

CONFLICTOS AMBIENTALES DEL TURISMO EN PUERTO MORELOS, QUINTANA ROO, MÉXICO

Alma Ivonne Marín-Marín, Universidad Autónoma del Estado de México
almamarin@hotmail.com

Lilia Zizumbo-Villarreal, Universidad Autónoma del Estado de México
lzv04@yahoo.com

Oliver Gabriel Hernández-Lara, Universidad Autónoma del Estado de México
oligahl@gmail.com

Resumen

El turismo en el Caribe Mexicano, es todo un éxito en términos macroeconómicos, y su expansión se debe a la necesidad del capital por seguir acumulando. En la fase neoliberal, se intensificó el despojo y mercantilización de territorios para incorporarlos al circuito de valorización a través del turismo, de esta manera Puerto Morelos queda a merced del capital y en la actualidad representa un interés primordial debido a que ahí se proyecta la construcción de una estación del Tren Maya, razón por la cual, se están creando las condiciones para su llegada. En este contexto, se comenzó a ampliar la avenida Zetina Gasca que atraviesa el municipio de norte a sur, como parte de las obras preparatorias. El objetivo de esta investigación fue analizar el conflicto que se presenta en la comunidad derivado de la disputa por los espacios de vida, recurriendo a la ecología política como referente teórico. Se concluye que las resistencias que han existido en Puerto Morelos son un ejemplo de lucha por la reapropiación de su territorio y en contra de un turismo colonizador.

Palabras clave: conflictos ambientales, turismo, despojo, mercantilización, territorio

Introducción

El turismo es considerado uno de los sectores que potencian la economía de los llamados países emergentes por su contribución al Producto Interno Bruto, las divisas que genera y los negocios ligados a él. En la búsqueda por diversificar la actividad para continuar acumulando, se comienzan a desplegar nuevos productos en espacios que cuentan con una diversidad natural y cultural susceptible de ser comercializada, así, el turismo va colonizando territorios en aras de su expansión. En este sentido, los Organismos Internacionales (OI) en coordinación con los Estados Nación van creando el marco legal necesario que posibilita la entrada de este sector a espacios rurales o territorios rezagados, que eran considerados improductivos -al menos para los intereses del capital- y con ello incorporarlos al circuito de acumulación a través de dicha actividad.

El Caribe Mexicano es uno de los principales destinos turísticos de América Latina, su desarrollo estuvo ligado a cambios estructurales que permitieron la penetración de la actividad, transformando la relación sociedad- naturaleza. El establecimiento de Cancún como "polo de desarrollo" fue la antesala de la producción del espacio para el consumo turístico y con ello la transformación del territorio quintanarroense.

Puerto Morelos, es una comunidad que se localiza al sur de Cancún, y desde los inicios de la actividad turística, se fue configurando como un territorio primero al servicio del sector, porque albergaba (y lo sigue haciendo) a trabajadores migrantes que se emplearon principalmente en la construcción (Calvario y Palafox, 2020) y luego como un espacio de consumo turístico, esto último generó disputas por la zona costera, entre la comunidad de pescadores, el Estado y el capital privado que poco a poco se iba insertando en este territorio (Cruz, *et al*, 2013).

Los conflictos derivados de la forma en que se ha implementado el turismo en la comunidad no han cesado, por el contrario, se siguen acentuando, se puede mencionar lo referente al megaproyecto *Dragon Mart* que logró frenarse en 2014 gracias a la resistencia de la comunidad y activistas ambientales, o bien la renovación del casco antiguo como otro momento de tensión entre la comunidad, el Estado y el capital. Al respecto, es importante resaltar que los procesos de "renovación urbana" son fundamentales en la producción del espacio turístico en tanto representan una renta potencial del suelo (Vives y Rullán, 2014).

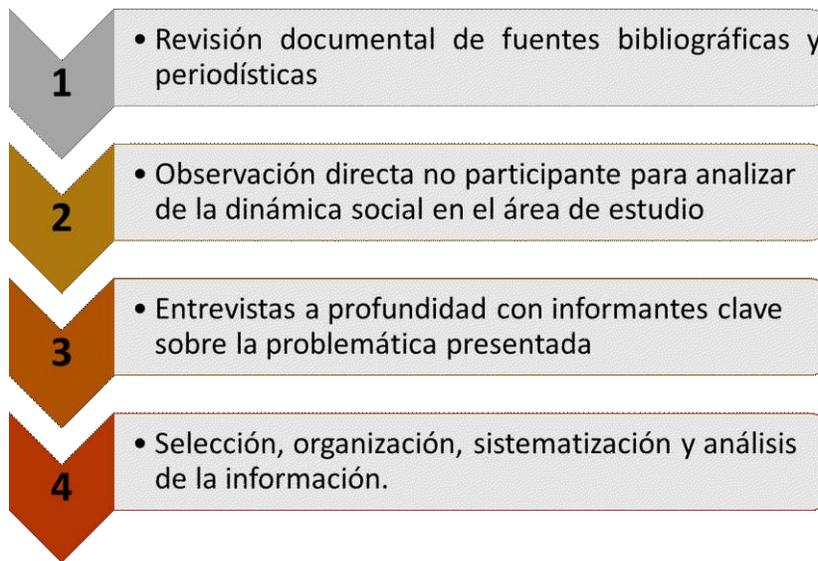
Ahora bien, el conflicto más reciente se centra en lo referente a la construcción de una vía alterna al interior de la población, como parte de las obras de preparación para el Tren Maya, lo que ha ocasionado una disputa en relación a la posesión y dominio del territorio común. El Tren Maya, es un megaproyecto impulsado por el gobierno mexicano, que en el discurso, tiene la finalidad de desarrollar el sureste a través del turismo, sin embargo responde a una lógica de acumulación por despojo en beneficio del gran capital (Palafox, 2020).

Por lo tanto, el objetivo de esta investigación es analizar el conflicto actual que se presenta en Puerto Morelos derivado de las obras preparatorias para la llegada del Tren

Maya, razón por la cual, se recurre a la ecología política como referente teórico, que como campo de estudio permite analizar los conflictos ambientales como producto de las relaciones de poder y dominación en torno a la apropiación y control del territorio, lo cual implica una ruptura de las formas de vida y organización social de la comunidad. Se empleó como metodología la historia ambiental, lo que permitió dar cuenta de las transformaciones ambientales en Puerto Morelos, en el transitar de los modos de producción capitalista que han tenido presencia en este lugar.

El proceso metodológico que se siguió estuvo organizado en 4 etapas (Figura 1): 1) Revisión documental de fuentes bibliográficas y periodísticas, lo que permitió contextualizar la problemática y realizar el análisis histórico vinculado a la transformación de los modos de producción en Puerto Morelos; 2) Observación directa no participante para analizar la dinámica social en el área de estudio; 3) Entrevistas a profundidad con informantes clave, quienes son afectados directos de la extensión de la vialidad, y 4) Selección, organización, sistematización y análisis de la información.

Figura 1. Proceso Metodológico



Fuente: Elaboración Propia

Esto permitió dar cuenta de la realidad que se vive en Puerto Morelos en relación a los conflictos ambientales del turismo.

Apuntes teóricos: La ecología política en el estudio de los conflictos ambientales del turismo

Desde la génesis del capitalismo, el trabajo y la naturaleza han estado subordinados a las leyes de este sistema, en tanto son los elementos primordiales para su reproducción. Así, su valorización, uso y gestión han estado mediados por los modos de producción dados en cada tiempo y espacio concreto, fragmentando las relaciones socio-ecológicas que históricamente se han venido tejiendo en los territorios.

La transición de la naturaleza de un valor de uso a un valor de cambio, la convierte en un objeto que puede ser comprado, intercambiado, medible, dominado y controlado por las clases dominantes, despojándola de su sentido ontológico, lo que desencadenó, en términos de Leff (2003), su desnaturalización, para incorporarla al flujo de valorización del capital. En este sentido, la relación que existe entre el capitalismo, la naturaleza, el territorio y la sociedad va a estar determinada por el valor, el cual funciona en relación a la explotación y la apropiación de estos elementos, para mercantilizarlos y con ello continuar con el ciclo de acumulación a escala global (Moore, 2020).

Con el avance del neoliberalismo, se acentuó la fractura metabólica socio-ecológica, debido a un proceso ampliado de apropiación y mercantilización de la naturaleza (Seoane, 2017), pero que también posibilitó la incorporación de nuevos elementos al circuito de valorización, como los espacios urbanos, la cultura e incluso bienes comunes que se encontraban, hasta el momento, fuera del interés del capital, esto, con la intención de expandir su dominio a través de economías diferenciadas como el turismo.

En este contexto, el turismo se convierte en eje de acumulación (Cordero, 2006; Palafox, 2013), porque es una actividad que permite la continuidad del sistema capitalista, lo cual es posible gracias a la apropiación y dominación del trabajo, la naturaleza, el territorio, la cultura y el espacio urbano que son la base de su producción, lo que contribuye a la separación entre la sociedad y la naturaleza. Así pues, las dinámicas en torno a este sector se rigen por las leyes del capitalismo, privilegiando la máxima ganancia sobre cualquier condición de existencia social y ecológica, en este sentido, su desarrollo responde una serie de dinámicas de acumulación por despojo: penetración, subsunción y cercamiento (Vilchis, *et al*, 2016), y en muchas ocasiones también implica un proceso de desterritorialización.

Los Estados-Nación, a través de su marco legal e instituciones, son los encargados de otorgar las facilidades que el capital turístico necesita para penetrar territorios, entonces se convierte en un actor garante del proceso de acumulación, que en la etapa neoliberal, se reconfiguró para permitir al mercado tomar participación en los procesos políticos, económicos y sociales, cumpliendo funciones reguladoras o desreguladoras según los requerimientos del sistema global (Thwaites, 2007).

Entonces, el turismo requiere apropiarse, privatizar y explotar aquellos elementos que van a posibilitar su incorporación a la economía y su posterior expansión, a través de una serie de estrategias y mecanismos legales, ideológicos, territoriales y

mercantiles, para lo cual se requiere la participación de un entramado de relaciones de poder y dominación, que confluyen en su puesta en marcha; debido a ello se puede considerar al turismo como una actividad colonizadora que va cercandando territorios y sociedades (Marín, *et al*, 2020) y que contribuye a mantener la colonialidad del poder, en tanto acentúa el racismo, clasismo y la división sexual del trabajo, lo que favorece el mantenimiento de la hegemonía de las clases dominantes (Quijano, 2014).

Esta situación, ocasiona tensiones y disputas entre los actores que ejercen la dominación para el turismo vs las comunidades locales sobre las cuales se despliegan los embates del capital. Así, los distintos intereses que existen en torno a la naturaleza, el territorio y el espacio urbano, generan conflictos que se van acentuando con los procesos de apropiación, despojo, y mercantilización.

Considerando lo anterior, la ecología política es una herramienta teórica que permite el estudio de los conflictos ambientales del turismo, en tanto posibilita el análisis de las relaciones que existen en el vínculo sociedad-naturaleza mediadas por el poder, cuestionando las formas de apropiación y dominación ambiental. Por lo tanto, se sitúa en un espacio de conflictividad entre los diferentes intereses que rodean al territorio y la naturaleza, dónde por un lado se encuentran los valores globales del mercado y por el otro los antagonismos que surgen como resistencia a los procesos de dominación (Leff, 2003).

Es importante señalar que, el ambiente es pensado no como sinónimo de ecología, sino como una noción que refleja los componentes y complejidad de la relación sociedad-naturaleza, reflexión retomada de Leff, quien desde la ecología política argumenta que el ambiente es "la complejidad del mundo; es un saber sobre las formas de apropiación del mundo y de la naturaleza a través de las relaciones de poder que se han inscrito en las formas dominantes de conocimiento" (2006: 5).

Así mismo, esta concepción de ambiente, lleva a pensar en los procesos históricos como parte fundamental del análisis desde la ecología política (Alimonda, 2014), en tanto posibilita ir tejiendo una narrativa dialéctica con el pasado, articulado con el presente, y de esta forma dar cuenta de las transformaciones ambientales derivado de las distintas formas de producción capitalista. Esto, permitirá mostrar cómo se han ido moviendo los intereses en torno a la naturaleza, y las condiciones que se van estableciendo a través del tiempo para la dominación ambiental.

Entonces, al examinar las formas de apropiación, despojo y mercantilización del territorio y naturaleza, se enuncian también los elementos históricos, políticos, culturales, sociales y simbólicos que se vinculan con este proceso. Pero también, las disputas que surgen en relación al uso, gestión y control, de los elementos mencionados y en consecuencia emergen conflictos ambientales.

Por consiguiente, a la luz de la ecología política, los conflictos ambientales del turismo son aquellas disputas generadas por la apropiación y mercantilización de la naturaleza y el territorio, lo que desencadena una desigual distribución del espacio y los recursos y

rompe con los vínculos comunitarios de producción y reproducción de la vida, en aras de establecer megaproyectos turísticos, en beneficio del gran capital (Marín y Palafox, 2020).

Entonces el despojo y la mercantilización mediadas por las relaciones de poder son las categorías que permiten el estudio de los conflictos ambientales del turismo, utilizando como metodología la historia ambiental. Por su parte, la mercantilización es un proceso en el cual se crean nuevos circuitos de valorización de la naturaleza y el territorio para integrarlos a las lógicas de acumulación, y está íntimamente vinculado a la privatización y por ende al despojo. En el turismo, estos mecanismos se expresan en el acaparamiento de nuevos espacios para el desarrollo de la actividad, como son Áreas Naturales Protegidas y comunidades rurales (Marín y Palafox, 2020).

En cuanto al despojo, este es inherente al capitalismo, siendo parte fundamental del funcionamiento del sistema, debido a que posibilita la apropiación de la naturaleza y el trabajo para su reproducción. Con la entrada del neoliberalismo, las estrategias de despojo se han vuelto cada vez más violentas y se trasladan a otros lugares de la existencia social como lo simbólico, en este sentido Navarro (2015: 31), desarrolla la categoría de despojo múltiple para "pensar y distinguir las formas variadas que adopta el capital en un mismo proceso", los cuales se expresan a través de mecanismos legales, de disciplinamiento y de violencia. Estas formas de despojo son específicos de cada tiempo y espacio concreto, es decir, no siguen una lógica de linealidad, sino que se van a expresar de acuerdo a las condiciones de acumulación.

Ahora bien, el ejercicio del poder en las dinámicas de despojo y mercantilización queda en manos de un entramado de actores que van a garantizar la aplicación y continuidad de las estrategias de apropiación, despojo y mercantilización. En este sentido el Estado Nación y sus instituciones, los Organismos Internacionales como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial y el Organización Mundial del turismo en particular, el capital y las Organizaciones No Gubernamentales, figuran como aquellos entes en los que se van articulando las relaciones de poder y dominación.

Ante esta situación, emergen antagonismos en defensa ya no solo del territorio y la naturaleza sino de la vida misma Navarro (2015), los cuales se movilizan para hacer frente a los embates del capital. La ruptura de la vida cotidiana y la vulneración de los derechos de las comunidades mediante el despojo y la mercantilización, son factores que determinan la lucha y la articulación de nuevas organizaciones sociales para manifestarse en contra de los megaproyectos –turísticos para este caso- en razón de detener el deterioro ambiental que estos traerán a su paso, en consecuencia se puede hablar de los conflictos ambientales del turismo

Puerto Morelos: un trazo histórico

En este apartado se muestra a *grosso modo* el transitar histórico del territorio de Puerto Morelos, desde que los modos de producción capitalista comienzan a tener presencia en este espacio así como la continuidad y transformación de los mismos, ello con la finalidad de mostrar cómo el interés y valorización del territorio y la naturaleza se dan en función de los requerimientos del capital para seguir acumulando. Esto se logró a través de la revisión documental de una serie de investigaciones situadas en este lugar: Calvario y Palafox (2020), Cruz, *et al*, (2013a), Cruz, *et al*, (2013b), Zizumbo, Cruz y Vilchis (2012) y Cruz, *et al*, (2011).

Puerto Morelos es una comunidad que se localiza al sur de Cancún, es el municipio de más reciente creación en Quintana Roo, decretado en 2016. Actualmente su principal actividad económica está relacionada al turismo, al comercio y al negocio inmobiliario, sobre todo en relación a las segundas residencias. Previo a la inclusión de turismo, el espacio era de interés debido a su producción chiclera en un primer momento y posteriormente por la pesca comercial.

Desde finales del siglo XIX hasta principios del XX, la actividad principal que se estableció en Puerto Morelos, fue la economía forestal, respondiendo a un modelo de crecimiento "hacia afuera" impulsado por el Estado y vinculado con la política agroexportadora. La creciente demanda internacional de maderas preciosas, chicle y palo de tinte, hizo que el Estado estableciera las condiciones para la penetración de capital a través del otorgamiento de concesiones forestales a compañías nacionales y extranjeras para la explotación de la selva, lo cual ocasionó que los pocos mayas que habitaban fueran perdiendo autonomía sobre su lugar de vida (Cruz *et al*, 2011).

La incorporación de la economía forestal transformó el paisaje de Puerto Morelos, ya que albergó la primera ola de migrantes para emplearse en esta actividad y se construyó una vía férrea para el transporte de mercancías, convirtiendo a este territorio apenas poblado por rebeldes mayas en un eje productor de chicle y uno de los puertos más importantes de la región dado que se conectaba con Cozumel y de ahí se transportaban los recursos a Belice (Calvario y Palafox, 2020).

La valorización de la naturaleza y el territorio estuvo centrada en su importancia para la economía forestal, por lo tanto las relaciones sociales de producción giraban en torno a los campamentos chicleros y a la nueva dinámica establecida en la costa, derivada de la construcción del muelle y su característico faro (Cruz *et al*, 2011). Es así como Puerto Morelos pasó de ser un lugar aislado y con pocos pobladores, en dónde el valor (uso) que se le daba a la naturaleza estaba centrado en su aprovechamiento para el autoconsumo, a un espacio de extracción y comercialización de recursos maderables, es decir un valor de cambio.

Las poblaciones que se asentaron en este lugar a raíz de la economía forestal, desarrollaron una dinámica de vida, en la cual la pesca se convirtió en una actividad que complementaba el trabajo en las haciendas coperas o campamentos chicleros y que les proveía de sustento en tanto les permitía consumir los productos marinos, pero también comercializarlos entre la comunidad, lo que generó una relación arraigada con el arrecife

y el litoral, así como la pesca se convirtió en una forma de vida para la comunidad (Cruz *et al*, 2011).

Con la crisis de la copra y el chicle y a la luz del modelo de sustitución de importaciones que comenzaba a imperar en el país, el cual estaba caracterizado por una política "hacia adentro" con un muy marcado discurso de "desarrollo y modernización", se transformó el tipo de producción que existía en Puerto Morelos y fue la pesca comercial impulsada por el Estado mexicano, la forma en cual hizo llegar esta política a este territorio, lo cual logró a través de la institucionalización de cooperativas de pescadores, tanto nuevas como las ya existentes (Cruz, *et al*, 2013b).

En este sentido, fue el Estado quien tomó el control de la actividad, a través de la Dirección General de Pesca, zonificando el espacio y otorgando permisos a las cooperativas a fin de explotar el espacio marino que les "correspondía", generando restricciones en relación al uso del litoral, lo que ocasionó una fragmentación en la dinámica comercial y social que los pescadores tenían hasta el momento, suscitándose una serie de confrontaciones por el acceso al mar, lo que además se intensificó debido a que cooperativas de otros municipios comenzaron a llegar al lugar y sobre todo extranjeros quienes contaban con embarcaciones mejores equipadas, existiendo una clara desventaja para la comunidad local (Cruz, *et al*, 2013a).

A pesar de lo anterior se logró, consolidar la cooperativa del lugar denominada Sociedad Cooperativa de Producción Pesquera de Pescadores Puerto Morelos (Calvario y Palafox, 2020; Zizumbo, Cruz y Vilchis, 2012), logrando entrar al mercado pesquero casi en igualdad de condiciones que otras. Para este momento, ya se desarrollaba actividades turísticas centradas en el arrecife de coral, las cuales en su mayoría, estaban operadas por empresas externas a la comunidad, provenientes principalmente de Cancún (Cruz, *et al*, 2013a).

La valorización, control y explotación del litoral para comercializar sus recursos, responde a un modo de producción encaminado al "desarrollo nacional", dónde era principalmente el Estado quien lo gestionaba, lo que generó que las relaciones sociales se transformaran en función de ello, modificando la forma de organización y producción previa. Cabe señalar que a la par de la modernización de la pesca se impulsó Cancún como Centro Integralmente Planeado, por lo tanto la pesca fue una suerte de antecedente para el eventual desarrollo turístico en Puerto Morelos (Cruz, *et al*, 2013a). Debido a ello el territorio comenzó a reconfigurarse y con ello los espacios de vida (Cruz, *et al*, 2013b), aunado a la nueva ola de migrantes que llegaron para trabajar principalmente en la construcción del nuevo destino (Calvario y Palafox, 2020).

A partir de los años noventa, ya en un contexto neoliberal, signado por el libre mercado y la propiedad privada, la expansión del turismo hacia la comunidad, sobre todo a la parte del litoral, se vio caracterizada por la explotación del arrecife de coral con fines recreativos, afectando considerablemente este bien común, lo que desencadenó que la sociedad civil se organizará para promover el decreto de Área

Natural Protegida, así en 1998 se declara el Parque Nacional Arrecifes de Puerto Morelos (Zizumbo, Cruz y Vilchis, 2012)

No obstante, lejos de que el decreto funcionará como una medida de conservación, sirvió como una forma de dominación del espacio costero y marítimo, legitimando la intrusión de actores externos para el aprovechamiento del lugar, además la zonificación que se dio restó beneficios a los pobladores locales, debido a que ya no podían realizar la pesca libremente, así los permisos para el "uso recreativo del arrecife" otorgados por la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP), fueron dados en su mayoría a empresarios, políticos y extranjeros, quedando la comunidad de pescadores por debajo de ellos, lo que ocasionó conflictividades en torno al uso, gestión y control del arrecife (Cruz, *et al*, 2013a; Zizumbo, Cruz y Vilchis (2012).

Para este momento, el turismo ya representaba un eje de acumulación en el Caribe mexicano, por lo tanto, la valorización de la naturaleza y el territorio de la región se centra en la expansión de la actividad, en consecuencia, en Puerto Morelos la pesca comercial pasó a segundo plano, transformando una vez más las relaciones sociales de producción que había hasta el momento. Es importante resaltar que la pesca hasta hoy en día coexiste con la actividad turística puesto que la cooperativa de pescadores sigue ofreciendo sus productos (Figura 2).

Figura 2. Venta de productos de la Sociedad Cooperativa de Producción Pesquera de Pescadores Puerto Morelos



Autora: Alma Ivonne Marín Marín, abril 2021

Así pues, el turismo en Puerto Morelos ha ido incrementando¹⁰² y sobre todo diversificándose. Por un lado se puede encontrar un turismo de tipo residencial, que se establece principalmente de la carretera federal 307 hacia el litoral, el turismo de naturaleza¹⁰³ vinculado al arrecife coralino y a la ruta de los cenotes y el turismo masivo de sol y playa, que tiene que ver con el modelo "todo incluido", donde la derrama económica queda en mano de los Grupos Turísticos Internacionales.

Ahora bien, un momento fundamental que ayuda a comprender los crecientes conflictos ambientales del turismo fue el decreto de municipio en 2016, lo que dio pie a una reorganización espacial y que significó una pérdida para su población en términos territoriales ya que en el trazado del espacio, se les despojó de aproximadamente de ocho kilómetros de frente marítimo, donde inicia el Parque Nacional Arrecifes de Puerto Morelos, en la llamada Milla de Oro. La apropiación de este espacio benefició a la expansión de Cancún ya que se construirían más cuartos de hotel, lo que generó una disputa por el territorio y el surgimiento del movimiento Latitud 21, una resistencia formada por la comunidad en contra del despojo de su territorio (Calvario y Palafox, 2020).

Como se ha podido constatar, la mercantilización de la naturaleza y el territorio en Puerto Morelos responde al tipo de acumulación vigente en cada momento específico, en donde el Estado ha sido garante de este proceso. Las dinámicas de acumulación que se han dado en este espacio responden a lo planteado por Vilchis, *et al* (2016), en cuanto a la penetración, subsunción y cercamiento, lo que ha desencadenado antagonismos que se han ido organizando a lo largo del tiempo para hacer frente a dominación capitalista.

La ampliación de la avenida Zetina Gasca como una dimensión de los conflictos ambientales del turismo en Puerto Morelos

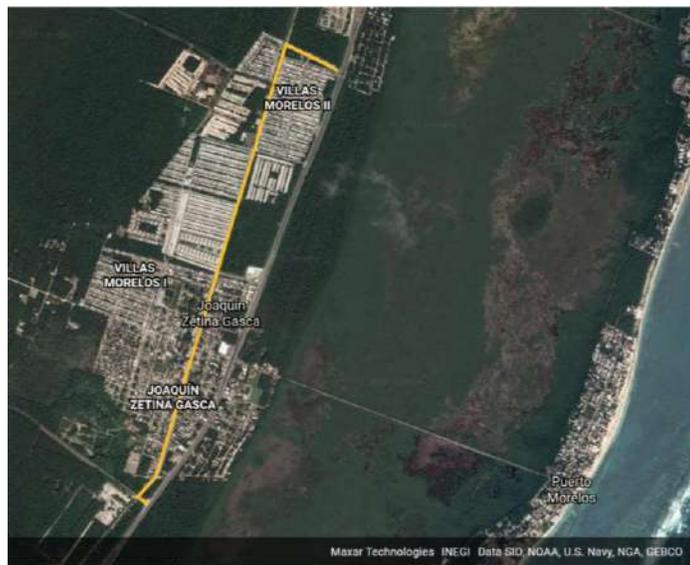
Una dimensión de los conflictos ambientales latentes al momento de realizar esta investigación, es la disputa ocasionada por la construcción de una vía alterna, que atraviesa a la comunidad de Puerto Morelos, para desviar el tráfico de la carretera federal 307 en el tramo Cancún –Playa del Carmen, esto como parte de las obras preparatorias del Tren Maya. Dicho proyecto, se está realizando sobre la avenida J. Zetina Gasca, entre la calle Trasatlántico y la calle Pedro Joaquín Codwell (Figura 3) y es el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUT) en coordinación con el municipio, los encargados de

¹⁰² Cabe resaltar que se ha documentado que desde los años sesenta había presencia del turismo en la comunidad (Calvario y Palafox, 2020), sin embargo, aún era incipiente.

¹⁰³ En los años 2019 y 2020 Puerto Morelos recibió el premio al Mejor Destino de Aventura en México, en los World Travel Awards (WTA).

llevarlo a cabo, el cual esta planteado en términos de “trabajos de ampliación, mejoramiento vial y obras complementarias” (FONATUR, 2020).

Figura 3. Ubicación de la Av. J. Zetina Gasca, Puerto Morelos

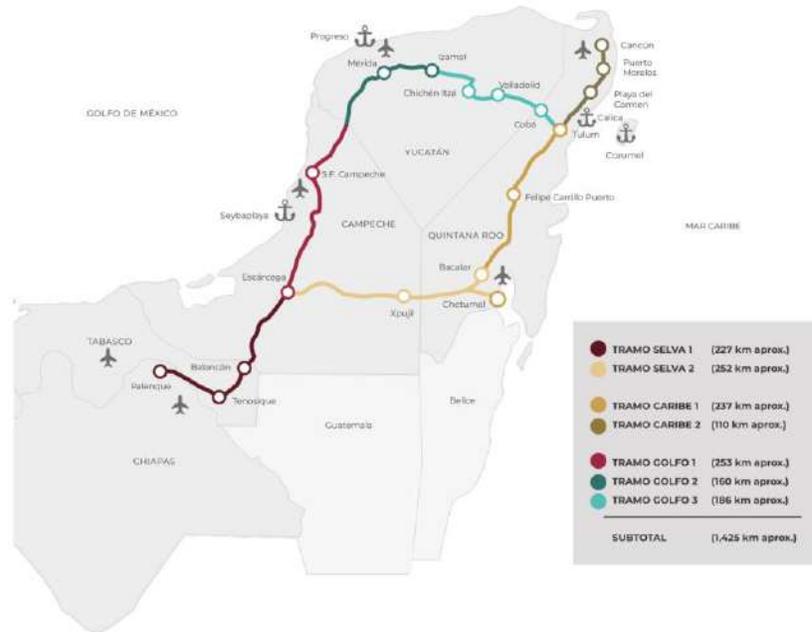


Fuente: elaboración propia con base en Google Earth, 2021

Respecto al Tren Maya, es un megaproyecto impulsado por el Estado mexicano como parte de la política de “desarrollo y modernización” del suerte mexicano, encontrando en el turismo “sustentable” la vía para lograrlo, sin embargo, incluye otro tipo de sectores como la producción agroindustrial y sobre todo el flujo de mercancías, que se conectaran de norte a sur, con lo cual la geopolítica de la región se va a reconfigurar. En este sentido, más que un proyecto turístico, es una forma de despojo y explotación de la naturaleza, el territorio y de la sociedad (GC-TTM, 2019).

Dentro de este escenario, Puerto Morelos es de suma importancia debido a que será sede de una de las estaciones del tren, perteneciente al trayecto Cancún-Tulum (Figura 4).

Figura 4. Estaciones Proyectadas para el Tren Maya



Fuente: Gobierno de México, s/f

Debido a ello, la avenida Zetina Gasca que antes estaba destinada solamente al flujo interno, cotidiano del poblado pasa a ser valorizada en relación a su funcionalidad para el capital, en tanto será infraestructura que dará pie a la llegada de una nueva dinámica comercial. De modo que, el valor se extrae de la infraestructura, incluso cuando esta no se convierte en una mercancía en sí misma Harvey (2012), pero es funcional al capital porque es parte de las condiciones que se crean para la llegada del megaproyecto, por lo tanto, la *mercantilización* se expresa a través de la apropiación del territorio construido para producirlo como infraestructura para el turismo.

Al respecto, se puede hablar de un proceso de subsunción del espacio al capital, en tanto se están creando las condiciones para la llegada del Tren Maya, siendo la ampliación de la avenida Zetina parte de esas condiciones, ya que se presenta como objeto de consumo pero bajo una forma improductiva (Cruz, *et al*, 2011), proceso que va acompañado de una ruptura de la dinámica social que se tiene en la comunidad, debido a que es una zona dónde los habitantes cotidianamente se encontraban e interactuaban entre sí:

"Puerto Morelos es una comunidad pequeña, con relaciones vecinales muy fuertes, principalmente en las personas que son oriundas y las que llevan hasta 20 o 30 años viviendo aquí [...] hay 3 horarios donde la gente interactúa y están vinculados con las horas de trabajo, salen de las colonias, caminan por la avenida o circulan en bicicleta y se encuentran en la avenida. Sí tú vas en tu coche te encontrabas a alguien que veías apurado y le echabas un ride, ya identificabas por sus uniformes dónde trabajan o simplemente las personas salen con sus perros, hay niños con sus bicicletas [...] ha sido una avenida central en cuestión de movilidad para la comunidad, yo siempre consideré que la avenida era suficiente para el tipo de movilidad, y es raro que haya accidentes" (Comunicación personal, abril 2021).

Además, la avenida atraviesa otras importantes zonas de convivencia cotidiana como la iglesia, el deportivo, el parque, escuelas, las oficinas del ayuntamiento, el mercadito, el sindicato de taxistas, conecta las 3 colonias importantes que son Villas Morelos I y II y Villas la Playa, espacios que tiene su dinámica particular, que se verá afectada, al convertirse en una vía rápida. De modo que, la presencia de tráfico pesado supondría un riesgo para los pobladores que transitan día a día por la avenida, sin dejar de mencionar la contaminación por ruido, el problema de las inundaciones y la inseguridad que representa.

Así mismo, se expresó que:

"transito comenzó a establecer nuevas señaléticas con un total desconocimiento de lo que la gente utiliza, es decir, establecen vueltas prohibidas cuando históricamente la comunidad siempre ha manejado ahí, la comunidad ocupa y conoce ese espacio y hasta donde yo tengo entendido nunca ha habido un accidente grave por como usa la gente la avenida, pero con todas las indicaciones que está poniendo ahora el tránsito municipal, lo que está haciendo es entorpecer la dinámica de la comunidad" (comunicación personal, abril 2021).

Este contexto, remite a los planteamientos de Lefebvre (2014), en cuanto a que el espacio urbano se reorganiza, desde la lógica del capital, para garantizar el modo de producción, lo cual no solo está relacionado con la producción de lo urbano en sí mismo, sino que determina también las relaciones sociales que de ello se desprenden. Por lo tanto, los procesos dados en Puerto Morelos como la renovación urbana, la aplicación de una vía y la reorganización del tráfico, son elementos claves para comprender la dinámica del capital para insertarse en el territorio y reproducirse a través del turismo.

Los discursos emitidos por el municipio, apuntan a que este “mejoramiento de infraestructura” contribuirá a renovar el espacio turístico, con un enfoque social y urbano, en dónde los principales beneficiados será los puerto morelenses, ya que esto les dará empleo (H. Ayuntamiento de Puerto Morelos, 2020). No obstante, el empleo en la construcción es precario y temporal, sin ningún tipo de seguridad social, ni garantías de continuidad.

Es el Estado mexicano, a través de FONATUR el principal organismo encargado de gestionar esta obra, en coordinación con el municipio, quien realizó los ajustes necesarios para ponerla en marcha. A pesar de ello, no existe un documento oficial que permita a los habitantes conocer el proyecto, no se les informó, ni consultó sobre la obra, no hay un documento que exprese los costos ambientales que esto traerá, por el contrario, se comenzó con la construcción sin el conocimiento previo de la comunidad (Figura 5).

Figura 5. Información sobre inicio de la obra por parte del municipio y FONATUR



Autora: Alma Ivonne Marín Marín, febrero 2021.

Ante el clima de incertidumbre, algunos colectivos como Voces Unidas por Puerto Morelos, Latitud 21, Manglares de Puerto Morelos, Puerto Morelos Sustentable y organizaciones vecinales se comenzaron a organizar para exigir transparencia e información. Entre las acciones realizadas fue la colocación de mantas frente a la obra que expresarán lo que la comunidad realmente necesita (Figura 6), recabar firmas y llevarlas al cabildo exigiendo un diálogo e incluso la confrontación con los ingenieros de obra, a pesar de ello, las peticiones no fueron atendidas. No obstante, una de las labores fundamentales de las organizaciones fue socializar la información, es decir, que todos

los habitantes conozcan lo que está sucediendo y que puedan tomar parte del asunto porque como lo expresan “aquí los que vivimos somos nosotros”, “no estamos en contra del desarrollo sino del cómo” (Comunicación personal, abril 2021).

Figura 6. Manta colocada por la comunidad para expresar las necesidades de la población



Autora: Alma Ivonne Marín Marín, febrero 2021

Es importante mencionar, que no toda la comunidad se posicionó en contra de las modificaciones a esta vialidad, por el contrario, de acuerdo a la información de campo, existen tres tipos de posturas: 1) los habitantes que exigen transparencia e información, 2) los que están a favor, lo cual se relaciona con el clientelismo y 3) la “población flotante”, es decir que no participa, la cual en su mayoría, son trabajadores de jornadas completas, principalmente de la industria turística, por lo que no tienen tiempo de entrar en conflicto.

Ante todo lo anterior, retomando lo planteado por Navarro (2015) el *despojo* se expresa a través de diversas estrategias que para este caso de estudio están orientadas a las cuestiones legales en tanto FONATUR de la mano del municipio legitiman la transformación del territorio construido bajo la premisa de “utilidad pública”. Esto, no solo viene de lo local, sino que está relacionado directamente con el Plan de Desarrollo Nacional dónde el Tren Maya es planteado como uno de los principales objetivos del sexenio actual.

Así mismo, el consenso juega un papel fundamental como estrategia de dominación y despojo, en tanto a través del discurso de “desarrollo y modernización” es como se va disciplinando a la sociedad para la implementación de megaproyectos. Y finalmente, se considera que el despojo también implica la ruptura con las prácticas cotidianas de socialización y relaciones vecinales, un despojo simbólico que transforma la vida de la comunidad. En este sentido, la noción de separación cobra relevancia en tanto es

inherente a la lógica del capital, expresada por un lado en la separación sociedad-naturaleza a través del trabajo y la constante búsqueda por individualizar la sustancia social para evitar la formación y/o continuidad de colectividades que representen un freno para su reproducción.

Entonces, los conflictos ambientales del turismo en Puerto Morelos se expresan por la disputa en torno al uso y gestión de la vialidad Zetina Gasca, como una dimensión de lo ambiental, lo que implica relaciones de poder y dominación –FONATUR/municipio vs la comunidad- así como, procesos de mercantilización y despojo. Por lo cual surgen antagonismos que luchan en defensa de sus espacios de vida.

Consideraciones Finales

El análisis realizado fue a escala microsocial, sin embargo, expresa una realidad más amplia en tanto la modificación de la vialidad Zetina Gasca es parte de la preparación para la llegada del Tren Maya, entonces, lo que pasa en Puerto Morelos no puede verse como un proceso aislado, sino que responde a una lógica de acumulación neoliberal, gestada a nivel nacional, e incluso internacional por la dinámica de poder que hay en juego.

Debido a que el turismo es un éxito en términos macroeconómicos, su expansión en el Caribe Mexicano es fundamental para la reproducción del capital, por lo tanto, la intención es seguir acaparando territorios, para mercantilizarlos y continuar con el modelo de turismo masivo. Lo anterior, representa una contradicción en la política gubernamental ya que en el Plan Maestro de Turismo Sustentable 2030 de Quintana Roo (SEDETUR, 2020), se expresa la necesidad de que esta región se convierta en un destino sustentable, contrario a los procesos predatorios que están llevando a cabo.

La lucha en contra del despojo y la mercantilización del territorio en Puerto Morelos es un reflejo de las condiciones en las que se encuentran muchas de las comunidades en Quintana Roo, sobre todo en aquellas donde se tiene proyectado el Tren Maya, porque ese “desarrollo” del que tanto se habla en los discursos no se adecua a sus necesidades y contribuye a la degradación ambiental. Las resistencias de la población son un ejemplo de lucha por la reapropiación de su territorio y en contra de un turismo colonizador que privilegia la acumulación de capital.

Referencias bibliográficas

Alimonda, H., (2014). La problemática del desarrollo ambiental. Una introducción a la ecología política latinoamericana pasando por la historia ambiental. En Neptalí Monterroso, Luis Guadarrama y Lilia Zizumbo (Eds.), *Democracia y desarrollo en América Latina*. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México, pp 139-174.

Calvario, Á. y Palafox, A. (2020). *La producción del espacio turístico en Puerto Morelos, México*. Barcelona: Alba Sud Editorial.

Cordero, A. (2006). *Nuevos ejes de acumulación y naturaleza. El caso del turismo*. Buenos Aires: CLACSO

Cruz, E., Zizumbo, L.; Monterroso, N. Y Quintanilla A. (2013a). La confrontación social por el espacio costero: la configuración de paisajes turísticos en Puerto Morelos, Quintana Roo. *Región y Sociedad*. (56), 127-160.

Cruz, E., Zizumbo, L.; Monterroso, N. Y Quintanilla A. (2013b). La transformación de los espacios de vida y la configuración del paisaje turístico en Puerto Morelos, Quintana Roo, México. *Polis, Revista Latinoamericana*. 34, pp 1-18. DOI : 10.4000/polis.8895

Cruz, E., Zizumbo, L. y Monterroso, N. (2011). La economía de enclave forestal: la configuración capitalista del paisaje en Puerto Morelos, Quintana Roo, México (1902-1936). *Diálogos, Revista Electrónica de Historia*. 12 (1), pp 51-77. Disponible en: https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1409-469X2011000100003

FONATUR (2020). *Invitación a cuando menos tres personas nacional mixta no. TM-QRO/20-S01*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo [en línea]. México. Disponible en: <https://www.gob.mx/fonatur/documentos/invitacion-a-cuando-menos-trespersonas-nacional-mixta-no-tm-qro-20-s-01>

GC-TTM (2019). Territorios mayas en el paso del tren: situación actual y riesgos previsibles. Grupo constituido por CONACYT para el análisis de riesgos en los territorios en los que está proyectado el Tren Maya (GC-TTM). Resumen ejecutivo de un documento extenso en proceso de edición [en línea]. México. Disponible en: <http://geopolitica.iiec.unam.mx/node/702>

Gobierno de México (s/f). *Información del proyecto Tren Maya. Anexo Técnico* [en línea]. México. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM_ANEXO_TECNICO_VF2_1.pdf

H. Ayuntamiento de Puerto Morelos (2020). *Socializan FONATUR y Laura Fernández obras complementarias del tren maya*. Comunicación social del Puerto Morelos [en línea]. Disponible en: <https://puertomorelos.gob.mx/comunicacionsocial/socializan-fonatur-y-laura-fernandez-obras-complementarias-del-tren-maya/>

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.

Lefebvre, H. (2014). *El pensamiento marxista y la ciudad*. México, D. F.: Ediciones Coyoacán.

Leff, E. (2003). La ecología política en América Latina. Un campo en construcción. *Polis Revista de la Universidad Bolivariana*. 1 (5): 1-17.

Leff, E. (2006). *Aventuras de la epistemología ambiental: de la articulación de ciencias al diálogo de saberes*. Ciudad de México, México: Siglo XXI Editores.

Marín, A. y Palafox, A. (2020). Aproximación teórica al estudio de los conflictos ambientales del turismo en comunidades rurales. En Lilia Zizumbo y Neptalí Monterroso (coord.), *Comunidades, territorios y turismo en América Latina*. México: Editorial Torres, pp 231-264.

Marín, A., Palafox, A., y Zizumbo, L. (2020). Colonización turística de Quintana Roo, México: entre la apropiación de la naturaleza y el territorio. *Boletín Geocrítica Latinoamericana*. (5), 232-251.

Moore, J. (2020). *El capitalismo en la trama de la vida. Ecología y acumulación de capital*. Madrid: Traficantes de Sueños.

Navarro, M. (2015). *Luchas por lo común. Antagonismo social contra el despojo capitalista de los bienes naturales en México*. México: BUAP/ Bajo Tierra Ediciones.

Palafox, A. (2020). Tren Maya: ¿acumulación para el despojo o alternativa de desarrollo? *Metabólica. Revista de crítica ambiental*. (2), 75-79.

Palafox, A. (2013). El turismo como eje de acumulación. *Nómadas*. Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas, Volumen Especial: América Latina, 161-174. DOI: 10.5209/ev_noma.2013.42347.

Quijano, A. (2014). Colonialidad del poder y clasificación social. En Danilo Assis (Comp.), *Cuestiones y horizontes: de la dependencia histórico-estructural a la colonialidad/descolonialidad del poder*. Buenos Aires, Argentina: CLACSO.

SEDETUR (2020). Plan Maestro de Turismo Sustentable 2030. Secretaria de Turismo. Gobierno de Quintana Roo [en línea]. México. Disponible en: <http://sedeturqroo.gob.mx/pmts2030/>

Seoane, J. (2017). *Las (re)configuraciones neoliberales de la cuestión ambiental: una arqueología de los documentos de Naciones Unidas sobre el ambiente 1972-2012*. Buenos Aires: Ediciones Luxemburg.

Thwaites, M. (2007). El Estado 'ampliado' en el pensamiento gramsciano. En Mabel Thwaites (comp.) *Estado y marxismo. Un siglo y medio de debates*. Buenos Aires, Argentina: Prometeo, pp. 129-160.

Vilchis, A., Zizumbo, L., Monterroso, N., Arriaga, E., y Palafox, A. (2016). Dinámicas capitalista de acumulación por despojo. *Revista de Ciencias Sociales* de la UCR. 1 (151): 31-41.

Vives, S. y Rullán, O. (2014). La apropiación de las rentas del suelo en la ciudad neoliberal española. *BAGE: Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. 65, 387-408. doi:10.21138/bage.1758.

Zizumbo, L., Cruz, E. y Vilchis, A. (2012). Acción Social y Áreas Naturales Protegidas: Refuncionalización de Recursos en Puerto Morelos, Quintana Roo, México. *Rosa Dos Ventos*. 4 (2), pp 192-207.