

Suárez, Gerardo, "Tren Maya podría acrecentar ilegalidad y descomposición social", *Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible (CCMSS)*, Ciudad de México, México, 13 de agosto de 2019.

Consultado en:

[https://www.ccmss.org.mx/tren-maya-podria-acrecentar-ilegalidad-y-descomposicion-social/?ct=t\(EMAIL_CAMPAIGN_5_13_2019_13_12_COPY_01](https://www.ccmss.org.mx/tren-maya-podria-acrecentar-ilegalidad-y-descomposicion-social/?ct=t(EMAIL_CAMPAIGN_5_13_2019_13_12_COPY_01)

Fecha de consulta: 21/04/2020.



El crecimiento acelerado y desordenado de la urbanización en la Península de Yucatán podría exponenciar problemáticas que ya aquejan a la región debido al fomento del turismo de masas y la urbanización sin planeación, por ejemplo: los homicidios, el tráfico de drogas, la prostitución, la deforestación, escasez de agua y el despojo territorial de las comunidades locales e indígenas.

Un proyecto de infraestructura tan grande como el Tren Maya, que contempla la construcción de 17 centros poblacionales para 50 mil personas cada uno, representa

un grave riesgo de descomposición social y severas afectaciones ambientales en la región, señala Giovanna Gasparello, investigadora del Instituto Nacional de Antropología e Historia, durante la jornada Los megaproyectos incluido el tren maya. La perspectiva de los académicos del INAH.

La especialista detalla que **Quintana Roo está muy por encima de la media nacional en el tema de homicidios, particularmente la región norte del estado que comprende Cancún y la Riviera Maya**, ya que Cancún tuvo un registro en 2018 de 60 homicidios por cada 100 mil habitantes y Playa del Carmen 89, mientras que la media nacional es de 27 homicidios por cada 100 mil habitantes.

Asegura que el incremento en la criminalidad en Quintana Roo “habla de que **ese crecimiento del turismo depredador trajo consigo una concentración de actividades ilícitas como el tráfico de drogas, de personas y la prostitución**”.

Muchos de los recursos que llegaron a la región para el crecimiento de la industria turística son de origen ilegal o dudoso, porque los funcionarios y autoridades pusieron **muy pocas restricciones para que se invirtiera en el desarrollo** de estos centros turísticos de la Riviera Maya.

Asimismo, resalta que el crecimiento acelerado de la urbanización en Cancún, en menos de 30 años, ha propiciado una **gran concentración de recursos económicos a costa del aprovechamiento desmedido de otros recursos como el agua y las materias primas para sustentar la actividad turística** y esto ha generado cinturones de pobreza y miseria.

“La gente no se benefició de este crecimiento turístico, las utilidades las concentran solo los empresarios y el resto de la población solo recibe salarios bajos con trabajos precarios en la industria, como cocineros, camareros y otros puestos de servicio”, refiere Gasparello.

Se trata de un modelo de turismo de masas a costa del despojo de las tierras de las comunidades y sus recursos.

A pesar de la escalada en la criminalidad en la entidad, el turismo sigue creciendo: en 2017 se registró un número de visitantes por encima de los 11 millones, y así ha ido creciendo la afluencia las pasadas tres décadas.

Con respecto a Bacalar dijo que presenta el mismo panorama de Cancún y Playa del Carmen, puesto que en una población de muy pocos habitantes tiene registros de 38 homicidios. “Conforme va creciendo la urbanización, además de la degradación de la laguna y el ecosistema, se ha registrado un **creciente acaparamiento de tierras para desarrollos urbanos y una alta incidencia criminal**”.

Plantea que, con estos antecedentes, **la creación de un proyecto como el Tren Maya, que incluye todo un plan de desarrollo urbano y reordenamiento territorial, lo que se prevé es el recrudecimiento de estas problemáticas de criminalidad, actividades ilegales, descomposición del tejido social, despojo de territorios y gentrificación.**

La investigadora visualiza en este proyecto “los **ingredientes para un cóctel explosivo de inseguridad**, despojo y vulnerabilidad de las comunidades y poblaciones locales”.

Cancún en términos territoriales creció de forma muy acelerada y desordenada. En 2011 tenía una superficie de 18 mil hectáreas y se prevé que para 2025 tenga una extensión de 25 mil hectáreas. Con el proyecto del tren el crecimiento sería más rápido y no solo en los centros urbanos ya existentes, también en los nuevos centros que detonará el proyecto.

Si bien **el estado de Quintana Roo tiene un origen y vocación turística debido a que en los años 70 se dotó de tierras a personas desplazadas de otros estados de la República** para poblar la región y desarrollar el gran centro turístico de Cancún y la Riviera Maya, **el turismo no ha generado bienestar para la mayoría de la población de la entidad ni de los otros dos estados de la Península.**

Giovanna Gasparello refiere que “el PIB de Quintana Roo asciende a 160 mil pesos por habitante, en promedio, pero eso no ocurre en la realidad, porque unos pocos concentran todas esas ganancias y el resto de la población vive en condiciones muy precarias. Cancún capta el mayor porcentaje de las divisas que ingresan al país por concepto del turismo”.

Martha Medina, investigadora del INAH radicada en Mérida, Yucatán, comentó que **el turismo en la península no ha generado desarrollo para la población local, particularmente los sitios arqueológicos** y museos arqueológicos, pues únicamente permiten a los pobladores aledaños acercarse a esos centros a vender algunos productos, pero que no es una economía que les genere bienestar.

Por su parte, Paloma Escalante, investigadora del INAH en Quintana Roo, quien desde enero de este año comenzó a trabajar en la generación de información en torno al proyecto del Tren Maya en la entidad, señala que, con base en un sondeo realizado en un recorrido por las comunidades por donde pasa el trazo del proyecto del tren **la gente está entusiasmada con el proyecto, confían en el gobierno federal, encabezado por Andrés Manuel López Obrador, aun con la escasa información sobre el proyecto.**

No obstante, asegura Escalante, **“hay muchas comunidades indígenas mayas que no quieren nada de ese proyecto del tren ni de ningún otro proyecto energético o agroindustrial, y se tiene que respetar su derecho y su territorio”.**

La investigadora resalta que es muy importante que los investigadores y académicos generen información y análisis de la mejor calidad posible para incidir en la definición de proyecto del Tren Maya, porque **lo más seguro es que el proyecto se concrete, pero aún hay oportunidad de incidir el diseño de la obra. Aún no está definido el proyecto ni toda la ruta ni el número de estaciones y paradas.**

De acuerdo con datos que ha logrado recabar en Quintana Roo con los representantes del proyecto en el estado indica que **“sí habrá paradas entre las estaciones, habrá dos tipos de trenes: uno para pasajeros locales y otro para turismo”.**

Desde su perspectiva, Paola Escalante comenta que **el Tren Maya “sí podría servir para mejorar la movilidad de las personas, siempre y cuando el tren sea como era antiguamente, con la red de ferrocarriles, que era barato y permitía a la gente desplazarse para comerciar o hacer diligencias.** Porque con la desaparición de esos trenes, el relevo de los autobuses y vehículos marginó a la población para transportarse ya que los pasajes se hicieron más costosos”.

Plantea que **es de vital importancia que el capital que se invierta en el proyecto tenga reglas muy claras, que no se permitan capitales ilícitos y sin restricciones como ha ocurrido con el desarrollo de toda la Riviera Maya** y que ha generado este paraíso del crimen y los negocios ilícitos. Que el gobierno debe establecer claramente los alcances de los inversionistas.