



Antrópica revista de ciencias sociales y humanidades

ISSN: 2448-5241

ISSN-L: 2448-5241

gabrielotti@correo.uady.mx

Universidad Autónoma de Yucatán

México

Almeida Poot, Marco Enrique
El Tren Maya y sus procesos sociales: apuntes sobre los estudios
de participación social y la promoción del turismo comunitario
Antrópica revista de ciencias sociales y humanidades,
vol. 10, núm. 19, 2024, Enero-Junio, pp. 43-62
Universidad Autónoma de Yucatán
Mérida, México

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=723879721003>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

[redalyc.org](https://www.redalyc.org)

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la academia

Antrópica

Revista de Ciencias Sociales y Humanidades



FACULTAD DE CIENCIAS ANTROPOLÓGICAS. UADY



El Tren Maya y sus procesos sociales: apuntes sobre los estudios de participación social y la promoción del turismo comunitario

The Tren Maya and its social processes: notes on social participation studies and the promotion of community based tourism

Marco Enrique Almeida Poot

Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa (México)

<https://orcid.org/0009-0004-1803-9699>

me.almeida191@gmail.com; marco.almeida@correo.uady.mx

Recibido: 29 de abril de 2023.

Aprobado: 22 de diciembre de 2023.

Resumen

En esta propuesta se analizan tres casos de procesos sociales vinculados al Tren Maya realizados entre 2021 y 2022. Concretamente, se abordan los estudios de socialización y participación social para el diseño de las estaciones y comunidades sustentables de Nuevo Xcán, Quintana Roo e Izamal, Yucatán, así como la promoción del turismo comunitario en la ruta del tren. La información para este trabajo fue obtenida mediante trabajo de campo etnográfico y acompañamiento a procesos sociales en la península de Yucatán. Se ofrece un balance crítico de estos procesos sociales y del devenir del proyecto Tren Maya en este rubro en el lapso de tiempo indicado. De igual forma, se discuten posibles rutas de análisis e involucramiento académico para contener y mitigar las afectaciones negativas y optimizar los posibles beneficios que este proyecto pueda tener en la región.

Palabras clave: Península de Yucatán, territorio, megaproyecto

Abstract

This proposal analyzes three cases of social processes linked to the Tren Maya carried out between 2021 and 2022. Specifically, it addresses the socialization and social participation studies for the design of the stations and sustainable communities of Nuevo Xcan, Quintana Roo and Izamal, Yucatan, as well as the promotion of community tourism along the train route. The information for this work was obtained through ethnographic fieldwork and accompaniment to social processes in the Yucatan peninsula. A critical balance of these social processes and the development of the Tren Maya project in this area during the period of time indicated is offered. Likewise, possible routes of analysis and academic involvement are discussed in order to contain and mitigate the negative effects and optimize the possible benefits that this project could have in the region.

Key words: Yucatan peninsula, territory, megaproject

Introducción

Esta propuesta parte de los hallazgos y reflexiones sobre el Proyecto Tren Maya que he realizado en el marco de mi investigación de Posgrado en Ciencias Antropológicas desde 2018. Durante la maestría enfoqué la investigación sobre el proceso político del Proyecto Tren Maya, y desde el 2020 la investigación doctoral ha versado sobre las transformaciones territoriales y la mercantilización de lo maya en el marco del Tren Maya. Me baso en información obtenida mediante documentación en línea y trabajo de campo en diversas localidades de la Península de Yucatán y un primer acercamiento en los estados de Chiapas y Tabasco.

Desde el 2019 a la fecha he realizado entrevistas, encuestas y observación participante en diversas localidades en la ruta del tren, a lo que cabría sumar el acompañamiento a procesos sociales como los “Estudios de socialización y participación social” para la construcción de las estaciones Nuevo Xcán e Izamal del Tren Maya, así como el proceso de negociación entre la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario (APTC) y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) para el fortalecimiento del turismo comunitario en la región impactada por el proyecto. En el marco de dichos procesos sociales he participado como facilitador o relator en asambleas, grupos focales, mesas de trabajo, cartografías participativas y mesas de negociación.



Imagen 1. Localidades donde se realizó trabajo de campo en la ruta del Tren Maya. Fuente: Elaborado por Alejandro Montañez Giustinianovic (2023)

En los cuatro años que llevo sobre el tema he tenido la fortuna de conocer en distintos contextos a personas que viven el fenómeno desde diversas trincheras, desde la academia social y ambiental, el activismo, la cooperación para el desarrollo y organizaciones de la sociedad civil, desde las localidades impactadas y los distintos niveles de la función pública, entre otros. Ante todo, quisiera externarles mi gratitud. Espero que en las siguientes páginas logre hacerle justicia a la realidad social compleja, lejos de ser complaciente o del todo devastadora, que me ha sido develada a través de nuestros encuentros y desencuentros.

Empecé esta investigación en 2018 con la mente abierta, sin suponer que el proyecto, las ideas de trasfondo o los actores involucrados en el proceso político eran esencialmente “buenos o malos”, para no viciar mi mirada, con la intención de que el fenómeno se fuera develando por sí mismo, para no caer en la trampa de encontrar lo que esperaba y estar alerta únicamente ante los eventos que pudieran servir para comprobar ideas preconcebidas. Siendo un tema tan complejo y al mismo tiempo tan polarizado, no quería que el eje de mi investigación fuera un sesgo de confirmación.¹ A la fecha mantengo la distancia crítica y la apertura, aun ante los procesos en que más me he involucrado, y es con ese ánimo que comparto las siguientes reflexiones sobre algunos de los principales hallazgos.

A continuación, se abordan algunas características elementales de la versión oficial sobre el proyecto Tren Maya; posteriormente se analizan algunos aspectos relevantes sobre la ejecución del proyecto en la realidad con base en documentación hemerográfica y etnográfica; seguidamente, se exponen los tres casos de estudio sobre procesos sociales en el marco del Tren Maya, comenzando con el Estudio de socialización y participación social para la estación Nuevo Xcán, seguido del proceso homólogo para la estación Izamal, finalizando con la iniciativa de promoción del turismo comunitario en la ruta del Tren Maya. Por último, se ofrecen algunas consideraciones finales sobre el estado de los procesos sociales derivados del proyecto Tren Maya.

Versión oficial del Tren Maya

En 2018 surge el Proyecto Tren Maya asignado por el ejecutivo federal al Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), instancia que se encargó en la década de 1970 de crear el Centro Integralmente Planeado de Cancún, ciudad que puede considerarse a la vez un éxito económico y una catástrofe social. Desde entonces, el Tren Maya ha sido promovido como un proyecto de infraestructura

1 He compartido resultados preliminares sobre el análisis de las narrativas en torno al Tren Maya en el artículo titulado “El Tren Maya en construcción: narrativas en contienda” (Almeida Poot, 2023).

y ordenamiento territorial del sureste mexicano y la Península de Yucatán basado en el turismo y el transporte de mercancías mediante un circuito ferroviario de 1500 km que conecte los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Contaría con 21 estaciones² con sus respectivas “comunidades sustentables”³ y 17 paraderos⁴, distribuidos en 8 tramos⁵. Con la construcción a marchas forzadas, se pretende inaugurarlos el 1 de diciembre de 2023.

Son necesarias dos precisiones, la primera es que se consideran vocaciones distintas para cada estación, algunas priorizarían la captación y distribución de mercancías, otras serían más utilizadas para el transporte local y serían de beneficio social y unas más serían expresamente utilizadas para el turismo y la captación de inversiones privadas.

La segunda precisión es que -al menos en papel- las comunidades sustentables no consideran la creación de nuevas ciudades por parte del Estado, sino que están pensadas como espacios comerciales de tamaño variable y con características diversas según la vocación de las estaciones. No se trataría de nuevas plazas comerciales, hoteles y fraccionamientos alrededor de todas las estaciones, al menos en el mediano plazo. Asimismo, es necesario distinguir entre estaciones y paraderos, la diferencia entre ellas es que las estaciones contarán con un proyecto de comunidad sustentable y los paraderos no.

Por otra parte, el Proyecto Tren Maya pretende impulsar proyectos de economía social y solidaria, principalmente en las áreas de apicultura, produc-

2 Habría estaciones en Palenque, Boca del Cerro, El Triunfo, Escárcega, Edzná, San Francisco Campeche, Mérida Aeropuerto, Teya, Izamal, Chichén-Itzá, Valladolid, Nuevo Xcán, Cancún Aeropuerto, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Tulum, Tulum Aeropuerto, Felipe Carrillo Puerto, Bacalar, Chetumal Aeropuerto y Xpujil.

3 Las zonas ubicadas alrededor de las estaciones del Tren Maya, en donde se busca integrar los servicios y equipamientos carentes o demandados por las comunidades y con esto reducir paulatinamente el rezago local y regional existente. Son un modelo de gestión territorial que tiene como objetivo ordenar la actividad y las inversiones que generarán las estaciones en su contexto inmediato, con el fin de asegurar que exista un equilibrio social, económico y ambiental. En estas zonas se interviene atendiendo y respetando la cultura local, y las necesidades y requerimientos de cada localidad. Contarán con infraestructura de salud y educación, vivienda, áreas comerciales y de servicios, espacios públicos y áreas verdes. Las Comunidades Sustentables no son ciudades nuevas, son un reordenamiento urbano que responderá a las regulaciones locales para atender los rezagos de infraestructura de servicios y transporte para mejorar la conectividad y movilidad de la población local (Página oficial Tren Maya, 20/ago/2022)

4 Los paraderos contemplados hasta el momento son: Tenosique, Candelaria, Carrillo Puerto, Petenes, Tenabo, Hecelchakán, Calkiní, Maxcanú, Tixkokob, Xibalbá, Leona Vicario, Xcaret, Puerto Aventuras, Akumal, Limones, Conhuas y Centenario.

5 El Trazo del proyecto contempla actualmente 8 tramos: Tramo 1: Palenque – Escárcega (228 km aprox.) ; Tramo 2: Escárcega – Calkiní (235 km aprox.) ; Tramo 3: Calkiní – Izamal (172 km aprox.); Tramo 4: Izamal – Cancún (257 km aprox.); Tramo 5 Norte: Cancún – Playa del Carmen (49.8 km aprox.); Tramo 5 Sur: Playa del Carmen – Tulum (60.3 km aprox.); Tramo 6: Tulum – Bacalar (254 km aprox.); Tramo 7: Bacalar – Escárcega (287 km aprox.)

ción artesanal y turismo comunitario, esto último en convenio con el Instituto Nacional de Economía Social y el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura.

Asimismo, el Tren Maya debe pensarse en articulación con otros proyectos de la actual administración federal como la nueva refinería de PEMEX en Dos Bocas, Tabasco, y el Corredor Multimodal Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Este último se presume podría considerarse como una alternativa al Canal de Panamá, lo cual cobra mayor relevancia en la coyuntura geopolítica de desglobalización y *nearshoring* que sitúa a México como un actor clave en el continente americano. En conjunto, desde la postura oficial, estas obras de infraestructura y energía permitirían el desarrollo de la región sur-sureste, impactando de manera positiva a la economía nacional.

Más allá de la versión oficial: El proyecto Tren Maya en la práctica

Aunque no considera directamente la participación del gran capital turístico, inmobiliario, industrial y agroindustrial, el Proyecto Tren Maya podría significar la aceleración de la “expansión capitalista” (Geocomunes *et al.*, 2020) y de una nueva ola de “acumulación por desposesión” (Harvey, 2005) en la Península de Yucatán por el abaratamiento de los costos de transporte de insumos básicos como combustible que actualmente se mueve por pipas, la facilitación en el acceso al agua, la electricidad, el internet, así como la reducción de los costos de exportación e importación. Si bien el Estado mexicano no se asoció con la iniciativa privada para financiar este proyecto, su conclusión generará las condiciones para la expansión del capital privado en la región de impacto.

Ciertamente, el Tren Maya se encuentra actualmente en fase de construcción, tanto en términos de rieles y cemento, como de papeles y narrativas. Conviene iniciar mencionando algunos aspectos de conocimiento general. El proyecto inició sin un plan maestro y sin los estudios ambientales y geológicos pertinentes, estos se han hecho sobre la marcha, han sido cuestionados por la comunidad científica al presentar omisiones e inconsistencias que vulnerarían a la región en el mediano plazo.⁶

6 Es necesario un balance crítico de la diversidad de análisis existentes sobre el Tren Maya, pero será motivo de otro documento debido a las limitaciones de extensión. No obstante, para un acercamiento inicial al tema, se recomienda revisar los trabajos del GC-TTM (2019); Espadas Manrique *et al.* (2019); Reyes García *et al.* (2019); Flores, Deniau y Prieto (2019); Escalante Gonzalbo *et al.* (2020); Almeida Poot (2020), Gasparello y Núñez Rodríguez (2021) y Sandoval Palacios (2022), Martínez Romero *et al.* (2023).

Por otra parte, la ruta se ha modificado en al menos siete ocasiones por las condiciones del suelo, para evitar afectaciones al turismo, o por la negativa de habitantes de zonas urbanas como Campeche y Mérida que intercedieron legalmente con amparos. Sobre esto, en octubre del 2021 el proyecto contaba ya con veinticinco amparos en su contra, ante los cuales las obras han seguido su curso.

Adicionalmente, se han presentado casos de corrupción por parte de las empresas contratadas para llevar a cabo el proyecto, como es el caso del despacho legal Barrientos y Asociados que estafó por millones de pesos a numerosos ejidos en los tramos 1, 2 y 3 durante el proceso de indemnización por el derecho de vía. El contrato fue cancelado en julio del 2021, pero la existencia de estos *modus operandi* nos habla de la dificultad de ejecutar proyectos como el Tren Maya en un contexto de abuso sistemático hacia las poblaciones rurales e indígenas del país.

En cuanto a la contratación de la población local hay que resaltar dos aspectos. El primero es que en varias localidades se reclutó mano de obra local para las labores de brecheo, apoyo en salvamento arqueológico, o para dirigir el tránsito en las carreteras donde hay obras. Estos empleos no vinieron para nada mal en algunas localidades cuando los pobladores se quedaron sin trabajo por la pandemia; esto más el programa Sembrando Vida permitieron la subsistencia económica de un número importante de los habitantes de la región durante el confinamiento de 2020 y continúa. No obstante, hay que señalar el segundo aspecto, se han registrado incumplimientos de pago a obreros del tren maya en un entramado complejo de subcontrataciones en las que se ocultan y disuelven las responsabilidades patronales.

Igualmente, es importante señalar que en algunos tramos los obreros de la construcción son traídos del centro del país, no se está empleando a gente local en este rubro y ese aspecto ha sido reclamado por algunas autoridades locales. Ejemplo de ello es el tramo 4 (Izamal-Cancún), correspondiente a la empresa ICA. Asimismo, en los campamentos donde son instalados los trabajadores foráneos se vive en condiciones de hacinamiento. En una ocasión pude entrar a un campamento que consistía en un galerón con cuarenta catres y camas individuales, sin ventilación y con un solo baño. Los trabajadores ahí instalados se quejaban de estas condiciones.

Por otra parte, son bien conocidas las faltas e inconsistencias de la apresurada Consulta Indígena, como se señaló en su momento desde la Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. Durante la etapa informativa sólo se ofrecía información sobre los beneficios y no sobre las posibles afectaciones, además de que la comunicación fue complicada a veces por la barrera del lenguaje, tanto por la ausencia o habilidad

de los intérpretes como por los tecnicismos utilizados. De igual modo, durante la etapa consultiva hubo cierta propensión a reducir la conversación a un “sí, pero a cambio de qué”, siendo recurrente la aprobación a cambio de servicios públicos elementales como la dotación de agua, la pavimentación, la inclusión en los programas del proyecto y el acceso a programas sociales. Para la atención de las solicitudes locales se establecieron mesas de seguimiento, en las cuales participaron únicamente autoridades locales como los comisarios ejidales y municipales y representantes de las 39 dependencias federales que conformaron el Comité Interinstitucional.

Sobre la consulta, un funcionario de FONATUR me comentó una vez: “si hubiéramos tenido tiempo hubiera sido una maravilla, porque ha sido el ejercicio de consulta indígena más grande de la historia del país”. “No se hizo como hubiera querido, pero al menos se hizo”, me comentó. En términos generales, desde su perspectiva, tuvo que hacerse como se hizo porque si no el proyecto podría haberse eternizado y al final sufrir el mismo destino que el aeropuerto de Texcoco y ser cancelado en la próxima administración, siendo al mismo tiempo necesaria la conclusión del tren para intentar asegurar la continuidad de la Cuarta Transformación⁷ en el siguiente sexenio.

Es decir, desde su perspectiva, se tuvo que hacer necesariamente a medias porque si no en el futuro las cosas se harían aún peor. Este argumento es interesante, porque podría extenderse más allá de la consulta indígena a la justificación del actuar gubernamental en el proyecto completo. Por ejemplo, con este mismo argumento podría justificarse el ignorar las resoluciones a los amparos, o presentar Manifestaciones de Impacto Ambiental deficientes, o encargar el proyecto a operadores políticos y a la SEDENA. Se estarían sacrificando ciertos aspectos del presente por un bien futuro.

Otro aspecto relevante para comprender cómo se vive el Tren Maya actualmente, es el de la marginal inclusión de la academia y las universidades regionales en el proyecto, incluso las que han firmado un convenio de colaboración con FONATUR. Por ejemplo, se han llevado a cabo dos Foros académicos de turismo alternativo y el tren maya, en 2021 y 2022; algunos académicos participantes de los estados de Chiapas y Tabasco con los que pude conversar en

⁷ La Cuarta Transformación en México es un término político acuñado por el presidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO) y su partido, Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA). Este concepto se basa en la idea de que México ha experimentado tres transformaciones importantes a lo largo de su historia: la Independencia, la Reforma y la Revolución Mexicana. La Cuarta Transformación busca abordar problemáticas como la corrupción, la desigualdad, la pobreza y la violencia. Entre los principales objetivos de esta iniciativa se encuentran: Combatir la corrupción; redistribuir la riqueza; promover la participación ciudadana; promover el respeto a los derechos humanos; y ejercer una política exterior soberana.

febrero del 2022, a pesar de tener muchas propuestas de vinculación comunitaria interesantes, incluso procesos iniciados que podrían potenciarse en el marco del tren para la consecución de sus objetivos declarados de inclusión de los pueblos indígenas y promoción de esquemas de economía social y solidaria, no tenían conocimiento de quiénes eran los enlaces territoriales en los tramos de esa región, tampoco sabían de los procesos de socialización y participación social que deberían estar ejecutando en cada una de las estaciones, ni se les había invitado para otra acción que no estuviera vinculada a los foros. La situación en los estados de la península de Yucatán ha sido similar.

En Quintana Roo hay una antropóloga –Paloma Escalante– que dio el voto de confianza al proyecto, vio en él la oportunidad de incidir positivamente en la región (Escalante Gonzalbo *et al.*, 2020). Estemos o no de acuerdo en el cómo, para qué, y en la forma en que se haya representado a las poblaciones locales, el punto es que, a pesar de haber armado un equipo de trabajo sin recursos gubernamentales, haber realizado trabajo de campo en varias localidades de la zona, incluso iniciar proyectos piloto y recabar propuestas surgidas en las localidades, el proceso iniciado topó con el muro de que no hay financiamiento para vincular y dar seguimiento, y de que no hay instancia gubernamental con la cual se pueda articular. Sumado a esto, su iniciativa fue severamente criticada por algunos académicos y activistas opositores al tren.⁸

A pesar de todo, aún se encuentra dentro del grupo de interlocutores a los que el Estado está dispuesto a escuchar, aquellos que ya han asumido de antemano la viabilidad del proyecto del tren. Esto queda evidenciado en su participación en el Congreso Nacional del Tren Maya, celebrado del 13 al 15 de septiembre del 2021, organizado por una firma de marketing de Mérida en la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo (CANACO-SERVYTUR) de la misma ciudad. Durante el evento, en el que participaron políticos, empresarios y académicos de universidades regionales, cabe destacar que las salas se llenaban únicamente durante las intervenciones del ámbito político y empresarial, siendo estas las únicas que recibían cobertura mediática.

En resumen, la vinculación de la academia regional con el Tren Maya, ha sido por invitación o encargo institucional y no por convocatoria abierta. Ha cuajado hasta el momento únicamente en la intención de publicar las memorias de los foros. De este modo, se tiene a la academia regional reducida a unos cuantos logos más para justificar el proyecto y en silenciosas letras donde la crítica y las propuestas vertidas en los foros, no llegan ni a los habitantes de las localidades impactadas ni a los tomadores de decisiones.

⁸ <https://desinformemonos.org/el-tren-maya-y-la-falsa-aporia-de-la-4t/>

Parada en la Estación Nuevo Xcán

Para la elaboración de los planes maestros de cada estación del tren se contemplaba la ejecución de un “Estudio de socialización y participación social” que guiara las formas adecuadas social y culturalmente de implementar el diseño arquitectónico y de ordenamiento urbano. Tuve la oportunidad de participar en el equipo que realizó el primer estudio de este tipo, en Nuevo Xcán, Quintana Roo, mismo que sirvió de referencia para las demás estaciones, aunque eso no lo supe inicialmente.⁹ Llegué a ello por recomendación de una académica radicada en Mérida que conocía mi trabajo de maestría y a la coordinadora del estudio. Me motivaron el conocimiento de primera mano de las interacciones gobierno-población local, la oportunidad de incidencia local y las ventajas de integrarse a un equipo con viáticos de jóvenes antropólogos yucatecos. Estábamos conflictuados, pero también había cierta esperanza y no era fortuita.

El estudio duró nueve meses empezando en marzo del 2021 en condiciones óptimas, con una responsable del tramo capaz y comprometida, con larga trayectoria en el sector social en Quintana Roo, que estuvo muy pendiente del estudio. La estación estaba a cargo de una reconocida arquitecta mexicana con perspectiva social y medioambiental, interesada en minimizar los impactos ecológicos y potenciar los posibles beneficios para la población local, involucrándola en el diseño de la estación y la comunidad sustentable. Igualmente, la coordinadora del estudio de socialización y participación social era una académica con trayectoria y capacidad para llevar a cabo procesos participativos a escala local. Aunado a esto, los enlaces social, cultural y económico de FONATUR acompañaban constantemente el estudio en campo. Se dieron las condiciones para tomarle la palabra a los objetivos oficiales e intentar trabajar con la localidad para hacer suyo el proyecto.

Más importante que la capacidad y buena voluntad de agentes externos, hay que resaltar la actitud de la población local. Los hombres y mujeres de Nuevo Xcán eran muy participativos, activos en la generación y discusión colectiva de propuestas, y presentaban cierto grado de organización por sectores productivos (turisteros, apicultores, artesanos, cocineras) o la disposición para hacerlo. Aunado a esto, el comisariado ejidal contaba con amplio respaldo de la asamblea ejidal y reconocimiento local; estaba comprometido con su localidad, exigía transparencia, realizaba propuestas, acompañaba y apoyaba en las gestiones necesarias.

9 El proceso diseñado por nuestro equipo de trabajo fue la base para la creación de un manual de estudios de socialización y participación social para el diseño de las estaciones del Tren Maya y las comunidades sustentables. Aunado a esto, incluso después de haberse interrumpido los estudios sociales, se subieron a la ahora extinta página oficial del Tren Maya fotos de sesiones de trabajo en Nuevo Xcán e infografías de cómo se realizó el proceso.

Ciertamente, quien haya trabajado en localidades de la región sabrá que esta condición es casi inverosímil, pero pasó. Si esta actitud fue por las características propias de la población o por la importancia que se le confirió colectivamente al Tren Maya, es un tema abierto. El panorama era ideal, una coincidencia interesante de buenas voluntades y capacidades. Sé que esto puede parecer disonante con otros casos documentados sobre el tren, pero lo puedo constatar.

El estudio consistió de tres fases, la primera era realizar una caracterización de la localidad basada en documentación hemerográfica, bibliográfica y trabajo de campo en el cual se recorrió buena parte del asentamiento identificando los sitios importantes y se realizaron entrevistas a actores clave, hombres y mujeres, ejidatarios y avecindados, agricultores, apicultores, turisteros, artesanas, cocineras, funcionarios y funcionarias locales, trabajadores de servicios en Cancún y Tulum, estudiantes. Era necesario partir del conocimiento de la realidad y para ello había que ir más allá de la información estadística oficial, sólo así se podrían generar propuestas sensatas y viables.

El objetivo era realizar una etnografía que permitiera conocer aspectos sobre la historia, cultura, tradiciones y demografía local, las actividades económicas principales, las experiencias organizativas previas, las relaciones de poder en la localidad y en el contexto microrregional, el estado del acceso a servicios públicos y privados. Y, sobre todo, poder identificar las preocupaciones y expectativas ante la estación, así como las necesidades y propuestas.

Dado que el proceso social inició en un momento de la pandemia cuando aún no se permitían las asambleas y grandes reuniones, optamos por aplicar una encuesta donde se podrían votar las propuestas surgidas durante las entrevistas, con el fin de establecer las prioridades locales en materia de: 1) propuestas para el diseño y función de la estación; 2) propuestas para el ordenamiento urbano de la comunidad sustentable; y 3) dotación de servicios públicos.

Teniendo claridad sobre las prioridades desde la localidad se comenzó la fase de trabajo con sectores productivos para afinar en colectivo los detalles de articulación al proyecto de la estación. Hubo una serie de sesiones grupales a lo largo de varios meses en las que se establecieron rutas de capacitación y vinculación institucional, se generaron procesos organizativos por sector productivo, se realizaron propuestas para el diseño de la estación y para la comunidad sustentable.

Entre los resultados sobre el diseño de la estación destacan la dotación de un hotel administrado por la localidad; un restaurante administrado por mujeres locales de manera rotativa; la articulación de la cooperativa ejidal de turismo y un *stand* para la misma en la estación; un espacio para la venta de productos locales

como miel y artesanías; áreas verdes con flora local y espacios para apicultura entre la estación y el asentamiento urbano; así como una ciclovía que conectara la estación con la localidad y se extendiera hasta las zonas de cultivo y los cinco cenotes turísticos ubicados en tierras ejidales. Sobre el ordenamiento de la comunidad sustentable se establecieron lineamientos para la nomenclatura de las calles y señalética y reparación de edificios públicos abandonados o deteriorados.

Incluso se gestionó una gasolinera del bienestar administrada por el ejido mediante una triangulación entre la Secretaría de Bienestar, Pemex y el ejido. Este último pondría la tierra, el Banco de Bienestar le prestaría el dinero para comprar la infraestructura a Pemex, y la condición de devolución era bastante holgada, pues se haría con el dinero obtenido mediante la venta de gasolina sin límite de tiempo. Básicamente era dotar al ejido, y a través de este a la localidad, de los ingresos generados por una gasolinera, tan razonable en el punto intermedio entre Valladolid y Cancún, y entre Cobá y Holbox, pero no se concretó.

Y ese es el principio del fin de esa historia, la gasolinera fue cancelada, al término de la consultoría en noviembre de 2021 los enlaces de FONATUR quedaron a cargo de los procesos iniciados con la población, una tarea más en sus agendas que duró poco, pues la responsable del tramo y parte de su equipo de trabajo fueron cesados tras la destitución de Rogelio Jiménez Pons como director de FONATUR en enero del 2022.

Parada en la estación Izamal

Al concluir el estudio de socialización y participación social en Nuevo Xcán, el equipo fue invitado a realizar el estudio pertinente para la estación Izamal del Tren Maya desde noviembre del 2021. Aquí la experiencia fue distinta. Para empezar, no se trabajaría en una comunidad sino en tres, Citilcum que sería colindante a la estación, Kimbilá que vendió los terrenos para la misma, e Izamal, que es la cabecera del municipio homónimo, “Pueblo Mágico” y polo turístico de la microrregión. Por otra parte, el despacho arquitectónico encargado de la estación era otro y se trabajaría con los enlaces de FONATUR Yucatán, no con los de Quintana Roo. Una diferencia importante es que en esta ocasión no hubo un seguimiento continuo del proceso por parte de estos dos actores. Tampoco hubo una presencia constante de los enlaces en campo, quizá por los antecedentes de tensión en la zona.

A diferencia de Nuevo Xcán donde los ejidatarios incluso propusieron donar las tierras para la estación a cambio de ser incluidos en el programa -cosa que no sucedió, sino que hubo un contrato de compra-venta- en esta zona se había vivido un proceso de estafa y corrupción por parte del despacho Barrientos

y Asociados que enturbió las relaciones desde el inicio entre FONATUR y las poblaciones locales, particularmente con Kimbilá, localidad que vendió parte de sus tierras ejidales de uso común para la estación. Si bien el plan original era construir la estación en el ejido de Izamal, la especulación de las tierras en la zona terminó por elevar los costos de la misma y no se llegó a un acuerdo con los ejidatarios, por lo que se optó por negociar con Kimbilá.

A pesar de las dificultades de trabajar en tres localidades, de no mantener un diálogo constante con los arquitectos de la estación ni los enlaces de FONATUR, y de haber tensión previa en una de las localidades con la subsecuente desconfianza, el estudio avanzó hasta donde se pudo. Los pasos a seguir eran básicamente los mismos que en Nuevo Xcán adaptados al contexto microrregional, en parte porque era una forma que había dado resultados y en parte porque se había convertido en un componente central de los términos de referencia proporcionados.

Se inició en noviembre con la caracterización de la microrregión con documentación bibliográfica, estadística y hemerográfica. Se continuó con el recorrido y mapeo de los sitios importantes y entrevistas a profundidad con actores clave de las tres localidades. La idea era de nuevo conocer lo más posible sobre cada localidad y, en este caso, las relaciones existentes entre las mismas de índole político, económico y cultural. También se tenía la intención de conocer las preocupaciones, expectativas y propuestas locales de los diversos sectores poblacionales con respecto a la estación para ponerlos a votación mediante encuestas y armar las rutas de trabajo con sectores estratégicos en cada localidad.

Se cumplió esa parte del proceso y se convocó a las primeras sesiones de trabajo con sectores estratégicos en las tres localidades a mediados de enero, en una de ellas se tuvo que cancelar por un brote de COVID-19. En las otras dos apenas se delinearon las primeras rutas de organización. Y eso fue todo. En febrero se convocó a sesiones de seguimiento que tuvieron que ser canceladas casi de último momento por los cambios internos de FONATUR, por los que el estudio entró en una pausa indefinida e incómoda, que fue más bien una cancelación silenciosa.

Mientras tanto, en la zona continuaron las preocupaciones por las detonaciones en un banco de materiales ubicado en propiedad privada pero cerca de la zona habitacional de Kimbilá; continuaron sin resolverse las indemnizaciones de quienes tuvieron que ser reubicados; aún está pendiente hallar la forma de que el paso del tren no afecte una primaria y un campo de béisbol en Citilcum; y sigue sin aclararse si el polígono de la comunidad sustentable afectaría o no el cenote sagrado de Citilcum donde se obtiene agua para las ceremonias agrícolas. Algunos actores locales vinculados al partido político de la actual administración

federal decidieron retomar la organización de los artesanos de Citilcum y Kimbilá con el fin de gestionar espacios de venta en la estación, esfuerzo loable, sin duda, pero no hay que olvidar que en este proyecto hay antecedentes de no tomar en cuenta propuestas que no provengan de la cadena de mando gubernamental.

Los casos de estas estaciones dan para muchas páginas de análisis y queda pendiente para la investigación doctoral en curso de quien escribe, pero por el momento creo que queda ilustrado el tema de los estudios de socialización y participación social, tema del que hasta donde sé no se ha escrito en otros espacios. Quisiera ahora comentar sobre un último caso que he podido acompañar durante el trabajo de campo, se trata de la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario y su relación con FONATUR para la promoción del turismo comunitario en la ruta del tren.

Turismo comunitario en la ruta del tren

La Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario¹⁰ es una organización de tercer nivel¹¹ que aglutina a tres redes de turismo comunitario de la Península de Yucatán: la Red de Turismo Comunitario de la Zona Maya de Quintana Roo Caminos Sagrados Kili'ch Bejo'ob; el Consejo de Turismo Rural de Campeche; y Turismo Alternativo Comunitario Co'ox Mayab de Yucatán. En conjunto, estas tres redes suman un total de veinticuatro cooperativas de turismo comunitario distribuidas por la región, ubicándose trece de ellas cerca de donde se planea construir estaciones del Tren Maya.

Las cooperativas y redes tienen distintos tiempos de existencia, baste decir que algunas cooperativas operan desde la década de 1990 y la APTC se consolidó formalmente en 2017, un año antes de que existiera siquiera la propuesta del Tren Maya como propuesta de campaña presidencial del actual ejecutivo federal. Desde el inicio la APTC ha tenido acompañamiento de instancias académicas como la Universidad Autónoma de Yucatán (UADY) y financiamiento de la cooperación internacional para el desarrollo mediante instancias como el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Programa de Pequeñas Donaciones del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (PPD-FMAM).

Tuve la fortuna de presenciar la primera reunión para la constitución de la APTC en 2016 y desde ese momento he podido acompañar con colaboraciones puntuales el devenir de esta organización. Lo interesante de esta iniciativa es el sentido que las cooperativas de la alianza le han dado en la práctica al turismo

10 <https://www.viajaturismocomunitario.com/>

11 Se entiende por organizaciones de primer nivel a las cooperativas, las de segundo nivel son las redes de cooperativas, y las de tercer nivel son las redes de redes.

comunitario, se entiende que un emprendimiento turístico es comunitario cuando es administrado por habitantes de la localidad, conserva la propiedad social de la tierra en el medio rural, el turismo es complementario de las actividades agropecuarias, las decisiones son tomadas de manera colectiva, hay una distribución equitativa de las ganancias, se protege el medio ambiente y se evita la folklorización de la cultura maya (Jouault *et al.*, 2022:182). Podría decirse que se trata de un tipo de ecoturismo de base comunitaria orientado a la economía social con organización cooperativista.

La pregunta aquí es ¿por qué una organización de este tipo se involucraría con el Tren Maya? la primera respuesta es obvia, porque es una iniciativa turística al igual que el tren. ¿Pero eso basta? No para muchos socios de las cooperativas. Las negociaciones internas durante asambleas devinieron en resolver que se tenía tres opciones ante el Tren Maya: 1) ignorarlo y que se vulneren por exclusión los logros de las cooperativas y del modelo de turismo comunitario propuesto; 2) confrontarlo y ser presa de ataques; o 3) negociar e intentar incidir en el proyecto. Se optó por esta última. Nunca fue una opción incorporarse al proyecto de manera ciega y subordinada en busca de algún beneficio menor e individual.

Fue así que se inició el diálogo con Vinculación Social de FONATUR. Sobre esta instancia quisiera dar un dato superfluo que tal vez no lo sea tanto, el segundo en la cadena de mando, el interlocutor en la región, fue ganador del premio Arturo Warman a la mejor tesis de maestría en antropología hace algunos años, haber leído su libro durante la maestría y encontrarlo en el cargo fue una grata sorpresa. Se trataba de una persona con larga trayectoria en el sector social y con una formación que le permitía ver las implicaciones de las decisiones que tomara o de cómo ejecutara las instrucciones que le eran dirigidas. Me parece que intentaba lo mejor posible, desde la posición cómoda e incómoda a la vez de la función pública. “Si supieran en qué estoy ahora los que me dieron el premio se sacarían de onda” me dijo alguna vez. Menciono esto sólo para dar cuenta de que al interior de la estructura de FONATUR –como en toda dependencia gubernamental- puede haber gente valiosa, no es que todos sean autómatas sin criterio ni vergüenza, ese es también un reduccionismo –acaso prejuicio- que impide la comprensión de los procesos sociales vinculados al tren, dificulta el diálogo constructivo y cierra las puertas a la negociación desde el acompañamiento académico a procesos comunitarios.

La APTC, con sus reservas y episodios de tensión, firmó un convenio marco de colaboración con FONATUR y el Instituto Nacional de Economía social (INAES) para promover el turismo comunitario en la ruta del Tren Maya en Ek Balam, Yucatán, el 17 de junio del 2021. A grandes rasgos, lo acordado es que se dotaría a las cooperativas de la APTC de espacios de comercialización en

las estaciones, y aún más importante, se promovería el modelo de turismo comunitario para contrarrestar la expansión del turismo de masas en los territorios rurales, campesinos y mayas, mediante la capacitación entre pares mediante el programa “Tren Maya-100” que los socios de la APTC rebautizaron como “Turismo Comunitario-100”. El objetivo de dicho programa sería que socios de la APTC capacitarían a otras cooperativas de turismo a través de intercambios de experiencias en toda la ruta del tren.

En la península de Yucatán, como en otros lugares del mundo, los pueblos indígenas están siendo atravesados por la turistificación, pero también están optando por atravesar las sendas del turismo, incursionando en dicha actividad de manera autogestiva. Si alguien va a intentar lucrar con los recursos naturales y culturales de sus territorios ¿quién mejor que ellos? Si el Tren Maya va a acelerar la turistificación de la región ¿qué mejor que sea bajo el modelo de turismo comunitario con las características ya señaladas de horizontalidad, no folklorización, cuidado del medio ambiente y defensa del territorio maya?

A raíz del convenio entre la APTC, INAES y FONATUR se han realizado solamente un diagnóstico del estado del turismo comunitario o similares en los tres estados de la península y otro de los estados de Chiapas y Tabasco. Con la salida de Jiménez Pons también se fueron los interlocutores con quienes se llegó al convenio de promoción del turismo comunitario como parte fundamental de la promoción de la economía social y solidaria en la ruta del Tren Maya. Por ahora los miembros de las cooperativas están a la expectativa de que los acuerdos se cumplan, pues los acuerdos fueron con la institución y no con las personas que la representaban.

Con el Tren Maya la expansión del turismo en la península de Yucatán parece acelerarse. Otro de los principales argumentos para promover el turismo comunitario es el arraigo a las localidades, es decir, evitar la migración de los jóvenes a los polos turísticos costeros donde serían explotados y discriminados por los Otros nacionales y extranjeros que dominan la actividad. Promover el turismo comunitario se presenta como una alternativa para que ante esta expansión turística no se propague ese contrato social de discriminación y explotación en su propia tierra. ¿Se está haciendo lo suficiente en ese sentido? ¿Quiénes tendrían que meter las manos dentro y fuera del aparato gubernamental para que eso pase?

Consideraciones finales

Acercarse al tema del Tren Maya no ha sido fácil, me ha costado enojos, tristezas y discrepancias, pero también me ha sorprendido gratamente la voluntad de sumar capacidades para sacarle el mayor provecho social a esta inversión sin

precedente del Estado mexicano en la región. Ha sido complicado acercarse al tema de manera crítica pero abierta, sin pretender hacer apología de la denominada Cuarta Transformación, pero tampoco sumarme a narrativas apocalípticas. Esta postura parece difícil de comprender desde posicionamientos críticos pero cerrados. Es muy posible que la verdad no radique en alguno de los polos en que la discusión se ha anquilosado, sino en la comprensión equilibrada de todas las posiciones y actúes. En este sentido, por si quedara alguna duda al lector, considero que criticar el proyecto no significa pensar que otro partido de los existentes tendría mejores propuestas o manejos, por supuesto que no. De igual manera, señalar los posibles aciertos tampoco significa ser ciego ante los errores y omisiones flagrantes y severas.

Podría ser un proyecto positivo para la región si se siguieran las normativas ambientales y sociales al pie de la letra, si se tuviera el tiempo y la apertura para el diseño intersectorial donde la voz de los pueblos y los académicos tuvieran más peso que las presiones ejercidas por la contienda partidista y los intereses de las corporaciones nacionales y extranjeras. Podría decirse que es una buena idea no solicitada, con una ejecución que deja mucho que desear. A mi parecer, ha devenido en la única forma que la cultura política, la coyuntura partidista y el modelo económico han permitido. Pero la realidad social es contingente, todo lo que es de una forma puede ser de otra.

Ahí está la clave, en las formas y en el para quién que se devela en ellas. Resulta preocupante el pragmatismo mal enfocado de algunos ejecutores del proyecto y de los tomadores de decisiones. Es preocupante, en este sentido, la cancelación de los procesos sociales y el cese de quienes desde el aparato gubernamental los impulsaban. Este proceder, erradamente considerado pragmático al anteponer la finalización de la infraestructura sobre los estudios ambientales y procesos sociales pertinentes, paradójicamente entorpece los resultados y al mismo tiempo convierte lo que podría ser una oportunidad para la región en una amenaza a su integridad.

No obstante, aún no es demasiado tarde para darle un giro positivo al proyecto, en uno o dos años probablemente terminará la fase de construcción -de la cual hay que seguir señalando sus anomalías y proponer soluciones- e iniciaría la de operación. Esa nueva fase implica otra disputa en la que la sociedad civil y la academia podrían involucrarse desde ahora para, por una parte, minimizar los impactos negativos como la afectación medioambiental; el despojo del territorio a localidades campesinas y mayas; la gentrificación y desplazamiento de poblaciones locales; y la folklorización de la cultura. Y, por otra parte, para optimizar los posibles beneficios como la creación de cadenas de valor basadas en la economía social y solidaria a nivel regional; promover el turismo comunitario como alternativa al turismo de masas que depreda naturaleza y cultura al igual

que algunas ofertas de ecoturismo basadas en la folklorización y el *greenwashing*; generar fuentes de empleo digno y bien remunerado –de preferencia autogestivo- en las localidades rurales que minimicen la necesidad de emigrar de los jóvenes en busca de trabajo; gestionar de manera eficiente los fondos para el ordenamiento urbano y la creación de infraestructura atendiendo necesidades locales mediante diseños participativos o comunitarios. Los retos son amplios, necesitamos ser creativos.

¿Qué le depara al proyecto con el blindaje ante los amparos al haberse calificado como obra de seguridad nacional el 25 de julio del 2022? ¿Qué implicaciones tendrá la concesión de la obra en los tramos 5, 6 y 7 a la Secretaría de la Defensa Nacional? ¿Qué consecuencias tendrá la reciente dimisión de Javier May como titular de FONATUR y su relevo por el general Óscar Lozano Águila?¹² ¿Qué pasará con las expectativas y procesos iniciados en el marco de los estudios de socialización y participación social -donde los hubo- ante la concesión de operación de las estaciones a la SEDENA? ¿Serán respetados y continuados los procesos de promoción del turismo comunitario en la ruta del tren por la nueva administración de FONATUR o se olvidarán tras la premura de montar rieles y poner concreto sobre concreto para inaugurar en diciembre del 2023? ¿Podrá dar un giro positivo la relación entre la academia y los ejecutores del proyecto? Estas y otras preguntas sólo podrán contestarse con el tiempo y serán abordadas por quien escribe en futuras propuestas.

Por último, sólo queda resaltar que el tema del turismo comunitario en el marco del Tren Maya ha visto renovada su vigencia mediática a nivel nacional, pues el 22 de agosto de 2023 el periodista Arturo Contreras del medio Pie de Página cuestionó al presidente López Obrador durante su conferencia matutina sobre la continuidad del convenio firmado entre FONATUR y la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario. La historia sigue escribiéndose. ☸

12 <https://www.proceso.com.mx/temas/general-lozano-aguila-director-del-tren-maya-13926.html>

Referencias

- ALMEIDA POOT, MARCO. 2023. “El Tren Maya en construcción: narrativas en contienda”, en *Ichan Tecololt*, Núm. 373 (junio 2023), Año 34, ISSN 2683-314X.
- _____. (2020). *El proceso político del Proyecto Tren Maya: narrativas y disputa por recursos (2018-2019)*. Tesina de maestría en ciencias antropológicas. Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa. México.
- ESPADAS MANRIQUE, CELENE, ALEJANDRA GARCÍA, ALFONSO MUNGUÍA, ÁNGELES LÓPEZ, RODRIGO PATIÑO, CASANDRA REYES, IVET REYES Y JAZMÍN SÁNCHEZ (2019). *Perspectiva de los territorios del norte de la Península de Yucatán de cara al Tren Maya: Una visión integral de sus condiciones socioeconómicas, socioambientales y socioculturales al 2019*. Mérida: CICY, UADY, Colectivo Popol Vuh, ITM, CIESAS Peninsular, CIEA Mérida, Articulación Yucatán.
- ESCALANTE GONZALBO, PALOMA, AMAYRANI RAMÍREZ, VERÓNICA LLERENAS, KARLA GONZÁLEZ (2020). “Diagnóstico, observaciones y recomendaciones sobre el Tren Maya en Quintana Roo”.
- FLORES, ADRIÁN, YANNICK DENIAU Y SERGIO PRIETO (2019) “El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán”. México: GeoComunes/Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible.
- GASPARIELLO, GIOVANA Y VIOLETA NÚÑEZ RODRÍGUEZ (coords.) (2021). *Pueblos y territorios frente al tren maya. Escenarios sociales, económicos y culturales*. Oaxaca, Centro Intradisciplinar para la Investigación de la Recreación A. C.-SNPICD-INAH
- GC-TTM (2019). *Territorios mayas en el paso del Tren: situación actual y riesgos previsibles*. México: CONACYT.
- GEOCOMUNES, TORRES-MAZUERA, GABRIELA Y CLAUDIA GÓMEZ GODOY (2020). *Expansión capitalista y propiedad social en la Península de Yucatán*. México: Laboratoire Mixte International. Mobilités, Gouvernance et Ressources dans le bassin méso-américain.
- HARVEY, DAVID (2005). “El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión”. *Socialist register 2004*. Pp. 99-129
- JOUAULT, SAMUEL., CLAUDIA NOVELO-ALPUCHE, ANA GARCÍA DE FUENTES, TLACAELEL RIVERA-NUÑEZ, (coords.) (2022). *Cuando uno somos varios. Rostros y voces del turismo comunitario en la Península de Yucatán*. Mérida, Editorial Unas Letras.

MARTÍNEZ ROMERO, EDUARDO, GIOVANNA GASPARELLO Y MIGUEL ÁNGEL DÍAZ PERERA (coords.) (2023). *Territorios mayas en el paso del tren. Riesgos previsibles y posturas independientes sobre el tren maya. Volumen 1*. México, Bajo Tierra ediciones.

REYES GARCÍA, CASANDRA, CELENE ESPADAS, ALEJANDRA GARCÍA Y MANUELA TAMAYO (2019). “El tren maya ¿Por qué están tan preocupados los biólogos?”. *Desde el Herbario CICY*, Núm. 11, pp. 119-125.

SANDOVAL PALACIOS, JUAN MANUEL (2022). *La construcción del Tren Maya y la destrucción de patrimonio arqueológico en la Península de Yucatán. Cuaderno de trabajo núm. 3*. México, DEAS-INAH.