fortalezcan el sector público, así como crear “instituciones que puedan hacer el contrapeso a las dinámicas del capitalismo y tratar de neutralizar sus daños” (Wright, 2020, como se cita en Cañada, 2023).

Desde la perspectiva de Cañada, una política pública conllevaría dos componentes principales, el primero consiste en poner límites al capital desde el Estado, por ejemplo, a través de la regulación de los siguientes elementos: oferta productiva, desarrollo urbano, aspectos fiscales, promoción, infraestructura, inspección y normativa laboral, entre otros. Y el segundo se trata de impulsar propuestas turísticas construidas desde el Estado y fuera de él, que estén al servicio de amplias mayorías con posibilidad de mejora en la salud, el bienestar, la educación y el pensamiento crítico (Cañada, 2023).

En el caso de México, si bien el gobierno de la 4T no cuenta con una visión crítica sobre el turismo ni sobre el capitalismo precisamente, sí la tiene respecto a las políticas neoliberales y sus efectos. Esta crítica ha sido el argumento que ha fundamentado la propuesta de transformación política, económica y sociocultural. A partir de esta premisa, el gobierno de la 4T no ha visto la necesidad de debatir opciones alternas simplemente porque no observa ningún aspecto problemático en el turismo, sino lo contrario, ya que lo posicionó como un sector prioritario en la política de desarrollo y recuperó la visión positiva que históricamente se ha pregonado del turismo como estrategia de desarrollo: una actividad económica que genera grandes ingresos y puestos de empleo, y agregó un elemento: una actividad que distribuye la riqueza con una derrama económica generalizada, debido a que permite la participación de pequeños negocios del ramo turístico, comercial, agrícola y otros sectores.

El gobierno decía que con la creación de grandes obras de infraestructura se atraería a un mayor flujo de turistas nacionales y extranjeros, así como de inversionistas, y se incrementaría la derrama económica que llegaría a la población local, principalmente a través de los empleos generados, lo que contribuiría a cumplir los objetivos de desarrollo que planteó desde el inicio en el marco del proyecto Tren Maya. Tema que fue abordado y discutido en el capítulo 2. La estrategia discursiva del gobierno de la 4T fue clave para

legitimar este proyecto y las decisiones e indecisiones en torno a éste; así como las políticas implementadas de apoyo al turismo durante la pandemia, presentadas en el capítulo 3.

En este sentido, es importante señalar que el modelo de desarrollo turístico predominante no fue puesto en tela de juicio, no se cuestionó el crecimiento desmedido en Quintana Roo y la deficiente o inexistente regulación por parte de los tres órdenes de gobiernos. Además, se trata de un estado con una significativa vulnerabilidad debido a la alta dependencia de su economía en el turismo. Tampoco se diseñaron las medidas adecuadas para evitar, ni revertir, impactos ambientales en el territorio y en la vida de las personas que lo habitan. El tema se desarrolló en los tres capítulos pero fue más discutido en el segundo.

Además de los daños provocados por este tipo de crecimiento, un aspecto problemático abordado en todos los capítulos fue la desigual distribución de las ganancias en el turismo, la exclusión de la población local tanto de las decisiones como de los principales beneficios del desarrollo turístico, y tanto en la implementación del proyecto Tren Maya como en la gestión de la pandemia del Covid-19 siguió como una asignatura pendiente. De este modo, las acciones del gobierno de la 4T muestran una continuidad en la concepción positiva sobre el turismo, prevaleció el aspecto de su viabilidad por encima de un análisis crítico.

La investigación mostró que el gobierno de la 4T impulsó el turismo de manera contundente. Realizó la planeación, construcción e implementación del proyecto Tren Maya y creó empresas públicas que dieran sustento a la puesta en marcha de éste y otros megaproyectos. Los recursos públicos destinados a esta obra fueron inusitados, con los que no sólo se construyó infraestructura ferroviaria y estaciones, sino que hubo proyectos complementarios tales como aeropuertos y hoteles a lo largo de la ruta. Se habilitaron y mejoraron zonas arqueológicas y se decretaron áreas naturales protegidas, en ambas se desarrolló infraestructura para la recreación de los turistas y visitantes en general. Además, se destinó presupuesto a la realización de obras de infraestructura en Cancún para la movilidad al interior de la ciudad y mejorar su conexión con la zona hotelera, el aeropuerto y la estación del tren.

La activa intervención del gobierno de la 4T en el turismo, en específico en Quintana Roo, tiene como antecedente más cercano la creación de los Centros Integralmente Planeados (CIP's) en la década de los setenta del siglo XX, en específico la fundación del destino Cancún. De esta manera, la participación gubernamental significó una ruptura en relación con los gobiernos neoliberales, debido a que los recursos canalizados al desarrollo turístico fueron relativamente limitados en sus administraciones, dejaron de crear proyectos a gran escala y actuaron sólo en momentos críticos, permitiendo un mayor involucramiento del sector empresarial. Como se mostró en el primer y tercer capítulo, en más de una ocasión el gobierno federal salvó al turismo mediante financiamiento para la reconstrucción de la zona hotelera de Cancún, después de los estragos causados por huracanes que han arribado en diferentes épocas.

Asimismo, tal como se mostró en el segundo capítulo, los gobiernos de corte neoliberal dejaron en papel propuestas de megaproyectos, algunos vinculados al turismo, que finalmente decidieron no llevarlos a cabo argumentando la insuficiencia de presupuesto público. En esa época algunos proyectos de infraestructura turística de menor escala fueron desarrollados principalmente por inversionistas privados nacionales y extranjeros, en algunos casos con la participación de los gobiernos locales, ejemplo de ello fue la creación de la Riviera Maya en la década de los noventa.

Si bien el impulso al turismo ha sido un cambio significativo en el gobierno de la 4T, las formas de desarrollo turístico persisten y representan una continuidad, y la importancia de ello radica en observar las limitaciones de un gobierno para realizar cambios en una industria que ha adquirido cada vez mayor importancia en la globalización capitalista. En el proceso de la implementación del proyecto Tren Maya se observaron violaciones cometidas a la legislación ambiental en el marco de esta obra de gran magnitud, la negociación de la compra de tierras de propiedad social y las injusticias cometidas en torno a ella, la implementación de mecanismos de participación social con serias deficiencias, así como la negativa a impulsar otras formas de desarrollo turístico con una distribución más equitativa de los beneficios, como el turismo comunitario. Aunque el gobierno implementó una política con fundamentos sociales, algunos aspectos resultaron muy cuestionables, la fachada de la inclusión social en el proyecto Tren Maya revela que en

las instituciones existe simulación en ejercicios donde el gobierno debe abrir el núcleo de la toma de decisiones a otros actores sociales.

Respecto al principio de la participación social, éste se gestó en el marco del desarrollo sustentable, el cual fue adoptado por organizaciones internacionales asociadas al desarrollo y gobiernos de los Estados nacionales. Este proceso ha sido paulatino y en la actualidad la participación se ve reflejada en planes, programas, proyectos gubernamentales y consejos donde colaboran los sectores público, privado y social, que incluyen mecanismos de participación ciudadana de manera obligatoria.

La venia de la población local se ha vuelto un requisito indispensable para la aprobación de políticas públicas y proyectos en particular, y se ha integrado al discurso de gobernantes, funcionarios públicos, empresarios y de algunos sectores sociales. Asimismo, la participación se ha nutrido de las luchas de la sociedad por ser partícipes en las decisiones de interés público. A 55 años de la creación de Cancún y en parangón con lo ocurrido en ese proceso, se observa en el presente un cambio significativo en la planeación del desarrollo turístico, aunque aún existan obstáculos para una participación más equitativa, ya que ha estado permeada por relaciones de poder.

Asimismo, en el marco del proyecto Tren Maya, el gobierno de la 4T optó por hacer cambios importantes respecto a las instituciones que tradicionalmente han dirigido el desarrollo turístico del país y hacer partícipes a otras no vinculadas de manera directa. Por un lado, desplazó al Fonatur asignando funciones de menor responsabilidad y sin poder en las decisiones, y por otro, otorgó la construcción de algunos tramos, así como la dirección y operación del Tren Maya y otros proyectos a la Sedena. Los militares se convirtieron en el brazo derecho del presidente López Obrador en la toma de decisiones y quizás serán quienes recibirán los principales beneficios.

Las fuerzas castrenses han gozado de cierta autonomía y recursos públicos durante el proceso de la implementación del proyecto. El poder que el ahora ex presidente ha otorgado a la Sedena ha trascendido su sexenio, y sobre ello se han discutido varios aspectos que despiertan inquietud en la sociedad, entre ellos, sus antecedentes sobre la

violación a los derechos humanos, la falta de transparencia en la implementación del proyecto, así como los cuestionamientos sobre el autoritarismo y el subsidio que se destina a la empresa paraestatal que en la actualidad opera el tren, debido a que el gobierno no aclara que sea rentable aún.

Sin embargo, un aspecto aún más relevante es que el haber otorgado poder al ejército en el desarrollo turístico del país con la dirección de trenes, aeropuertos, hoteles, etcétera, conllevaría un costo político y social significativo. Aunque se reconoce que una de las razones del gobierno de la 4T para integrar a la Sedena fue la de poner fin a actos de corrupción cometidos por algunos funcionarios del Fonatur, un ejército con poder en esta industria parece riesgoso para un país que aspira a ser (más) democrático.

Por otra parte, también se destaca que aunque hubo miembros de comunidades y ejidos que se decían afectados por el paso del Tren Maya en sus tierras, para otras localidades rurales previamente organizadas en torno a proyectos productivos de base social, como el turismo comunitario, significó una oportunidad para integrarse al proyecto y recibir beneficios de diversa índole, ya que históricamente han estado al margen de políticas y presupuesto público.

En el caso de la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario, pese a que al final del sexenio del ex presidente López Obrador, el gobierno decidió terminar el diálogo con las comunidades interesadas en participar, sus miembros dieron seguimiento con las instituciones para recuperar el diálogo y la negociación, con el fin de llegar a acuerdos sobre su participación directa. Con el cambio de administración en el gobierno federal en el 2024 se presentaron nuevas posibilidades. Recientemente, algunos representantes de dicha alianza se reunieron con el director del Tren Maya, el general Óscar David Lozano Águila, e informaron que se encontraban en la gestión de un nuevo acuerdo que otorgue certeza a las comunidades respecto a su integración (Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario, 2025).

Figura 24. Reunión de miembros de la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario y el Director del Tren Maya



Fuente: Facebook de Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario.

Meses después de haber ocurrido dicho encuentro, la secretaria de turismo del gobierno federal, Josefina Rodríguez, informó sobre la incorporación del turismo comunitario a los programas de promoción turística institucional, en el caso de las comunidades de la alianza fueron también integradas a la estrategia de promoción del Tren Maya.¹⁷¹ De esta manera, el proyecto Tren Maya se convertiría en uno de los impulsores de

¹⁷¹ Conferencia matutina del gobierno federal, el 14 agosto de 2025. Facebook de Claudia Sheinbaum Pardo.

este modelo alternativo de desarrollo turístico, distante del modelo de masas desde su concepción y principales fundamentos, pero al mismo tiempo dependiente de éste. Además, de acuerdo con lo señalado por Cañada (2023) y Marie dit Chirot, al ser propuestas minoritarias y localizadas sólo en el ámbito rural tendrían limitaciones para convertirse en una contrapropuesta a gran escala, y el segundo autor se pregunta, qué pasaría con destinos como Cancún y la Riviera Maya, en el caso de un intento de migrar a un modelo alterno (Marie dit Chirot, 2025).

Figura 25. Miembros de la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario y el Director del Tren Maya



Fuente: Facebook de Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario.

En el marco de la crisis en el turismo en Quintana Roo a raíz de la pandemia del Covid-19, tema desarrollado en el tercer capítulo, tomó fuerza el debate internacional sobre el turismo de masas, interpelado por sus consecuencias negativas antes mencionadas. A propósito, la pandemia representó una ruptura que alimentó una esperanza de posible cambio, de dar un viraje hacia opciones que hicieran más viable llevar a la práctica el desarrollo sustentable. No obstante, tanto los organismos internacionales, los tres niveles de gobierno y el sector empresarial optaron por una recuperación económica agresiva, que inclusive superara los indicadores económicos correspondientes a los periodos previos a la pandemia. Quintana Roo siguió los pasos del turismo internacional, y ante la feroz competencia dio algunos pasos agigantados, los destinos del Caribe mexicano, en especial Cancún, fueron los primeros en recibir turistas en pleno auge de la crisis sanitaria.

En este contexto, en Quintana Roo hubo un proceso de crecimiento de infraestructura turística sin pausa, pese a las restricciones a todas las actividades en ese momento. Fue evidente que el turismo goza del apoyo de todos los niveles de gobierno y de organismos internacionales. Los gobiernos federal y estatal no destinaron recursos públicos significativos pero sí tomaron decisiones que fueron clave para el sostenimiento del turismo. Gobernantes, funcionarios públicos y empresarios unieron esfuerzos. La masificación de los destinos fue la respuesta a la recuperación de la crisis y se obviaron propuestas, sobre todo surgidas desde la academia, de imaginar alternativas de desarrollo turístico. De esta manera, puede afirmarse que hubo una continuidad del modelo de desarrollo turístico hegemónico.

Pese a lo antes expuesto, vale la pena enfatizar que, como fue referido por Cañada (2023) y Marie dit Chiro (2025), existen posibilidades de generar cambios significativos a favor de un turismo que responda a las necesidades de la sociedad y no a las del mercado, a partir de la implementación de políticas públicas en ámbitos distintos al turismo. En este sentido, el gobierno de la 4T llevó a cabo importantes reformas a la Ley Federal del Trabajo, en el capítulo 3 se mostró que el fin principal de éstas consistió en erradicar la precariedad laboral, no sólo en el turismo, causada por los procesos de flexibilización en el trabajo que se legalizaron en el marco del neoliberalismo en México. Sus efectos serán cada vez más claros en el futuro para la clase trabajadora y conducirán eventualmente a un

cambio estructural dentro del capitalismo, lo que representaría un resultado más que plausible.

Un ejemplo de lo antes mencionado, es que el pasado 13 de agosto de 2025, el INEGI publicó las cifras más recientes de la medición de la pobreza que mostraron una histórica reducción de 13.4 millones de personas en situación de pobreza, al pasar de 51.9 millones en 2018 a 38.5 millones en 2024. Los especialistas en el tema aseguran que estos resultados se deben principalmente a las reformas laborales que permitieron un incremento en los ingresos de la población (Secretaría del Trabajo y Previsión Social, 2025). Desde otra óptica, aunque se reconoce el alcance de las cifras mencionadas, se asegura que las desigualdades siguen siendo “abismales”, ya que el 10% de la población que acumula mayor riqueza gana 65 veces más que quienes están en una situación de mayor pobreza. Para erradicar la desigualdad, se recomienda fortalecer y ampliar servicios públicos que garantizan derechos, fundamentalmente en los rubros de salud, educación y vivienda (Animal Político, 2025).

De este modo, las reformas laborales del gobierno de la 4T, aunadas a la decisión del ex presidente López Obrador de no rescatar a las empresas privadas mediante recursos públicos durante la crisis en el turismo provocada por la pandemia del Covid-19, significan en principio una ruptura con los gobiernos neoliberales. Dichos gobiernos implementaron por un lado, políticas que causaron la pauperización de la clase trabajadora, y por otro, políticas para salvar a empresas turísticas de la bancarrota en contextos de crisis, con efectos en el aumento de la deuda pública; en contraste con los escasos o nulos apoyos a la población local para enfrentar los problemas emanados sobre todo por los estragos de los huracanes.

La política de desarrollo del gobierno de la 4T fue ambiciosa y el ex presidente López Obrador cumplió en teoría con todos sus compromisos políticos. Sin embargo, la investigación muestra tanto los alcances, principalmente con las reformas laborales, así como las limitaciones del Estado para transformar prácticas del desarrollo, las cuales están asociadas a la acción gubernamental y a las características de la industria turística a nivel internacional en el marco de la globalización capitalista. En este sentido, se reconoce que

hubo y hay intenciones de alcanzar la transformación social, política y económica a través del turismo en el sur del país, sin embargo, las contradicciones surgidas en la implementación del proyecto Tren Maya y en las políticas para gestionar la pandemia del Covid-19 la ponen en tela de juicio. Con las bases expuestas en este apartado de conclusiones difícilmente se puede pensar que ocurrirá un cambio radical en el turismo.

De esta manera, el gobierno de la 4T impulsó el turismo como la actividad económica más importante de Quintana Roo, y como la principal estrategia de desarrollo para la región sur-sureste, en particular para la península de Yucatán, en donde ya existen procesos de turistificación promovidos fundamentalmente por gobernantes, funcionarios públicos e inversionistas inmobiliarios y turísticos de distintas escalas. El proyecto Tren Maya muestra que el impulso al turismo contempla una expansión acelerada de la urbanización tierra adentro y pretende ser catalizador de otras industrias a través de la modalidad del servicio de carga, que el gobierno asegura comenzará a operar en el sexenio actual.

Con las dos aproximaciones al desarrollo turístico en Quintana Roo en el marco del gobierno de la 4T propuestas en esta investigación, se muestra también lo que la antropóloga Matilde Córdoba (2020) plantea respecto al turismo y su capacidad de volver a surgir como la principal estrategia de desarrollo, pese a las fallas del pasado. Lo anterior se debe no sólo a la capacidad del turismo de generar divisas, ingresos, empleo y otros beneficios como el desarrollo de infraestructura urbana y servicios públicos; sino a la extendida despolitización del turismo, que es nutrida desde distintos sectores de la sociedad, al no examinarlo y tomarlo en serio por las implicaciones que tiene este fenómeno de escala internacional. Asimismo, desde su abordaje del turismo como industria extractiva, señala que pese a lo depredadora que pueda llegar a ser, cuenta con una gran aceptación en distintos sectores de la península de Yucatán, sobre todo por los beneficios de muy diversa índole que genera, aunque éstos tengan altos costos para el medio ambiente y para la población local.

A partir de los planteamientos presentados, la investigación revela que el turismo, como mecanismo global de acumulación y reproducción del capital (Cañada, 2023) se

reinventa y vuelve a surgir a través de nuevas propuestas que son promovidas por organismos internacionales, gobiernos y empresarios, y en este caso dirigidas a un lugar vulnerable debido a la escasa diversificación económica y con pocas posibilidades de desarrollar otras, lo que contribuye a consolidar la dependencia en el turismo, a la cual es difícil de escapar.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, L. F. (2019). *La gobernanza del sector público*. El Colegio de Jalisco.
- Almeida, M.; Jouault, S. y Montañez, A. (2024). El turismo comunitario: ¿un no pensado del Tren Maya? José Gasca Zamora (coordinador). *Tren Maya. Impactos territoriales y escenarios de cambio en la Península de Yucatán*. Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), pp. 169-186.
- Alonso, J. (2005). Los partidos y el Estado, en Alberto Aziz Nassif y Jorge Alonso Sánchez (coordinadores), *El Estado mexicano: herencias y cambios*. Tomo II. Economía y Política. México. Centros de Investigaciones y Estudios Superiores de Antropología Social, pp. 321- 348.
- Ambrosie, L. (2015). Myths of tourism institutionalization and Cancún. *Annals of Tourism Research*, no. 54, pp. 65-83.
- Apaza, C.; Santa, J.; Maquera, P. y Ticona, L. (2020). Rethinking tourism public policies to mitigate the effects of Covid-19. *Cuestiones políticas*, vol. 38, número especial (primera parte). IEPDP Facultad de Ciencias Políticas y Jurídicas, pp. 119-133.
- Aragón, J. y Cárdenas, J. (2020). Análisis de redes empresariales y puertas giratorias en México: Cartografía de una clase dominante público-privada. *Temas y Debates*, no. 39, año 24, pp. 81-103.
- Armijo, N. (2004). Las sociedades civiles de productores forestales: ¿sujeto social en los bosques de Quintana Roo? Natalia Armijo y Carlos Llorens (coordinadores). *Uso, conservación y cambio en los bosques de Quintana Roo*. Primera edición, México, Universidad de Quintana Roo, pp. 98-114.

- Arroyo, L. y Velázquez, N. (2008). Impacto económico en el sector hotelero de Cozumel, ocasionado por el huracán Wilma. Alejandro Palafox, y Oscar Frausto, *Turismo: desastres naturales, sociedad y medio ambiente*. Chetumal: Plaza y Valdés Editores, pp. 35-50.
- Bianchi, R. (2018). The political economy of tourism development: a critical Review. *Annals of Tourism Research*, vol. 70, pp. 88-102.
- Bramwell, B. (2004). Partnerships, Participation, and Social Sciences Research in Tourism Planning. Alan A. Lew, C. Michael Hall and Allan M. Williams. *A Companion to Tourism*. Blackwell Publishing, pp. 541 - 554.
- Butler, R. (2022). Managing Tourism- A missing element? *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 20, núm 2, abril-junio 2022, pp. 255-263.
- Cámara de Diputados (2019). Ficha técnica del Tren Maya: Aspectos legislativos, ambientales, económicos y socio-culturales. Septiembre, 2019.
- Cañada, E. (2023). ¿Es posible un turismo post-capitalista? *Alba Sud*. Investigación y comunicación para el desarrollo desde 2008. <https://www.albasud.org/blog/es/1552/iquest-es-posible-un-turismo-poscapitalista>
- Carvalho, L. (2015). Expropiación de tierras ejidales como estrategia gubernamental para el desarrollo del turismo de masas en la isla de Cozumel, México. Sin tierras no hay paraíso. Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México. Tenerife, España. *PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, no. 15, pp. 155-182.
- Castillo, O. (2015). El impacto de la actividad turística en el desarrollo regional: El caso de Quintana Roo, México. *20 Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México*. AMECIDER-CRIM-UNAM, Cuernavaca, Morelos, pp. 1-24.

Ceceña, A. y Prieto, S. (2023). Mirando al sur: megaproyectos, fronteras e in (movilidades). Eduardo Martínez Romero, Giovanna Gasparello y Miguel Ángel Díaz Perera (coordinadores). *Territorios mayas en el paso del tren. Riesgos previsibles y posturas independientes sobre el Tren Maya*, Ciudad de México, México, Bajo Tierra Ediciones, pp. 25-50.

Clancy, M. (2001a). *Exporting Paradise. Tourism and Development in Mexico*. Emerald. Tourism Social Science Series.

_____ (2001b). Mexican tourism: export growth and structural change since 1970. *Latin American Research Review*, vol. 36, no. 1, pp. 128-150.

Comisión Independiente de Investigación sobre la Pandemia de covid-19 en México. Aprender para no repetir (2024). Informe. Jaime Sepúlveda (coordinador). Primera edición. México. <https://www.comisioncovid.mx/>

Córdoba, M. (2018). Fueling ecological in a manufactured tourist city: planning, disaster mapping and environmental art in Cancun, Mexico. *Journal of Sustainable Tourism*, pp. 1-19.

_____ (2020). *Stuck with tourism. Space, Power, and Labor in Contemporary Yucatán*. University of California Press.

Córdoba, M.; Baptista, I. & Domínguez, F. (2014). Enclosures with Enclosures and Hurricane Reconstruction in Cancún, México. *City and Society*, vol. 26, Issue I, pp.96-119.

De Sousa, B. (2020). *La cruel pedagogía del virus*. Primera edición. Buenos Aires, CLACSO.

- Doiron, S. & Weissenberger, S. (2014). Sustainable dive tourism: Social and environmental impacts. The case of Roatan, Honduras. *Tourism Management Perspectives*, núm. 10, pp. 19-26.
- Dredge, D. & Jenkins, J. (2011). New Spaces of Tourism Planning and Policy. Dianne Dredge & John Jenkins. *Stories of Practice: Tourism Policy and Planning*. ASHGATE, pp. 1-12.
- Dredge, D.; Jenkins, J. & Withford, M. (2011). Tourism Planning and Policy: Historical Development and Contemporary Challenges. Dianne Dredge & John Jenkins. *Stories of Practice: Tourism Policy and Planning*. ASHGATE, pp. 13-36.
- Durán, C. (2016). *El concepto de gobernanza del turismo: hacia la construcción de un modelo operativo para elevar la contribución del turismo al desarrollo sostenible*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid.
- Escalante, F. (2015). *Historia mínima de El neoliberalismo*. El Colegio de México.
- Escobar, A. (1986). La invención del desarrollo en Colombia. *Lecturas de Economía*, no. 20, pp. 9-35.
- García, A. (1979). *Cancún: Turismo y Subdesarrollo Regional*. México: Instituto de Geografía de la UNAM.
- García, A.; Jouault, S. y Romero, D. (2019). Representaciones cartográficas de la turistificación de la península de Yucatán a medio siglo de la creación de Cancún. *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, núm.100 pp. 1-19.
- García, A. y Morales, J. (2000). Dinámica regional de Yucatán 1980-2000. *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, núm. 42, pp. 157-172.

García, V. (2008). Introducción. El estudio histórico de los desastres. Una década de reflexiones en América Latina. Virginia García Acosta (coordinadora). *Historia y desastres en América Latina*. Volumen III. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS) y la Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina (La Red), pp. 11-32.

_____ (2019). El pasado en la construcción del futuro. Reducción de riesgos de desastre y adaptación al cambio climático en la larga duración (*longue durée*). María Dolores Lorenzo, Miguel Rodríguez y David Marilhacy (coordinación e introducción). *Historiar las catástrofes*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas/ Sorbonne Université, pp. 347-370.

Garduño, E. y Gasparello, G. (2022). Introducción. Everardo Garduño y Giovanna Gasparello (coordinadores). *¿Hacia un nuevo proyecto de nación? Patrimonio, desarrollismo, y fronteras en la 4T*. México: Bajo Tierra A.C./ Abismos Casa Editorial, pp. 19-30.

Gasparello, G. (2022). De las Ciudades Rurales Sustentables a los “polos de desarrollo” del Tren Maya: ordenamiento territorial y urbanización en Chiapas. Everardo Garduño y Giovanna Gasparello (coordinadores). *¿Hacia un nuevo proyecto de nación? Patrimonio, desarrollismo, y fronteras en la 4T*. México Bajo Tierra A.C./ Abismos Casa Editorial, pp. 229-268.

Gasparello, G. y Díaz, M. A. (2023). Avatares de los ferrocarriles en el sureste de México. La conectividad terrestre de los confines de México, 1910-2022. Eduardo Martínez Romero, Giovanna Gasparello y Miguel Ángel Díaz Perera (coordinadores). *Territorios mayas en el paso del tren. Riesgos previsibles y posturas independientes sobre el Tren Maya*. México. Bajo Tierra Ediciones, pp. 51-69.

Gasparello, G. y Núñez, V. (2021). Introducción. Giovanna Gasparello y Violeta Núñez Rodríguez (coordinadores). *Pueblos y territorios frente al Tren Maya. Escenarios sociales, económicos y culturales*, Oaxaca: Centro Interdisciplinar para la Investigación de la Recreación, A.C., pp. 13-36.

- González, I. (2013). *Reconfiguración territorial de Cancún, 1967-2012*. Tesis de Maestría. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- González de la Rocha, M. (2001). From the Resources of Poverty to the Poverty of Resources. The erosion of a survival model. *Latin American Perspectives*, vol. 28, no. 4, pp. 72-100.
- González de la Rocha, M. (2020). Poverty and Resilience in Mexico. *Oxford Research Encyclopedia of Anthropology*. Oxford University Press.
- Guerrero, R. (2015). La construcción de una identidad cultural y el desarrollo del turismo en México. PASOS. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 13 no. 5, pp. 1019-1036.
- _____ (2011). *Understanding the policy process: actors, discourses and power relations in the political arena of tourism. A case study from Mexico*. Thesis PHD. University of East Anglia. School of International Development.
- Hall, C. M. (2010). Politics and Tourism: Interdependency and Implications in Understanding Change. Wantanee Suntikul and Richard Butler (editors). *Tourism and Political Change*, pp. 8-18.
- Hall, C. M. y Jenkins, J. (2004). Tourism and Public Policy. Alan A. Lew, Colin Michael Hall y Allan M. Williams. *A Companion to Tourism*. Blackwell Publishing, pp. 525-540.
- Hiernaux, D. (1999). Cancún Bliss. Deniss Judo y Susan Fainstein (eds.). *The Tourist City*. Yale University Press, New Haven, pp. 124-139.

- Hunter- Pazzara, B. (2023). Who is responsible for the seaweed? *Abya Yala*. Revista sobre acceso à justiça e direitos nas Américas. Brasília, vol. 7, no.1, pp. 60-94.
- Jafari, J. (2005). El turismo como disciplina científica. *Política y Sociedad*, vol. 42, no. 1, pp. 39-56.
- Jiménez, A. (1992). *Turismo: Estructura y Desarrollo: la estructura funcional del turismo internacional y la política turística de México*. México: Mac Graw Hill / Interamericana de México.
- Jouault, S.; Rivera-Núñez, T.; García de Fuentes, A.; Xoo, M. y Montañez, A. (2021). Respuestas, resistencias y oportunidades del turismo comunitario en la península de Yucatán frente al COVID-19 y las crisis recurrentes. *Investigaciones geográficas*, versión On-line, no. 104.
- LaDuke, W. & Cowen, D. (2020). Beyond Wiindigo Infrastructure. *South Atlantic Quarterly*, 119 (2), pp. 243 -268.
- López, A. (2012). Desarrollo turístico e inequidad: el caso de Mahahual en la Costa Maya, Quintana Roo. Gustavo Marín, Ana García y Magalí Daltabuit. *Turismo, globalización y sociedades locales en la península de Yucatán, México*. Tenerife: PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, pp. 109-137.
- _____ (2023). Bajo la sombra de la ley. Manejo territorial, turismo y riesgo en la Península de Yucatán (México). *Abya Yala*, vol. 7, no.1, pp. 39-72.
- López, A. y Marín, G. (2010). Turismo, capitalismo y producción de lo exótico: una perspectiva crítica para el estudio de la mercantilización del espacio y la cultura. *Relaciones 123*, vol. XXXI, pp. 219-258.
- López, A. y Marín, G. (2019). Ecoturismo, desarrollo y sustentabilidad: Un recorrido por senderos interpretativos de poder, mercado y simulacro. *La dominación turística. Turismo Sostenible*. Editorial popular, S.A., Madrid, pp. 57-90.

- Macías, C. (2009). Capítulo III. Cancún y el Caribe mexicano. Los avatares de una marca turística global. Carlos Macías, Raúl Arístides (compiladores). *Cancún. Los avatares de una marca turística global*. México. Bonilla Artigas Editores, pp. 225-322.
- Macías, G. (2002). *La península fracturada. Conformación marítima, social y forestal del Territorio Federal de Quintana Roo. 1884-1902*. Primera edición. México, Colección Peninsular, Editorial Porrúa.
- Malbos, C. (2023). Crónicas de mahahualeños en tiempos de pandemia: estudio de caso de investigación colaborativa exploratoria en el Caribe Mexicano (Quintana Roo, México). *Ichan Tecolotl*, año 34, no 373. <https://ichan.ciesas.edu.mx/cronicas-de-mahahuelenos-en-tiempos-de-pandemia-estudio-de-caso-de-investigacion-colaborativa-exploratoria-en-el-caribe-mexicano-quintana-roo-mexico/>
- Marie dit Chirot, C. (2021). La ciudad turística y sus contradicciones: una reflexión a partir del ejemplo de Playa del Carmen. *Península*, vol. XVI, núm. 2, pp. 121 - 138.
- _____ (2025). Pensando alternativas poscapitalistas para el turismo: Reflexiones a partir del caso de la península de Yucatán. *Tracce 87*, CEMCA, pp. 101-122.
- Marín, G. (2008). Turismo, pobreza y dependencia global en situación de desastre. El huracán Gilberto en 1988 y la recuperación selectiva en Cancún, Quintana Roo. Virgina García Acosta (coordinadora). *Historia y desastres en América Latina*, volumen III. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS) y la Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina (La Red), pp. 305-329.
- _____ (2009). Turismo, globalización y desarrollo local: Puerto Vallarta y los retos del provenir. *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 24, no. 1 (70), pp. 219-247.
- _____ (2010). Turismo, globalización y mercantilización del espacio y la cultura en la Riviera Maya: un acercamiento a tres escenarios. Ricardo López Santillán

(coord.). *Etnia, Lengua y Territorio. El Sureste ante la globalización*. Mérida: Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 17-55.

_____ (2015). Turismo, ejidatarios y “mafias agrarias” en Tulum, Quintana Roo: El caso del ejido José María Pino Suárez. Gustavo Marín Guardado (coord.). *Sin tierras no hay Paraíso. Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México*. Tenerife: PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, no.15., pp. 91-112.

_____ (2021). La ciudad que no quería ser Cancún. Turismo, política y desarrollo urbano en Tulum, Quintana Roo, México. Ricardo López Santillán y Enrique Pérez Campuzano (editores). *Saldos y perspectivas de la urbanización neoliberal*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 123- 156.

_____ (2022). Turismo, desarrollo y patrimonialización del territorio en la península de Yucatán. Everardo Garduño y Giovanna Gasparello (coords.). *¿Hacia un nuevo proyecto de nación? Patrimonio, desarrollismo y fronteras en la 4T*. México. Bajo Tierra A.C./ Abismos Casa Editorial, pp. 275-293.

_____ (2023a). Turismo, desarrollo y reflexividad. Un ejercicio desde la Península de Yucatán en tiempos de la 4T. *Ichan Tecolotl*, año 34, no 373. <https://ichan.ciesas.edu.mx/turismo-desarrollo-y-reflexividad-un-ejercicio-desde-la-peninsula-de-yucatan-en-tiempos-de-la-4-t/>

_____ (2023b). Presentación. Turismo, Desigualdad y Crisis: Un acercamiento desde América Latina. *Abya Yala*, vol. 7, no. 1, pp.7-19.

_____ (2023c). Turismo y urbanización: Una reflexión sobre dinámicas neoliberales, lógicas de crecimiento y producción de crisis desde el Caribe mexicano. *Abya Yala*, vol. 7, no. 1, pp. 95-119.

- Merino, L. (2004). Las políticas forestales y de conservación en México y en Quintana Roo. Natalia Armijo et al. (coord.). *Uso, conservación y cambio en los bosques de Quintana Roo*. Primer edición, México, Universidad de Quintana Roo, pp. 15-42.
- Milano, C. (2016). Antropología, turismo y desarrollo en cuestión: el turismo comunitario a debate. *Quaderns*, no. 32, pp. 145-166.
- Moncada, P.; García, F. y Uitzil, L. (2021). Capítulo 4. El desarrollo de Cancún explicado a través del modelo de la triple atractividad turística. Carlos Gauna y Maribel Osorio (coords.). *El desarrollo turístico en México. Revisión general y casos de estudio*. Universidad de Guadalajara, pp.129-170.
- Mosedale, J. (2014). Political Economy of Tourism: Regulation Theory, Institutions and Governance Networks. Allan A. Lew, C. Michael Hall, Allan M. Williams (editors). *The Wiley-Blackwell Companion to Tourism*.
- Mowforth, M. & Munt, I. (2009). Globalisation, sustainability, development. Martin Mowforth & Ian Munt. *Tourism and sustainability. Development globalisation and new tourism in the Third World*. Third edition. Routledge, pp. 11- 46.
- Murray, I. y Cañada, E. (2021). Turistificación confinada. Ernest Cañada e Ivan Murray (eds.). *#TourismPostCOVID19. Turistificación confinada*. Barcelona: Alba Sud Editorial. pp. 14-80.
- Núñez, V. (2021). ¿El Tren Maya para el desarrollo del sur de México? *Mirada Ferroviaria*, año 14, no. 41, pp. 104-121.
- Oehmichen, C. (2010). Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort. *Alteridades*, 20 (40), pp. 23-34.

- _____ (2023). Empleos atípicos y cultura laboral en el mundo del turismo en Cancún, México. *Abya Yala*, vol. 7, no. 1, pp. 120-146.
- Oehmichen, C. y Escalona, C. (2021). El COVID-19 en Cancún: epidemia y vulnerabilidad en un destino turístico de clase mundial. Ernest Cañada e Iván Murray. *Turistificación Confinada*. Barcelona: Alba Sud Editorial, pp. 190-208.
- OIT, Organización Internacional del Trabajo (2021). Serie Panorama Laboral en América Latina y el Caribe 2021. Efraín Quicaña (coord.). Nota técnica: *Hacia una recuperación sostenible del empleo en el sector del turismo en América Latina y el Caribe*. Junio, 2021, pp. 1-64.
- Olaya, S. I.; Cruz, G. y Castillo, M. (2021). La gobernanza en los estudios sobre turismo: Estado del arte (2013-2019). *Gran Tour: Revista de Investigaciones Turísticas*, núm. 23, enero-junio 2021, Facultad de Turismo, Universidad de Murcia, pp. 50-75.
- OMT. Organización Mundial del Turismo (2020). *Barómetro OMT del Turismo Mundial mayo 2020*. Con especial enfoque en el impacto de la Covid-19.
- OMT. Organización Mundial del Turismo (2021). *Barómetro OMT del Turismo Mundial*, Edición Septiembre del 2021, volumen 19 (5).
- Palomeque, F. (2014). Turismo y gobernanza: reflexiones en torno a la evolución de la gestión territorial del turismo. Julio Guadarrama García, Javier Delgadillo Macías y Fábio Fonseca Figueiredo (coords.). *Territorios y sociedades en un mundo en cambio*. Miradas desde Iberoamérica Tomo I, Universidad Nacional Autónoma de México, El Colegio de Tlaxcala, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, México, pp. 447- 164.
- Pérez, A. y Sierra, I. (2001). El Plan Puebla Panamá: una plataforma de desarrollo. *Revista Mexicana de Política Exterior*, núm. 64, pp.73-99.

- Queiroz, F. y Rastrollo, M.A. (2015). El estado del arte en gobernanza de destinos turísticos. *Tourism & Management Studies*, vol. 11, núm. 2, pp.47-55.
- Ramírez, L. A. (2014). *De como los libaneses conquistaron la península de Yucatán. Migración, identidad étnica y cultura empresarial*. Mérida, UNAM, CEPHCIS. Primera reimpresión.
- Renne, H. (2011). *Tourism development in Cancun Mexico: an analysis of state-directed tourism initiatives in a developing nation*. Master's thesis. Georgetown University. Washington, DC Estados Unidos.
- Reyes, I. (2022). Commentary. Análisis discursivo del Tren Maya: fragmentación territorial de una promesa desarrollista. *Maya América: Journal of Essays, Commentary and Analysis*, vol. 4, issue 2, Article 17, pp. 181-185.
- Rodríguez, C. (2020). Tren Maya: megaproyecto para el despojo en la 4T. Aleida Azamar Alonso y Carlos. A. Rodríguez Wallenius (coordinadores). *Conflictos sociales por megaproyectos extractivos, de infraestructura y energéticos en la Cuarta Transformación*. Fundación Rosa Luxemburgo, Oficina para México, Centroamérica y el Caribe, pp. 11-16.
- Rubí, F. Palafox, A. (2017). *El turismo como catalizador de la pobreza. Trabajo turístico y precariedad en Cozumel*. Alba Sud Editorial, Colección Turismos.
- Sharpley, R. (2002). *Tourism: A Vehicle for Development*. Richard Sharpley y David J. Telfer (coords.). *Aspects of Tourism. Tourism and Development. Concepts and Issues*. Channel View Publications, pp. 11-34.
- Schenkel, E. (2019). Turismo y política turística. Un análisis teórico desde la ciencia política. *Reflexiones. Revista Facultad de Ciencias Sociales*. Universidad de Costa Rica. Volumen 98 (2), pp. 129-140.

- Telfer, D. J. (2002). The Evolution of Tourism and Development Theory. Richard Sharpley y David J. Telfer (coords.), *Aspects of Tourism. Tourism and Development. Concepts and Issues*, Channel View Publications, pp. 35-80.
- Torres-Mazuera, G. (2024). La falacia de la comunidad agraria-indígena de las dos izquierdas mexicanas: una aproximación crítica desde el megaproyecto Tren Maya. *Chiers des Amériques Latines*, (en ligne) 104. <https://journals.openedition.org/cal/18708#article-18708>
- UNWTO. World Tourism Organization (2023a). *World Tourism Barometer and Statistical Annex*. January 2023, 21:1, 1-40.
- UNWTO. World Tourism Organization (2023b). *World Tourism Barometer and Statistical Annex*. May 2023, 21:2, 1- 34.
- UNWTO. World Tourism Organization (2025). *World Tourism Barometer*. Volume 23, Issue 1. January 2025. International Tourist arrivals recover pre-pandemic levels in 2024.
- Velasco, L. (2014). *The foundation myth of a city without a past. Elements for a counter-history of the genesis of Cancun, Mexico (1968-1977)*. Master's thesis. École des Hautes Études en Sciences Sociales, EÖTVÖS LORÁND TUDOMANYÉGYETEM.
- Velasco, L. (2023). Cancún: marca turística, nación tropical. Ciudad, memoria y arraigo en la frontera caribeña de México (1970-2020). Thèse de doctorat. École des Hautes Études en Sciences Sociales.
- Velasco, M. (2016). Entre el poder y la racionalidad: gobierno del turismo. política turística, planificación turística y gestión pública del turismo. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 14. no.3. pp. 577-594.

Velasco, M. (2022). ¿Una oportunidad para qué? Los grupos de interés del turismo ante el impacto de la COVID-19 en el sector. *Revista Española de Ciencia Política*, núm. 60, pp. 225-250.

Velasco, M. (s.f.). *Gobernanza del turismo: Retos y estrategias de las redes de destinos turísticos*, Universidad Complutense (CES Felipe II). Ponencia en Congreso.

Diario Oficial de la Federación (DOF)

Diario Oficial de la Federación. (20 de mayo de 2013). Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018).

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5299465&fecha=20/05/2013#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación. (12 de julio de 2019). Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación. (31 de marzo de 2020a). Acuerdo por el que se establecen acciones extraordinarias para atender la emergencia sanitaria generada por el virus SARS-CoV2 (Covid-19).

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5590914&fecha=31/03/2020&print=true

Diario Oficial de la Federación. (14 de mayo de 2020b). Acuerdo por el que se establece una estrategia para la reapertura de las actividades sociales, educativas y económicas, así como un sistema de semáforo por regiones para evaluar semanalmente el riesgo epidemiológico relacionado con la reapertura de actividades en cada entidad federativa, así como se establecen acciones extraordinarias.

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5593313&fecha=14/05/2020#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación. (29 de mayo de 2020c). Acuerdo por el que se establecen los lineamientos técnicos específicos para la reapertura de las actividades económicas.

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5594138&fecha=29/05/2020#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación. (23 de abril de 2021). Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo; de la Ley del Seguro Social; de la Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores; del Código Fiscal de la Federación; de la Ley del Impuesto sobre la Renta; de la Ley del Impuesto al Valor Agregado; de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado.

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5616745&fecha=23/04/2021#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación. (18 de febrero de 2022). Declaratoria de utilidad pública relativa a 5,355,394.52 metros cuadrados de propiedad privada, ubicados en los municipios de Benito Juárez, Solidaridad, Puerto Morelos, Tulum, en el Estado de Quintana Roo, que serán destinados para la construcción de obras de infraestructura pública relacionadas con el Proyecto Tren Maya.

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5643231&fecha=18/02/2022#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación. (18 de mayo de 2023a). Decreto por el que la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo para el bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, así como los aeropuertos que indican, son de seguridad nacional y de interés público.

https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5689265&fecha=18/05/2023#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación. (20 de noviembre de 2023b). Decreto por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5708967&fecha=20/11/2023#gsc.tab=0

Diario Oficial de la Federación. (31 de diciembre de 2024). Diario Oficial de la Federación. Decreto por el que se modifica del diverso de la zona libre de Chetumal. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5746528&fecha=31/12/2024#gsc.tab=0

Periódico Oficial del estado de Quintana Roo

Periódico Oficial del estado de Quintana Roo. (17 de enero de 2020). <https://sefiplan.qroo.gob.mx/transparencia/datos/SUBSRIAINGRESOS/acuerdo17012020.pdf>

Periódico Oficial del estado de Quintana Roo. (24 de marzo de 2020). <https://sefiplan.qroo.gob.mx/transparencia/datos/SUBSRIAINGRESOS/acuerdo24032020.pdf>

Periódico Oficial del estado de Quintana Roo. (5 de abril de 2020). Programa emergente de apoyo alimentario, frente a la contingencia (Covid-19), en el estado de Quintana Roo.

Periódico Oficial del estado de Quintana Roo. (21 de abril de 2020).
<https://sefiplan.qroo.gob.mx/transparencia/datos/SUBSRIAINGRESOS/acuerdo21042020.pdf>

Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo. (30 de junio de 2020).

Periódico Oficial del estado de Quintana Roo. (31 de diciembre de 2020).
<https://sefiplan.qroo.gob.mx/transparencia/datos/SUBSRIAINGRESOS/ESTFISC2021.SECC.XVIII.pdf>

Periódico Oficial del estado de Quintana Roo. (27 de septiembre de 2022).
<https://sefiplan.qroo.gob.mx/transparencia/datos/SUBSRIAINGRESOS/acuerdo27092022.pdf>

Sitios web

Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario. (26 de mayo de 2025). *La Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario gestiona espacios de promoción con el Tren Maya*.
https://www.viajaturismocomunitario.com/post/la-alianza-peninsular-de-turismo-comunitario-gestiona-espacios-de-promoci%C3%B3n-con-el-tren-maya?fbclid=IwQ0xDSwMWL6pjbGNrAxYvpGV4dG4DYWVtAjExAAEeM-7pKDCavFsFwGKngr_4ug1p2JUko0fdHYmgsMOBbbciYppStkIT8MiMc2I_aem_ie9e_RFrXU-PbnTJ0xeXtQ

Banco de México. (2020). *Políticas económicas consideradas en México para enfrentar el panorama adverso generado por la pandemia de Covid-19*. Extracto del Informe Trimestral enero-marzo 2020. Recuadro 7, pp. 81-85. <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/informes-trimestrales/recuadros/%7B455A13D4-524F-84CE-704E-8045ED092A0C%7D.pdf>

- Conahcyt. Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías. (25 de junio de 2023). *Covid 19 México*. Información general. <https://datos.covid-19.conacyt.mx/>
- Fonatur. Fondo Nacional de Fomento al Turismo. (2019). *Presentación informativa del Tren Maya*. <https://www.gob.mx/fonatur/documentos/presentacion-informativa>
- Fonatur. Fondo Nacional de Fomento al Turismo. (2022). *Licitaciones*. 13 de noviembre de 2022. <https://www.trenmaya.gob.mx/licitaciones/>
- Gobierno de México. (s.f. a). *Semáforo COVID-19*. <https://coronavirus.gob.mx/semaforo/>
- Gobierno de México. (s.f. b). *La nueva normalidad. Estrategia de reapertura de las actividades sociales, educativas y económicas*. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/551832/CPM_Plan_Nueva_Normalidad__13may20.pdf?fbclid=IwAR2ebRAE4wuNqigaUr-U9UkUcZqzCNQzKJPxay4YadBva5QNSPkobWVVBgl8
- Gobierno de México. (2019). *Convocatoria del proceso de consulta indígena y jornada de ejercicio participativo ciudadano sobre el proyecto de desarrollo Tren Maya*. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/512659/convocatoria-tren-maya-inpi.pdf>
- Gobierno de México. (2 de abril de 2020a). *Ante emergencia sanitaria por Covid-19 continúa la entrega de pensiones para al Bienestar*. <https://www.gob.mx/bienestar/prensa/ante-emergencia-sanitaria-por-covid-19-continua-la-entrega-de-pensiones-para-el-bienestar?idiom=es>
- Gobierno de México. (13 de mayo de 2020b). *Presentan “La nueva normalidad”, la estrategia de reapertura de las actividades sociales, educativas y económicas*. <https://www.gob.mx/profedet/articulos/presentan-la-nueva-normalidad-la-estrategia-de-reapertura-de-las-actividades-sociales-educativas-y-economicas>

Gobierno de México. (1 de junio de 2020c). *Nueva normalidad*.
<https://www.gob.mx/covid19medidaseconomicas/acciones-y-programas/nueva-normalidad-244196>

Gobierno de México. (31 de julio de 2022). *En Cancún, presidente López Obrador inicia obras de infraestructura por 7 mil 260 millones de pesos*. <https://www.gob.mx/amlo/prensa/en-cancun-presidente-lopez-obrador-inicia-obras-de-infraestructura-por-7-mil-260-mdp>

Gobierno de México. (1 de diciembre de 2023). *Incremento a los salarios mínimos para 2024*.
<https://www.gob.mx/conasami/articulos/incremento-a-los-salarios-minimos-para-2024>

Gobierno del estado de Quintana Roo. (1 de mayo de 2020a). *Se firma el Pacto de Unidad por Quintana Roo para proteger el empleo: Carlos Joaquín*. <https://cgc.qroo.gob.mx/se-firma-el-pacto-de-unidad-por-quintana-roo-para-proteger-el-empleo-carlos-joaquin/>

Gobierno del estado de Quintana Roo. (1 de junio de 2020b). *Covid-19 Medidas económicas*.

Gobierno del estado de Quintana Roo. (S.f.). *Presentación de la Estrategia Reactivemos Quintana Roo*. <https://sedeturqroo.gob.mx/ARCHIVOS/Reactivemos-Quintana-Roo.pdf>

Hoteles Grupo Mundo Maya. *Calakmul*. <https://hotelestrenmaya.mx/hotel-calakmul-trenmaya/>

INEGI. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (18 de diciembre de 2024a). *Cuenta Satélite del Turismo en México (CSTM) 2023*. Comunicado de prensa núm. 797/24. 18 de diciembre de 2024 <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2024/CSTM/CSTM2023.pdf>

INEGI. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (9 de agosto de 2024b). *Estadísticas a propósito del Día Internacional de los Pueblos Indígenas (9 de agosto)*. Comunicado de prensa núm. 472/24.

https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2024/EAP_PueblosInd24.pdf

Instituto Nacional de Salud Pública. (9 de julio de 2020). *Fases de la epidemia por Covid-19*.

<https://www.insp.mx/avisos/5344-fases-de-la-epidemia-por-covid-19.html>

ONU-Hábitat y Fonatur. (2021). *Lineamientos de diseño y planificación urbana. Criterios para el desarrollo sostenible del Sureste de México*.

<https://publicacionesonuhabitat.org/onuhabitatmexico/Lineamientos-de-disen%C3o-y-planificacio%C8n-urbana.pdf>

Secretaría de Salud (s.f.). *Todo sobre el Covid-19*. <https://coronavirus.gob.mx/>

SCT. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte. (s.f.). *La conquista de la selva. El ferrocarril del sureste*. <https://elmirador.sct.gob.mx/pita-pita-y-caminando/la-conquista-de-la-selva-el-ferrocarril-del-sureste>

SEDE. Secretaría de Desarrollo Económico. (17 de diciembre de 2021). *Quintana Roo, ¿cómo vamos?*

Sedetur. Secretaría de Turismo del estado de Quintana Roo. (2019). *Indicadores turísticos enero-diciembre 2018*.

<https://sedeturqroo.gob.mx/ARCHIVOS/indicadores/Indicador-Tur-Dic-2018.pdf>

Sedetur. Secretaría de Turismo del estado de Quintana Roo. (2019). *Indicadores turísticos enero-diciembre 2019*.

https://sedeturqroo.gob.mx/ARCHIVOS/indicadores/Indicador-Tur-Dic-2019_actualizado.pdf

Sedetur. Secretaría de Turismo del estado de Quintana Roo. (2020). *Indicadores turísticos enero-diciembre 2020*.
<https://sedeturqroo.gob.mx/ARCHIVOS/indicadores/Indicador-Tur-EneDic-2020.pdf>

Sedetur. Secretaría de Turismo del estado de Quintana Roo. (2021). *Indicadores turísticos enero-diciembre 2021*.
<https://sedeturqroo.gob.mx/ARCHIVOS/indicadores/Indicador-Tur-EneDic-2021.pdf>

Sedetur. Secretaría de Turismo del estado de Quintana Roo. (2022). *Indicadores turísticos enero-diciembre 2022*.
<https://sedeturqroo.gob.mx/ARCHIVOS/indicadores/Indicador-Tur-EneDic-2022.pdf>

Sedetur. Secretaría de Turismo del estado de Quintana Roo. (2023). *Indicadores turísticos enero-diciembre 2023*.
<https://sedeturqroo.gob.mx/ARCHIVOS/indicadores/Indicador-Tur-EneDic-2023.pdf>

Secretaría del Trabajo y Previsión Social. (13 de agosto de 2025). *Histórica reducción de la pobreza en México gracias a políticas laborales y sociales de la Cuarta Transformación*.
<https://www.gob.mx/stps/prensa/historica-reduccion-de-la-pobreza-en-mexico-gracias-a-politicas-laborales-y-sociales-de-la-cuarta-transformacion?idiom=es>

Tren Maya. <https://www.trenmaya.gob.mx/>

Notas periodísticas

Agencia Reforma (18 de abril de 2019). La ruta crítica del Tren Maya, advierten que proyecto presidencial, con perfil neoliberal, impactará en comunidades rurales y

núcleos ejidales de la Península de Yucatán. *Noticaribe*.
<https://noticaribe.com.mx/2019/04/28/la-ruta-critica-del-tren-maya-advierten-que-proyecto-presidencial-con-perfil-neoliberal-impactara-en-comunidades-rurales-y-nucleos-ejidales-de-la-peninsula-de-yucatan/>

Aldana, Y. (19 de diciembre de 2021). Tren Maya: Avances en la construcción general de tráfico en carretera Tulum-Playa del Carmen. *Por Esto!*
<https://www.poresto.net/quintana-roo/2021/12/19/tren-maya-avances-en-la-construccion-general-traffic-en-carretera-tulum-playa-del-carmen-306001.html>

AMLO. (5 de abril de 2020). Discurso del presidente Andrés Manuel López Obrador en su informe al pueblo de México. <https://lopezobrador.org.mx/2020/04/05/discurso-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-en-su-informe-al-pueblo-de-mexico/>

Angeles, J. (6 de enero de 2022). Hoteleros y propietarios de ejidos de acuerdo con nuevo trazo del Tren Maya. *Regeneración*. <https://regeneracion.mx/hoteleros-y-propietarios-de-ejidos-de-acuerdo-con-nuevo-trazo-del-tren-maya/>

Animal Político. (5 de julio de 2022). Gobierno de México denuncia ante la ONU a la empresa Calica por desastre ambiental en Quintana Roo. <https://www.animalpolitico.com/2022/07/mexico-denuncia-a-calica-ante-la-onu-dano-ambiental/>

_____. (20 de agosto de 2025). Salario y transferencias aumentaron ingreso en México, pero desigualdades persisten; ricos ganan 65 veces más que los pobres. <https://animalpolitico.com/sociedad/salario-transferencias-mexico-desigualdades-ricos-pobres>

Aristegui Noticias. (29 de noviembre de 2022). Avanza acuerdo con Grupo México por Tren Maya: AMLO. <https://aristeginoticias.com/2911/mexico/avanza-acuerdo-con-grupo-mexico-por-tren-maya-amlo/>

BBC News Mundo. (2020a). 16 de marzo del 2020a. Coronavirus: 5 medidas económicas sin precedentes que han tomado algunos países para ayudar a las personas a enfrentar la pandemia. Por: Redacción. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-51859984>

BBC News Mundo. (2020b). 30 de septiembre del 2020. Muertes por covid-19: el gráfico que muestra los 10 primeros países del mundo en el ranking de fallecimientos per cápita (y cuáles son de América Latina). <https://www.bbc.com/mundo/noticias-54358383>

Carrillo, E. (3 de marzo de 2022). AMLO revela haber roto relaciones con empresarios que le pidieron rescate por pandemia. *Forbes México*. <https://forbes.com.mx/amlo-empresarios-rescate-pandemia/>

Carrillo, E. (2 de junio de 2023). Grupo México formaliza salida del Tramo 5 del Tren Maya por inviabilidad técnica. *Forbes*. <https://forbes.com.mx/grupo-mexico-anuncia-su-salida-del-tramo-5-del-tren-maya-por-inviabilidad-tecnica/>

El Economista. (3 de julio de 2023). Empresa de ecoturismo Alltournative cierra sus puertas al no poder recuperarse tras la pandemia. <https://www.economista.com.mx/estados/Empresa-de-ecoturismo-Alltournative-cierra-sus-puertas-al-no-poder-recuperarse-tras-la-pandemia-20230703-0114.html>

Escobar, D. (17 de octubre de 2022). Si el reclamo contra el Tren Maya es justo, que se pague a los demandantes, dice AMLO. *Proceso*. <https://www.proceso.com.mx/nacional/2022/10/17/si-el-reclamo-contra-el-tren-maya-es-justo-que-se-pague-los-demandantes-dice-amlo-295315.html>

El Financiero. (4 de marzo de 2024). ¿Por qué se canceló el NAIM? Así acabó AMLO con el proyecto del aeropuerto de Texcoco.

<https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/2024/03/04/por-que-se-cancelo-el-naim-asi-acabo-amlo-con-el-proyecto-del-aeropuerto-de-texcoco/>

Fonatur prensa. (5 de marzo de 2021). Tren Maya arranca construcción del tramo 5 en Quintana Roo. <https://www.gob.mx/fonatur/prensa/tren-maya-arranca-construccion-del-tramo-5-en-quintana-roo-265877?idiom=es>

Gaceta UNAM. (2 de diciembre de 2024). Panel de yeso y sargazo gana reto de sostenibilidad. <https://www.gaceta.unam.mx/panel-de-yeso-y-sargazo-gana-reto-de-sostenibilidad/>

García, C. (2023). Grupo Sedena: El conglomerado empresarial del sexenio. *Expansión política*. <https://politica.expansion.mx/presidencia/2023/05/08/empresas-de-sedena-funciones>

Grasreiner, S. (Diciembre de 2023). Tren Maya. Lejos de un trabajo digno y bien pagado, humillación, hostigamiento, irregularidades, abusos ... *Proceso*.

Grasreiner, S. (Agosto de 2024). Hotel de la Sedena en Calakmul, sacrificio en el corazón de la tierra maya. *Proceso*. Año 47. Medio Ambiente, pp. 54-58.

González, L. (6 de abril de 2020). Omiso e insuficiente, plan anticrisis de AMLO: empresarios. *El Economista*. <https://www.economista.com.mx/empresas/Omiso-e-insuficiente-plan-anticrisis-de-AMLO-empresarios-20200406-0012.html>

Güell, O.; Valdés, I. y Mouzo, J. (4 de julio de 2020). La crisis del coronavirus. La avalancha que afectó a los hospitales. *El País*. <https://elpais.com/especiales/coronavirus-covid-19/la-avalancha-que-asfixio-a-los-hospitales/>

Hernández, R. (18 mayo de 2022a). Gobierno presenta estudio de impacto ambiental del tramo 5 del Tren Maya. *Expansión*.

<https://politica.expansion.mx/estados/2022/05/18/gobierno-presenta-estudio-de-impacto-ambiental-del-tramo-5-del-tren-maya>

Hernández, R. (16 de junio de 2022b). Fonatur: Cambio de ruta de Tren Maya se decidió por interés económico. *Expansión*.
<https://politica.expansion.mx/estados/2022/06/16/voces-fonatur-cambio-de-ruta-de-tren-maya-por-interes-economico>

Infobae (7 de mayo de 2020). No habrán rescates para potentados: López Obrador pidió a empresarios asumir quiebras por coronavirus.
<https://www.infobae.com/america/mexico/2020/05/07/no-habran-rescates-para-potentados-lopez-obrador-pidio-a-empresarios-asumir-quiebras-por-coronavirus/>

Latour, B. (19 de agosto de 2020). No permitamos que vuelva la situación anterior a la crisis. *La Jornada Veracruz*.
http://jornadaveracruz.com.mx/Post.aspx?id=200819_112403_544

Lima, L. (17 de marzo de 2020). Coronavirus: 5 estrategias que están funcionando en los países que han logrado contener los contagios de Covid-19. *BBC News Mundo*.
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-51919935>

Mansilla, J. (2 de marzo de 2021). Cuando el turismo vuelva: menos empresas y más concentradas. *El Salto*. <https://www.elsaltodiario.com/analisis/cuando-el-turismo-vuelva-menos-empresas-mas-concentradas>

Martínez, O. (28 de septiembre de 2023a). Puerta al Mar, proyecto que revive viejas injusticias contra los mayas. *Proceso*.
<https://www.proceso.com.mx/nacional/2023/9/28/puerta-al-mar-proyecto-que- revive-viejas-injusticias-contra-los-mayas-315731.html>

Martínez, O. (3 de diciembre de 2023b). Quintana Roo: La victoria de Trump da oxígeno a la empresa Calica contra la 4T. *Proceso*.

México, cómo vamos (S.f.). Tren Maya y aeropuertos coordinados por la SEDENA.
<https://mexicocomovamos.mx/tren-maya-aeropuerto-sedena>

Novedades Quintana Roo (21 de agosto de 2022). Huracán Dean: así lo contó Novedades hace 15 años. Por: Sipse.com. <https://sipse.com/novedades/huracan-dean-asi-lo-conto-novedades-hace-15-anos-431458.html>

OMS. Organización Mundial de la Salud (2020b, 27 de abril). Cronología de la actuación de la OMS. Por: Redacción. <https://www.who.int/es/news/item/27-04-2020-who-timeline---covid-19>

OMS. Organización Mundial de la Salud (6 de agosto de 2021). Enfermedad por coronavirus (COVID-19). “Accesibilidad y asignación de las vacunas”. [https://www.who.int/es/news-room/questions-and-answers/item/coronavirus-disease-\(covid-19\)-vaccine-access-and-allocation](https://www.who.int/es/news-room/questions-and-answers/item/coronavirus-disease-(covid-19)-vaccine-access-and-allocation)

Organización Panamericana de la Salud. (11 de marzo de 2020). La OMS caracteriza a Covid-19 como una pandemia. <https://www.paho.org/es/noticias/11-3-2020-oms-caracteriza-covid-19-como-pandemia>

Organización Panamericana de la Salud. (s.f.). Variantes del SARS-COV-2 (COVID-19)- Preguntas frecuentes. Por: Redacción. <https://www.paho.org/es/variantes-sars-cov-2-covid-19-preguntas-frecuentes>

Quintana Roo hoy. (6 de abril de 2020). Exigen cierre de aeropuerto de Cancún para frenar pandemia. <https://quintanarooohoy.com/cancun/exigen-cierre-del-aeropuerto-de-cancun-para-frenar-pandemia/>

Ramírez, E. (30 de agosto de 2018). Esta es la herencia económica de Enrique Peña Nieto. *El Sol de México* <https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/politica/sexto-informe-de-gobierno-enrique-pena-nieto-economia-1954888.html>

Reporte Índigo. (2 de mayo de 2020). Firman pacto para proteger el empleo en Quintana Roo. <https://www.reporteindigo.com/opinion/Firman-pacto-para-proteger-el-empleo-en-Quintana-Roo-20200502-0005.html>

Reportur.US. (19 de noviembre de 2021). Tren Maya: 40 hoteles afectados por su construcción. Por: La Redacción. <https://www.reportur.com/hoteles/2021/11/19/tren-maya-40-hoteles-afectados-construccion/>

Reportur.US. (20 de junio de 2022). Caos en carretera entre Cancún y Playa del Carmen por Tren Maya. Por: La Redacción. <https://www.reportur.com/hoteles/2022/06/20/caos-en-carretera-entre-cancun-y-playa-del-carmen-por-tren-maya/>

Restrepo, I. (21 de junio de 2021). Cuando despertaron, el sargazo estaba allí. *La Jornada*. <https://www.jornada.com.mx/2021/06/21/opinion/014a1pol#texto>

Revista Gatopardo. (16 de junio de 2022). Entre despidos y “sueldos covid”: Los efectos de la pandemia en los mayas del Caribe mexicano. <https://gatopardo.com/reportajes/los-efectos-de-la-pandemia-en-los-mayas-sueldos-covid/>

SCT. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (22 de diciembre de 2012). Inicia el proyecto de Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado. <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/inicia-el-proyecto-del-tren-transpeninsular-merida-punta-venado/>

Secretaría de Salud. (1 de abril de 2020a). Covid-19 México. Comunicado Técnico Diario. <https://www.gob.mx/salud/documentos/comunicados-tecnicos-diarios-covid19>

Secretaría de Salud. (24 de mayo de 2020b). Covid-19 México. Comunicado Técnico Diario Covid-19. FASE 3. <https://www.gob.mx/salud/documentos/comunicados-tecnicos-diarios-covid19>

Secretaría de Salud. (5 de diciembre de 2020c). Covid-19 México. Comunicado Técnico Diario. Fase 3. <https://www.gob.mx/salud/documentos/comunicados-tecnicos-diarios-covid19>

Secretaría de Salud. (28 de enero de 2022). 040. Estrategia de vacunación contra COVID se aplica en función de la prioridad máxima: Secretaría de Salud. <https://www.gob.mx/salud/prensa/040-estrategia-de-vacunacion-contra-covid-se-aplica-en-funcion-de-la-prioridad-maxima-secretaria-de-salud?idiom=es>

Semarnat prensa. (4 de agosto de 2022). Revocación de amparos confirma que Tren Maya camina con apego a la normatividad ambiental. <https://www.gob.mx/semarnat/prensa/revocacion-de-amparos-confirma-que-el-tren-maya-camina-con-apego-a-la-normatividad-ambiental>

Tinoco, O. (16 de diciembre de 2024). El Tren Maya no llegó a la meta de número de pasajeros transportados en 1 año de operaciones. *Infobae*. <https://www.infobae.com/mexico/2024/12/15/el-tren-maya-no-lllego-a-la-meta-de-numero-de-pasajeros-transportados-en-1-ano-de-operaciones/>

Tourliere, M. (22 de diciembre de 2019). Defensa oficial: “una falacia” que el megaproyecto sea neoliberal. *Proceso*. Año 43. Reporte especial, pp-16-18.

Por Esto! (20 de abril de 2021). Gilberto vs Wilma: ¿Qué huracán trajo más destrucción a Cancún? Por: Redacción. <https://www.poresto.net/quintana-roo/2021/4/20/gilberto-vs-wilma-que-huracan-trajo-mas-destruccion-cancun.html>

Vázquez, J. (20 de enero de 2022). Fonatur confirma el séptimo cambio en el trazo del Tren Maya. *El Economista*. <https://www.economista.com.mx/estados/Fonatur-confirma-el-septimo-cambio-en-el-trazo-del-Tren-Maya-20220120-0010.html>

Vázquez, J. (20 de junio de 2024). “Dan nueva suspensión definitiva contra las obras del tramo 5 sur del Tren Maya”. *El Economista*. <https://www.economista.com.mx/estados/Dan-nueva-suspension-definitiva-contra-obras-del-tramo-5-del-Tren-Maya-20240620-0049.html>

Entrevistas realizadas

Alain Correa. Empresario. Colaborador en *Vacations Times* en la Riviera Maya. Entrevista virtual el 14 de julio de 2023.

Alejandro Saucedo. Director del área de Promoción del municipio de Tulum. Entrevista presencial en Tulum, el 18 de agosto de 2022.

Alvar Monforte. Gerente del club de playa Único en Puerto Morelos. Entrevista presencial en Puerto Morelos, el 26 de julio de 2023.

Andrés Aguilar. Subsecretario de Promoción y Operación Turística, zona norte, en la Secretaría de Turismo del Estado de Quintana Roo (Sedetur). Entrevista presencial en Cancún, el 1 de agosto de 2023.

Araceli Domínguez. Dueña del Hotel El Rey del Caribe en Cancún y miembro del Grupo Ecologista del Mayab (GEMA). Entrevista virtual el 28 de julio de 2022.

Beatriz Barreal. Fundadora de Riviera Maya Sostenible (organismo sin fines de lucro). Entrevista virtual el 13 de julio de 2022.

Carlos Jiménez. Director de Mercadotecnia Turística y Promoción del municipio de Solidaridad. Entrevista presencial en Playa del Carmen el 22 de julio de 2022.

César Luna. Ingeniero en el área de supervisión de obra del Tren Maya en el tramo 5 sur. Entrevista presencial en Puerto Morelos, el 11 de junio de 2022.

Daniel Oropeza (pseudónimo). Hotelero. Presidente de la Asociación de Hoteles de Tulum. Entrevista virtual el 28 de abril de 2021.

Deborah Angulo. Dueña del Hotel Villanueva en Chetumal y Ex Presidenta de la Asociación de Hoteles y Servicios Turísticos del Centro y Sur de Quintana Roo. Entrevista virtual el 18 de marzo de 2021.

Diego Arlía. Miembro del colectivo ciudadano Puerto Morelos Sustentable. Entrevista presencial en Puerto Morelos, el 16 de marzo de 2022.

Edwin Valle. Administrador del Hotel Amor en Puerto Morelos. Entrevista presencial en Puerto Morelos, el 2 de agosto de 2022.

Guillermo Delgado D'Christy. Asesor en tratamiento y cuidado del agua en Playa del Carmen. Entrevista presencial en Puerto Morelos, el 27 de junio de 2022.

Ismael Garrido (pseudónimo). Director de Planificación Urbana en la Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable (Sedetus). Entrevista virtual el 3 de julio de 2023.

Ivette Ramos. Dueña de la Cafetería Lola y Moya en Puerto Morelos. Entrevista presencial en Puerto Morelos el 21 de julio de 2022.

Ivonne Romero. Guía de turismo cultural y de aventura en la Riviera Maya. Entrevista virtual el 13 de agosto de 2022.

Jesús Tolentino. Trabajador de la construcción en el tramo 5 del Tren Maya. Entrevista presencial en Puerto Morelos, el 27 de julio del 2023.

Jorge De la Cruz Uc. Mesero en el Hotel Xcaret. Entrevista virtual el 12 de agosto de 2023.

José Abud. Prestador de servicios turísticos. Entrevista presencial en Puerto Morelos el 25 de julio de 2023.

José Urbina. Ambientalista. Espeleólogo y buzo. Entrevista virtual el 23 de junio de 2022.

Juan Carlos García. Ambientalista e investigador en el colectivo ciudadano Cenotes Urbanos. Entrevista virtual el 6 de agosto de 2022.

Manuel Paredes. Miembro de la Asociación de Hoteles de la Riviera Maya (AHRM). Entrevista virtual el 16 de agosto de 2022.

Manuel Zavala. Director del área social del tramo 6 del Tren Maya (Tulum-Chetumal). Entrevista presencial en Tulum el 5 de julio de 2022.

Marisol Vanegas. Secretaria de Turismo del estado de Quintana Roo (2016-2021). Entrevista virtual el 4 de marzo de 2021.

Michela Biancardi. Dueña del Hotel Posada Pachamama en Mahahual. Entrevista virtual el 27 de abril de 2021.

Octavio Godoy (pseudónimo). Subsecretario de Planeación y Desarrollo Turístico en la Secretaría de Turismo del Estado de Quintana Roo (Sedetur). Entrevista presencial en Chetumal, el 4 de agosto de 2023.

Roberto Rojo. Biólogo y espeleólogo. Investigador en el Círculo Espeleológico del Mayab y en el colectivo ciudadano Cenotes Urbanos. Entrevista virtual el 1 de julio de 2022.

Robin Brown. Hotelero. Dueño del Hotel Layla en Puerto Morelos. Miembro de las asociaciones: Voces Unidas de Puerto Morelos y Puerto Morelos Sustentable. Entrevista presencial en Puerto Morelos, el 8 de marzo de 2022.

Samantha Fonseca. Trayectoria profesional en desarrollos residenciales y rentas vacacionales en la Riviera Maya. Entrevista presencial en Playa del Carmen, el 3 de julio de 2022.

Samuel Jouault. Profesor-Investigador de la Universidad Autónoma de Yucatán. Entrevista virtual el 1 de septiembre del 2023.

Tirso Esquivel. Regidor en Puerto Morelos. Entrevista presencial en Puerto Morelos el 27 de julio de 2022.

Víctor Aragón. Director General del Instituto Municipal para la Planeación del Desarrollo Urbano de Puerto Morelos. Entrevista presencial en Puerto Morelos, el 16 de febrero de 2022.

Wilbert De la Cruz Uc. Profesor de secundaria en Chetumal. Entrevista virtual el 15 de julio de 2023.

Comunicación personal

César Luna. Ingeniero en el área de supervisión de obra del Tren Maya en el tramo 5 sur. 2 de julio de 2022.

Gustavo Marín Guardado. Profesor – investigador, CIESAS Unidad Peninsular. Mérida, Yucatán. 23 de julio de 2024.

Humberto Celis. Jefe del Departamento de Atención al apoyo alimentario y de inclusión social, zona sur. Secretaría de Bienestar, Chetumal. 4 de agosto de 2023.

Julio Acosta (pseudónimo). Trabajador del Tren Maya, encargado de la taquilla en la estación de Puerto Morelos. 25 de julio de 2024.

Manuel Zavala. Secretario de Movimientos Sociales en el Comité Ejecutivo Nacional de MORENA. 30 de julio de 2023.

Documentales

Ibarra, E. (director). (2024). Serie Tren Maya. Capítulo 1. Tren Maya. Mar adentro. De Palenque a Cancún [documental, disponible en línea] <https://www.youtube.com/watch?v=ELUc6oCXgNI>

Ibarra, E. (director). (2024). Serie Tren Maya. Capítulo 2. Tren Maya. Mar Caribe. La puerta al mundo [documental, disponible en línea] <https://www.youtube.com/watch?v=SnmOhZs1sCA>

Ibarra, E. (director). (2024). Serie Tren Maya. Capítulo 3. Tren Maya. Mar de selva. [documental, disponible en línea] <https://www.youtube.com/watch?v=Zkt-Ax8MAw8>

Greenpeace México. (2025). Voces de la Selva Maya: Una batalla por la vida [documental, disponible en línea] <https://www.greenpeace.org/mexico/campanas/biodiversidad/selva-maya/voces-de-la-selva-maya/>

Lariagon, R. (2023) Mayapolis. Turismo y expansión urbana en la Península de Yucatán (versión en español). Producción: Angers-tourismmlab (Fedfer-UE), CEMCA.

México-Francia. [documental, disponible en línea]
https://www.youtube.com/watch?v=ak34C6KB_dU

Richards, S. y Kruger, A. (2023). El Tren y la Península [documental, disponible en línea]
<https://mubi.com/es/mx/films/the-train-and-the-peninsula>

Sordo, M.; Mukul, J. Y Beltrán M. (2024). Una herida en el sur [documental, disponible en línea] <https://www.youtube.com/watch?v=PZDxx9cKYy0>

