

¡QUE NO TE LLEVE EL TREN!

Regiones indígenas en contra
del Tren Maya

Giovanna Gasparello

CUADERNO 1

Km.0: desigualdad, despojos y violencias.

Contexto social y territorial,
antecedentes y escenarios en la
Zona Selva -Norte y Palenque, Chiapas

¡Que no te lleve el Tren!

Regiones indígenas en contra del Tren Maya

Cuaderno 1

Giovanna Gasparello



¡Que no te lleve el Tren!

Regiones indígenas en contra del Tren Maya

Cuaderno 1

Km.0: desigualdad, despojos y violencias. Contexto social y territorial, antecedentes y escenarios en la Zona Selva-Norte y Palenque, Chiapas

Texto: Giovanna Gasparello

Investigación de campo y fotografías: Giovanna Gasparello y Jaime Quintana

<https://quenotelleveeltren.blogspot.com/>

Diagramación y diseño: Pez en el árbol Editorial

1a. Edición

México 2020



Proyecto de investigación SIP 25773 (2019) y 31132 (2020), “Producción de territorialidades y de subjetividades sociales en las resistencias a los megaproyectos y al despojo en la región maya”, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia

CONTENIDO

Introducción	5
El ferrocarril en Chiapas	9
Los territorios afectados por el Tren Maya en Chiapas: tres acercamientos	13
1. El municipio de Palenque y la región Selva Norte	13
2. La zona urbana de Palenque. Especulación urbana y espejismo turístico	27
3. Pakal Na: el km.0 de la desigualdad	33
4. Conclusión:Entramado de violaciones y violencias	41
Turismo, infraestructura y ordenamiento territorial: lecciones chiapanecas	49
1. El Centro Integralmente Planeado Palenque-Agua Azul: despojo y conflicto por el turismo “sostenible”	49
2. Autopista San Cristóbal de las Casas–Palenque o Carretera de Las Culturas: una década de conflicto y resistenci	60
3. Ordenamiento territorial, polos de desarrollo y nuevos centros urbanos. La experiencia de las Ciudades Rurales Sustentables	69
4. Conclusiones	83

Tramos y estaciones Tren Maya

Estaciones previstas

Tren Maya

Tren de carga

Tramos Tren Maya

Selva

Caribe

Golfo

Otras vías tren de carga

Límite estatal



Introducción

El megaproyecto denominado Tren Maya es uno de los Proyectos y Programas Prioritarios del ejecutivo guiado por Andrés Manuel López Obrador (2018-2023). Se prevé la construcción de una línea férrea de 1525 km a través de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, y la operación de un tren alimentado a biodiesel para transporte de carga y pasajeros. Según documentos y declaraciones oficiales, dicha línea potenciará el transporte, principalmente de gasolina y productos que se consumen en la zona turística llamada Riviera Maya en el norte de Quintana Roo; detonará el desarrollo turístico facilitando el acceso a zonas pocos conectadas (como Calakmul) y potenciando la conexión entre distintos polos de atracción turística de masa (Cancún, Chichén Itzá) con otros en vía de desarrollo (Palenque, Bacalar, Valladolid). Asimismo, se planea la edificación de al menos 18 nuevos centros de población (o ampliación de aquellos ya existentes) con vocación turística.¹

El presente texto reúne los hallazgos de una investigación aún en curso, dirigida a identificar los posibles impactos sociales del megaproyecto en tres regiones indígenas: el Norte de Chiapas, el oriente de Bacalar (Quintana Roo), la selva maya en Calakmul (Campeche).

Dicha investigación, en lugar de documentar afectaciones ya existentes tras la puesta en marcha de una obra, apunta a señalar los impactos previsibles a partir de los elementos disponibles antes de su realización. El método de análisis, por lo tanto, se centra en el diagnóstico de la situación actual en el territorio de estudio, enfocándose principalmente a la situación de desigualdad y la segregación social, producto de la desatención a los derechos fundamentales de la población (educación, salud, vivienda, etc.); las formas de aprovechamiento territorial y las actividades productivas en la zona; el despojo de tierra y de cultura; la inseguridad y la violencia determinada por la economía criminal; el desarrollo de actividades turísticas; los procesos de organización y estructuras sociales y culturales vigentes entre otras variables.

La hipótesis principal es que megaproyectos de esta envergadura (en

¹ Más información en los documentos *Impactos sociales y territoriales del Tren Maya* y *¿Sabías que el Tren Maya...? Gasparello, Giovanna, Acosta, Eliana, Nuñez, Violeta et.al, 2019, en <https://quenotelleveltren.blogspot.com/>*

cuanto a inversión económica e intervención social y territorial), impulsados en contextos de sociedades desiguales donde no se respetan los derechos fundamentales, contribuyen al proceso de acumulación de conflictos aumentando la brecha de desigualdad y exclusión.

El *Cuaderno 1, Km.0: desigualdad, despojos y violencias*, expone el contexto social actual en la región Norte de Chiapas, en el municipio de Palenque, y en la colonia Pakal Na, que sería el principio del circuito ferroviario y dónde se construiría la primera estación y nuevo centro urbano. La situación actual en cuanto a servicios públicos, derechos fundamentales, inseguridad y violencia, genera interrogantes relativas a la viabilidad y pertinencia del proyecto turístico y de infraestructura. Asimismo, antecedentes recientes relativos a proyectos de infraestructura, turismo y urbanización dirigida en Chiapas muestran la presencia de contradicciones insoslayables que podrían volver a estallar de avanzar con la construcción del Tren Maya.

La escasa información pública disponible² ubica la construcción de la primera estación del tren y de una zona urbana y de servicios turísticos en el terreno correspondiente al antiguo aeropuerto o pista de avionetas de Palenque, ubicada en los límites de la colonia Pakal Na, en la periferia norte de la ciudad. Se ha ventilado que el proyecto urbanístico consistiría en una plaza circular en la cual estarían la estación ferroviaria, cuyo techo futurístico sería una adaptación arquitectónica de la máscara del Rey Pakal; allí sería reubicado el Palacio Municipal de Palenque, y se instalaría una moderna plaza comercial. El nuevo centro urbano, con abundantes áreas verdes, sería una zona dedicada a los servicios turísticos (hoteles, restaurantes y tiendas). No se aprecia una planeación más allá de la infraestructura turística, esto es, destinada a la población local.

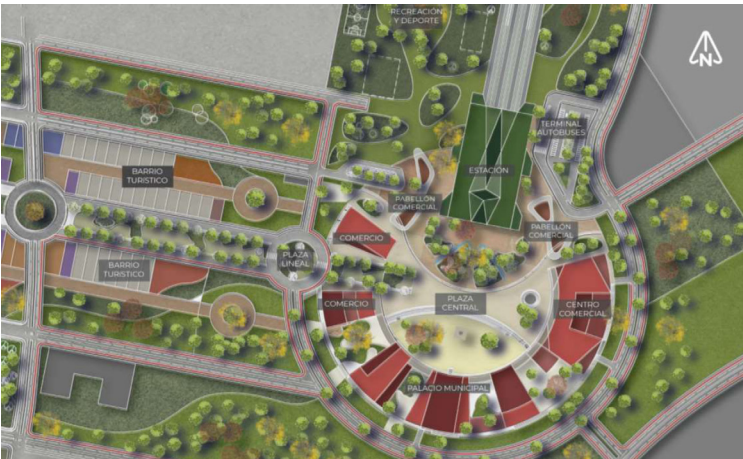
2 Cabe señalar que han sido realizadas decenas de solicitudes de información pública a través del sistema INFOMEX, que en su mayoría no fueron atendidas. En lo que corresponde al caso de estudio, se solicitó la información relativa a la “INVITACIÓN A CUANDO MENOS TRES PERSONAS NACIONAL MIXTA NO. TMCHI-PL/19-S-02 RELATIVA A: ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO DE ESTACIÓN Y PLAZA CENTRAL DEL TREN MAYA EN PALENQUE, CHIAPAS”, proceso anunciado en la página de FONATUR, sin obtener respuesta alguna.



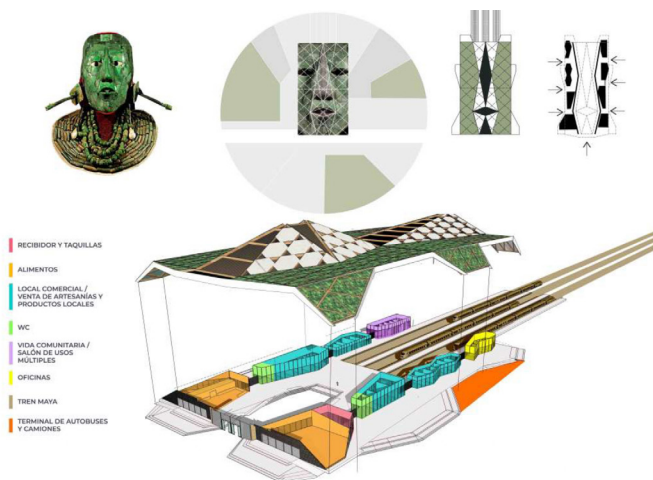
Foto: Plaza central de la comunidad de Pakal Na, Palenque. Octubre 2019



Cotidianidad en un futuro en la zona turística de Pakal Na. Fuente: FONATUR-Tren Maya, “Un proyecto de reordenamiento territorial para el sureste”, presentación de PowerPoint, Marzo 2019



Proyecto de la nueva zona turística y estación en Pakal Na. Fuente: FONATUR-Tren Maya, “Un proyecto de reordenamiento territorial para el sureste”, presentación de PowerPoint, Marzo 2019.



Proyecto de la estación del Tren Maya en Pakal Na. Fuente: FONATUR-Tren Maya, “Un proyecto de reordenamiento territorial para el sureste”, presentación de PowerPoint, Marzo 2019.

La segunda parte del cuaderno se centra en discutir los ejes del megaproyecto Tren Maya, esto es, “ordenamiento territorial, infraestructura, crecimiento económico y turismo sostenible”.³

Dicha discusión se articula a partir de evidencias de obras o proyectos que, en tiempos anteriores, se han impulsado o llevado a cabo en la misma región o en el estado con objetivos análogos a los que propone el Tren Maya (Centro Integralmente Planeado Palenque-Agua Azul, Ciudades Rurales Sustentables y autopista San Cristóbal de las Casas-Palenque), que, en todos los casos, han sido la causa de graves conflictos sociales. La descripción de estas evidencias permite señalar tendencias y probables escenarios sociales, entre los que se destaca el incremento de la violencia y la conflictividad ligada a megaproyectos, en particular por el despojo de tierras y la transformación obligada de modos y medios de vida.

La metodología de investigación es antropológica y etnográfica, sustancialmente cualitativa y centrada en primer lugar en las fuentes testimoniales directas, obtenida durante una estancia de investigación etnográfica realizada del 1 al 14 de octubre de 2019, así como en el análisis de fuentes bibliográficas, hemerográficas, datos estadísticos y documentos oficiales; y experiencias previas de investigación en regiones indígenas de Chiapas a partir del año 1999.

³ Véase la página oficial www.trenmaya.gob.mx

El ferrocarril en Chiapas

El ferrocarril tiene una presencia histórica en Palenque; la construcción del Ferrocarril del Golfo en la región inició en 1883, y a ese año remonta la edificación de la estación en Pakal-Na, alrededor de la cual sucesivamente se desarrolló el centro habitado.⁴

La línea ferroviaria que actualmente cruza por este poblado conecta Valladolid, en Yucatán, con el puerto de Coatzacoalcos, Veracruz. Sucesivamente a la privatización de la empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de México, en 1995, la operación de este tramo fue concesionada a la estadounidense Genesee & Wyoming, y desde el 1999 a la Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, quien controlaba también el ramal que recorre la costa chiapaneca uniendo Guatemala con el puerto de Salina Cruz, Oaxaca. Tras la destrucción de más de 180 km. de infraestructura de la vía por el huracán Stan en 2005, dicha empresa renunció a la concesión que fue reasignada a la paraestatal Ferrocarriles del Istmo de Tehuantepec, que a la fecha la detenta.⁵ Sin embargo, se está perfilando el contexto para retirar la concesión y, probablemente, otorgarla a empresas privadas: la auditoría relativa al periodo 2015-2018 reveló el incumplimiento de los compromisos adquiridos por la paraestatal, entre ellos la rehabilitación de las vías ferroviarias, así como importante desvío de fondos públicos.⁶

La rehabilitación de las vías dañadas ha sido un tema importante para la administración federal, que para esto buscó rescatar la concesión desde el 2016. La Declaratoria de rescate se sustenta sobre los mismos argumentos que, unos años después, son utilizados para justificar el proyecto Tren Maya: “promover el desarrollo económico

4 Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED), *Enciclopedia de los municipios y las delegaciones de México*, <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM07chiapas/municipios/07065a.html>.

5 Página web de la Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab S.A. de C.V., <http://www.fccm.com.mx/about.html>; Torres, Enrique, “El conflicto detrás del tren Chiapas-Mayab”, *Obras por Expansión*, 5 de septiembre de 2016, <https://obrasweb.mx/construccion/2016/09/05/el-conflicto-detras-del-tren-chiapas-mayab>

6 Chaca, Rosalía, “Ferrocarril del Istmo: pérdidas de 810 mdp”, *El Universal*, 18 de marzo de 2020.

y social de la región sureste”, que “posee un importante potencial económico de la industria regional, especialmente la petroquímica, automotriz, cementera, cervecera y de la construcción [...] estas industrias requieren un ferrocarril eficiente para poder crecer y desarrollarse”.⁷ Cabe señalar que, a diferencia de este proyecto de rehabilitación de la línea ferroviaria en función del desarrollo industrial y el transporte de carga, el proyecto Tren Maya se centra principalmente en el impulso a la industria turística, lo cual genera dudas en relación al desarrollo ferroviario para transporte de mercancías. Para esto, los casi 800 kilómetros de Palenque a Valladolid tendrán que ser radicalmente remodelados para cambiar de la actual clase 3 (actualmente los trenes de carga transitan a una velocidad de entre 50 y 80 km/h) a clase 5 de carga y pasajeros (con velocidad de hasta 160 km/h).



Letrero de Ferrocarriles del Istmo de Tehuantepec, Pakal Na, Palenque. Octubre 2019



Trenes estacionados Pakal Na,
Palenque. Octubre 2019

⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes-SCT, RESOLUCIÓN que contiene la Declaratoria de rescate de la Concesión otorgada en favor de Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., Diario Oficial de la Federación, 23 de agosto de 2016.

El tren turístico tampoco es una novedad para la región. El inmediato antecedente fue el Expreso Maya, un tren de cuatro vagones, privado y de lujo que, entre 2002 y 2011, viajaba dos veces al mes en la ruta Palenque-Mérida (571 km., a la velocidad de 20-40 km. por hora).⁸ El viaje en tren se adquiría como un paquete de la duración de 6 o 7 días, pues funcionaba como un tour all-inclusive que hacía paradas en las principales ciudades e incluía el traslado a zonas arqueológicas y de interés cultural, el hospedaje en hotel y la alimentación en restaurantes o en la carroza-restaurant del tren.⁹ Por su precio (entre mil y 1400 dólares por 6 días, según la clase) y el tipo de servicio ofrecido, el Expreso Maya estaba diseñado específicamente como un producto para turistas extranjeros adultos y de nivel económico medio-alto y alto.¹⁰

8 Mezquita, Elena “El Expreso Maya turismo de lujo”, *El Universal*, 5 de septiembre 2004.

9 “A propósito del PPP... tren de lujo en el sur”, *Proceso*, 7 de abril de 2002; “El Clásico, 7 Días / 6 Noches, Villahermosa- Cancún o Riviera Maya”, *Trenes y otros servicios*, <http://www.tyoservicios.net/tour1.php>; Banda, Samuel, “Trenes turísticos en México”, <http://drsamuelbanda.blogspot.com/2016/01/trenes-turisticos-en-mexico.html>; “El Expreso Maya”, *Vía Libre La revista del ferrocarril*, 6 de julio de 2006, <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=592>; “De Mérida a Palenque: la cultura maya por tren”, *México Desconocido*, 27 de agosto de 2010, <https://www.mexicodesconocido.com.mx/de-merida-a-palenque-la-cultura-maya-por-ferrocarril-yucatan-campeche-chiapas.html>.

10 “El tren regresa al Mundo Maya”, *Expansión*, 20 de septiembre de 2011, <https://expansion.mx/expansion/2011/09/14/el-tren-regresa-al-mundo-maya>.

Los territorios afectados por el Tren Maya en Chiapas: tres acercamientos

1. El municipio de Palenque y la región Selva Norte

El municipio de Palenque se ubica en la región septentrional del estado de Chiapas, colindando con el estado de Tabasco al norte, la República de Guatemala al este y los municipios de Ocosingo y Chilón al sur. Esta investigación se enfoca en procesos sociales, culturales y económicos que interesan al municipio y al espacio regional en el cual se incluye. Se ha identificado como espacio regional de estudio el territorio que abarca el municipio de Palenque y sus colindantes Catazajá, Salto del Agua, La Libertad y Chilón. A esta región se le ha nombrado *región Selva-Norte*, retomando la territorialización política interna del EZLN, pero caracterizándola como región por las implicaciones analíticas antropológicas que el concepto implica.

1.1 Zonas protegidas y diversidad cultural

Cerca del 40% del territorio de la región se considera cómo área natural, en su mayoría selva húmeda primaria y secundaria; abundan los cuerpos de agua superficiales, resultado de inundaciones temporales del Río Usumacinta, creando ecosistemas particulares y delicados. Dos de ellos están protegidos como Zonas de Conservación Ecológica y bajo la categoría RAMSAR: el “Sistema Lagunar Catazajá” (40.900 has.) y los “Humedales La Libertad” (5.300 has.), ubicados en los municipios homónimos. El Parque Nacional de Palenque, con 1.770 has., se ubica en correspondencia de la zona arqueológica; mientras el Área de Protección de Flora y Fauna de las Cascadas de Agua Azul abarca 2.580 has del municipio de Tumbalá.¹¹

11 Comisión Nacional de Áreas Protegidas (CONANP)- Sistema de Monitoreo y Evaluación para la Conservación, https://simec.conanp.gob.mx/consulta_fichas.php; CONANP- Humedales de México, www.conanp.gob.mx › sitios › Humedales La Libertad; Gobierno del estado de Chiapas, Secretaría de Medio Ambiente e Historia Natural, Dirección de Áreas Naturales y Vida Silvestre, Áreas Naturales Protegidas, <https://www.semahn.chiapas.gob.mx/portal/danvs/anp>.

El municipio de Palenque cuenta con una extensión territorial de 1,122.80 km² y una población total de 119.826 habitantes,¹² de los cuales 42,947 habitan en la zona urbana conformada por la cabecera municipal y su colonia satélite Pakal Na. Las otras 956 localidades registradas en el municipio son rurales; en su mayoría son micro-localidades, pues el 68.97% tiene de 1 a 49 habitantes, lo que hace evidente una dinámica de asentamiento disperso; sin embargo, el municipio se encuentra entre los más densamente poblados del estado.¹³

En 2015, la población indígena contabilizada fue de 50.817 personas, lo que equivale a casi la mitad de la población total del municipio.¹⁴ Los principales pueblos indígenas son el tzeltal y cho'ł, pertenecientes al grupo maya, cuyo territorio corresponde con las zonas rurales del municipio (que se extiende al oriente, hacia la Selva, por aprox. 90 km.). En la zona urbana de Palenque-Pakal Na la población es mayoritariamente mestiza, aunque está creciendo la población de indígenas migrantes en busca de empleos temporales.

La zona Norte y Selva de Chiapas vive una situación de añejos conflictos ligados a la concentración de la tierra en latifundios ganaderos, y la escasez y mala calidad de aquella en dotación a los ejidos indígenas, razón principal del levantamiento zapatista de 1994. En la región, la identidad campesina es tan fuerte como aquella indígena, ch'ol y tzeltal; la tierra de cultivo confiere el sentido de pertenencia a la familia, a la comunidad: “es mi tierra, aquí crezco, vivo y conozco. Si te quitan la tierra, ¿de qué vives? Es como si te mataran vivo”, afirma Pedro, integrante del Centro de Derechos Indígenas de Chilón (CEDIAC).

1.2 Agricultura, latifundio y agroindustria: las rutas del despojo

La mayoría de la población económicamente activa se ocupa en actividades primarias (51.9%) aunque cada vez adquieren

12 Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), 2015, *Encuesta Intercensal*, en datos del Comité Estatal de Información Estadística y Geográfica de Chiapas, http://www.ceieg.chiapas.gob.mx/productos/files/IPOBINDCHIS/PHLI_Asistencia.htm.

13 Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), Programa de Zonas Prioritarias, <http://www.microrregiones.gob.mx/catloc/LocdeMun.aspx?tipo=clave&campo=loc&ent=07&mun=065>

14 INEGI, 2015, *Encuesta Intercensal*.

mayor importancia las actividades terciarias (35.6%), realizadas principalmente en la ciudad de Palenque.¹⁵ Entre las actividades primarias, datos oficiales destacan la ganadería, dedicada a la producción de leche y de carne bovina, de la cual Chiapas es el tercer productor a nivel nacional¹⁶. Se trata de la actividad del sector primario que genera mayores ganancias, mismas que muestran una tendencia a la alza en la última década (el valor del ganado bovino vendido en pie y en canal pasó de 570 millones de pesos en 2010 a 825 millones de pesos en 2017; mientras que el valor de la producción de leche, para el mismo periodo, pasó de 41 a 56 millones de pesos).¹⁷ Esta actividad es prevaeciente en la zona central del municipio, donde predomina la propiedad privada como modalidad de tenencia de la tierra y la población es mayoritariamente no indígena. Al igual que en otras planicies fértiles del estado, la ganadería se estableció desde la época colonial a partir del despojo de tierras habitadas por la población indígena; a lo largo de los siglos se fortaleció un exiguo sector de la población que, al poseer grandes latifundios y manejar un próspero sector económico, impuso su control en la política local, donde sigue manteniéndose como uno de los actores determinantes. Las familias que detentan el control regional de esta actividad (y la concentración de la tierra en las planicies) son las mismas que lo mantienen desde la época porfirista, pues los distintos procesos de reparto agrario en Chiapas buscaron siempre evitar la afectación sustancial del latifundio. Sin embargo, la comercialización de la carne bovina es actualmente controlada por empresas de alcance nacional e incluso trasnacional, como el grupo SuKarne (controlada por la familia Salinas) que acapara mucha parte de la producción del sureste.¹⁸

15 Ayuntamiento de Palenque 2005-2007; Gobierno del estado de Chiapas, Secretaría de Obras Públicas, Programa de Desarrollo Urbano (PDU) de Palenque 2007-2030.

16 Biodiversidad y Paisajes Ganaderos Agrosilvopastoriles Sostenibles, 2019, *Características de la ganadería bovina en el estado de Chiapas*, CATIEC/SADER/CONABIO/IICA.

17 Gobierno del estado de Chiapas, Comité Estatal de Información Estadística y Geográfica (CEIEG), Perfiles Municipales (PF), <http://www.ceieg.chiapas.gob.mx/perfiles/Inicio>

18 Fulgencio Díaz, Salud y Desarrollo Comunitario (SADEC A.C.), entrevista personal, Palenque, octubre 2019.

Hacia el oriente del municipio, habitado en mayor medida por población indígena y en el cual la tenencia de la tierra es ejidal, la principal actividad productiva es la agricultura de autoconsumo en el sistema milpa (policultivo) y rotación de parcelas (roza-tumba-quema).

En relación a los cultivos comerciales, el principal es el maíz, con 41,659 ha. sembradas en 2016. El segundo cultivo comercial por extensión en el municipio de Palenque es la palma africana, cuyo aceite se utiliza principalmente en la industria alimentaria y de cosméticos, aunque la justificación para el impulso a este cultivo desde las instancias oficiales se relacionó con la posible conversión a biodiesel de la pasta obtenida.

Chiapas aporta el 70% de la producción nacional de aceite de palma; el municipio de Palenque es el tercer productor a nivel estatal y su producción va en ascenso: en 2017 produjo 32.187 ton., redoblando la producción de 2016 (16,217 ton.). La superficie sembrada a palma se incrementó desde 4,887.75 has. en 2010 a 5,644 has. en 2017,¹⁹ sustituyendo áreas anteriormente destinadas a pastizales y áreas naturales (no protegidas), situación que tiende a aumentar en el futuro.²⁰ El cultivo recibió un fuerte impulso parte de la administración estatal que repartió, a través del programa de Reconversión Productiva (2007-2012), plántulas de palma sin costo a pequeños productores interesados; mientras el programa Trópico Húmedo (2009-2013) impulsado a nivel federal por la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural y Pesca (SAGARPA) favoreció empresas con plantaciones de palma de aceite, algunas en manos de grandes grupos industriales y a fondo perdido.²¹ En razón de los subsidios y de las propias características de la planta, la palma

19 CEIEG-PF.

20 Gobierno del estado de Chiapas; Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación; Fomento Económico de Chiapas A. C., 2004, *Plan Rector del Sistema Producto Palma de Aceite de Chiapas 2004-2014*; Wiedersatz, Birgit, 2012, *La Palma Africana en Chiapas (México): Escenarios sobre el uso del suelo, bajo cambio global*. Disponible en: https://otrosmundoschiapas.org/wp-content/uploads/2012/11/palma_en_chiapas.pdf

21 Suárez, Gerardo, 2019, "La palma africana. Monocultivos y violación de derechos", Concejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible; Castellanos Navarrete, Antonio, 2018, "Palma de aceite en tierras campesinas: la política de las transformaciones territoriales en Chiapas, México", *Revista pueblos y fronteras digital*, 13, pp. 1-34.

africana es cultivada en extensiones grandes y en la modalidad de monocultivo, aún en las parcelas individuales de los campesinos, que la sustituyeron al sistema policultivo de la milpa maya. Los mismos campesinos y la comunidad científica han denunciado desde hace tiempo las múltiples afectaciones a los ecosistemas que generan estos plantíos: necesitan una deforestación total antes de su siembra y no permiten el crecimiento de ninguna otra especie vegetal debajo de los árboles, requieren grandes cantidades de agua, fertilizantes y pesticidas, mismos que erosionan los suelos, contaminan los cuerpos de agua y generan severas afectaciones ambientales y a la salud humana.²²



Foto: Siembra de palma africana, carretera San Cristóbal de Las de las Casas-Palenque, Chiapas. Octubre 2019



Transporte de palma africana, carretera San Cristóbal de las de Las Casas-Palenque, Chiapas. Octubre 2019

22 Mingorría, Sara, 2018, "Violence and visibility in oil palm and sugar cane conflicts: the case of Polochic Valley, Guatemala", *The Journal of Peasant Studies*, 45(7), pp. 1314-1340.

Según Fulgencio Díaz, médico e integrante de Salud y Desarrollo Comunitario A.C., en la región de la selva comprendida entre palenque y Benemérito de las Américas el incremento en el uso de agroquímicos ligado a este cultivo tiene como inmediato correlato el incremento de diversos tipos de cáncer; debido a la insuficiente infraestructura médica en la región y la baja capacidad económica de la población rural, los enfermos no son diagnosticados o no son atendidos, lo cual redundando en una elevada mortandad y una abierta violación al derecho a la salud.²³ Las empresas procesadoras compran los racimos de frutos maduros a los campesinos, quienes asumen todos los costos de la producción en términos de salud; pero también han ido adquiriendo grandes extensiones de tierra, para garantizar la producción propia. El monocultivo de la palma ha originado procesos de despojo a daño de los pequeños productores, sometidos a presión para vender sus parcelas a las empresas aceiteras u obligados a cederlas cuando no logran pagar los créditos otorgados para implantar el cultivo de palma.



Foto: Procesamiento de palma africana (empresa Palma Tica) en el ejido Victoria Campesina, Palenque, Chiapas. Octubre 2019

También las plantas procesadoras del aceite generan altos niveles de contaminación, vulnerando el derecho a la salud de las poblaciones vecinas. A escasos kilómetros de Palenque, a 200 mts. del poblado Victoria Campesina, opera la planta de Palma Tica, una de las empresas más importantes del país, que se instaló en tierras

²³ Fulgencio Díaz, Salud y Desarrollo Comunitario (SADEC A.C.), Entrevista, Palenque, 7 octubre 2019.

ejidales con la promesa de proporcionar fuentes de trabajo para los campesinos. A pesar de su renombre, la empresa no tiene ningún cuidado con el tratamiento de sus residuos, provocando reiteradas fugas de los depósitos de residuos sólidos y líquidos. Desde 2013 los habitantes han emprendido protestas y acciones legales ante las autoridades locales, debido al aumento de enfermedades respiratorias, de la piel e intestinales provocadas por la elevada contaminación de los cuerpos de agua y del aire, casi siempre irrespirable; ninguna demanda ha surtido efecto, y los ejidatarios que no tienen empleo en la fábrica están poco a poco abandonando el lugar.²⁴

Las actividades del sector primario consideradas más “prósperas” en términos de rendimiento económico -ganadería y cultivo de palma africana- se pueden calificar como “extractivas” pues aprovechan de los recursos locales pero destinan gran parte de la producción para la exportación y el consumo en otras regiones (ya sea en el territorio nacional como en el extranjero).

En segundo lugar, ambas actividades se basan en la concentración de la tierra en manos de terratenientes o empresas, a través de procesos de despojo directo por adquisición bajo engaño o por necesidad de las parcelas ejidales y comunales; o bien en la incorporación de los pequeños productores con su propia parcelas al mismo proceso ganadero o de monocultivo, a través de estímulos para la siembra de palma o la cría de ganado que será después adquirido por la misma empresa. Esta segunda modalidad consiste en una forma de despojo indirecto, pues aunque formalmente la propiedad de la tierra no sea afectada, de hecho ese territorio resulta ser controlado e incorporado a la cadena productiva de la empresa desde la entrega de los primeros insumos, los agroquímicos, la compra de la materia prima y el establecimiento monopolístico del precio al productor.

1.3 Pobreza y marginación

Tal contexto explica el porqué, para el municipio de Palenque, se ha detectado en 2010 que el 33.5%²⁵ de la población se encuentra

24 Martha Félix, ex comisariada ejidal, entrevista, Victoria Campesina (Palenque), 7 octubre 2019; José Estrada, “Palma Tica continúa contaminando impunemente el medio ambiente”, *Palenque al día*, 7 de agosto 2014, <http://palenquealdia.blogspot.com/2014/08/palma-tica-continua-contaminando.html>.

25 Consejo Nacional para la Evaluación de las Políticas Públicas (CONEVAL), Consulta

en situación de *pobreza extrema* lo que determina un grado de marginación alto.²⁶ Al respecto es relevante la diferencia entre el nivel de marginación que reportan los parámetros oficiales y los problemas sociales que existen en la zona rural del municipio y en la zona urbana. Se discutirá este punto más adelante, sin embargo es oportuno subrayar que en las zonas rurales las personas empleadas en la milpa o cultivos de subsistencia no están cuantificadas en dichas estadísticas pues su economía no es monetarizada, aunque aporte sustento básico al núcleo familiar, a diferencia de los desempleados urbanos que no cuentan con ningún recurso para satisfacer sus necesidades.

1.4 Las rutas de la economía ilegal: tráfico de droga y de personas

Las rutas del narcotráfico muestran el panorama cotidiano en sendas regiones de México; los asaltos, secuestros, feminicidios, ejecuciones y desplazamiento forzado, entre otros, son elementos de obligada reflexión en el análisis de la realidad de varios estados del país. Las rutas de la economía ilegal, el control mafioso del territorio y los hechos violentos trazan mapas “invisibles” en los cuales se insertan proyectos de la economía legal: rutas trazadas entre la marginación y el mapa silencioso del despojo.

Palenque tiene la peculiar característica de ser frontera geográfica en múltiples sentidos. Está a una corta distancia de la frontera estatal con Tabasco, y pocos kilómetros la separan de la frontera sur con Guatemala.

La región selva de Chiapas, bisagra entre el Petén Guatemalteco, zona de trasiego, la península de Yucatán y la ruta del Golfo de México, es clave para el tráfico de droga y de personas. Es por lo tanto punto importante para los tráficos ligados a la economía ilegal, principalmente de sustancias ilícitas (droga) y personas (migrantes en tránsito hacia Estados Unidos y mujeres presas en las redes de prostitución). Asimismo, es uno de los puntos clave para el trasiego de ganado robado en Guatemala.²⁷ La región

dinámica de resultados de pobreza a nivel municipio 2010 y 2015.

26 SEDESOL, Programa de Zonas Prioritarias.

27 “Así ingresa el ganado de manera ilegal desde Centroamérica a México”, *Noticieros*

guatemalteca del Peten –a escasos kilómetros de la región en la que se encuentra el inicio de la ruta turística del Tren Maya- es conocida desde la década de los ochenta como zona de entrenamiento de los Kaibiles (soldados guatemaltecos “de elite” con funciones anti-guerrilla), y ahora del grupo Los Zetas y de las pandillas de la Mara Salvatrucha. El extenso territorio selvático que Guatemala comparte con Chiapas, Campeche y Quintana Roo, se ha tornado estratégico para el trasiego de cocaína, principalmente colombiana, que viene introducida en territorio mexicano a bordo de avionetas y aviones tipo jet.²⁸ En la región guatemalteca del Parque Nacional Laguna del Tigre, que colinda con Chiapas y Campeche, tan solo en un velívolo caído en abril de 2020 fueron encontrados 1620 paquetes de cocaína.²⁹

El auge de Palenque como “paraíso del narco” inició en 1998 con el arribo a Pakal Na, desde Michoacán, de la familia Guízar, en un principio vinculada al cártel de los Valencia, que controlaba la plaza de Palenque. A la muerte del padre y del hermano mayor, en disputas entre cárteles rivales, el mando pasó a José María Guizar Valencia. Éste se vinculó con el cártel de Los Zetas, adquiriendo el apodo de Z-43. A la muerte de los dos jefes del cartel, Miguel Ángel Treviño y Heriberto Lazcano, el Z-43 se convirtió en el líder de Los Zetas. Fue detenido en febrero del 2018, en la colonia Roma de la Ciudad de México.³⁰ En Pakal Na, donde se pretende establecer la primera estación del Tren Maya, la organización criminal tenía casas de seguridad y un lugar de reclutamiento para el trasiego de droga desde Centroamérica. En tal contexto, incrementaron los delitos de secuestro y homicidio, mientras se multiplicaron los aterrizajes de narcoavionetas cargadas de cocaína en la región selvática del municipio.³¹

Televisa, 20 de febrero de 2020; “Imparable, el abigeato”, *Diario de Palenque*, 27 de abril de 2019, <https://es.calameo.com/read/0055215000913a63adf15>

28 Un recuento de este fenómeno en la región de Bacalar, Quintana Roo, se encuentra en Gasparello, Giovanna, “Tren Maya: turismo de aventura”, *La Jornada*, 30 de enero de 2020.

29 Sánchez, Glenda, “Incautan mil 620 paquetes de cocaína en el Parque Laguna del Tigre”, *República*, 21 de abril de 2020.

30 Loret de Mola, Carlos, “Lo detuvieron dos veces, lo soltaron... y se volvió el líder de Los Zetas”, *El Universal*, 13 de febrero de 2018.

31 “Palenque: paraíso del narco”, *Proceso*, 24 de julio de 2006; “Temor en Chiapas por violencia del cártel de los Valencia”, *Proceso*, 12 de junio de 2007.

Actualmente, según fuentes periodísticas, el territorio de Chiapas es disputado por cuatro cárteles del crimen organizado: Los Zetas, el Cartel del Golfo, el Cártel de Sinaloa y el Cartel Jalisco Nueva Generación.

Trata de mujeres y prostitución

En 2014 la Oficina de la Organización de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito registró que Chiapas es uno de los estados más vulnerables a la trata de personas, en particular de mujeres para fines de explotación sexual.³² La vulnerabilidad de las migrantes irregulares propicia su inclusión en las redes de trata y su indefensión jurídica. Integrantes de la Casa de la Mujer en Palenque relatan que a sus oficinas llegan mujeres del lugar o migrantes golpeadas y torturadas, con los documentos de la denuncia antes las autoridades judiciales mexicanas y con la promesa de seguimiento y de justicia, la cual nunca llega. Una constante en estos casos es que el agresor está involucrado en temas de droga.³³

Las activistas relatan que en Palenque abundan las “casas de citas”, establecidas en lugares comunes e insospechables: restaurantes, cafés o zapaterías. A cierta hora de la noche el giro comercial cambia y la oferta de prostíbulos comienza. “Mujeres centroamericanas, menores de edad entran a estos lugares. Pleitos nocturnos y ambulancias se escuchan para llevarse algunos heridos de la zapatería que tenía otro giro en la noche. Muchas de ellas ya en manos del crimen organizado funcionan como esclavas sexuales. El cobro de piso es también para aquellos negocios que quieran el “servicio” de mujeres centroamericanas que bailen y promocionen el lugar.”³⁴

El atractivo del “dinero fácil” se traduce, para algunas mujeres, en el ingreso al círculo de la prostitución. La Casa de la Mujer ha registrado la situación de jóvenes adolescentes de los CONALEP

32 Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), 2014, *Trata de mujeres y niñas en Centroamérica*.

33 Casa de la Mujer de Palenque, entrevista, Palenque, 7 de octubre de 2019.

34 *Ídem*.

y del CECITECH, involucradas como *Baby Sugar* (protegidas) de algún hombre. Aun no se conoce si existe una red que controle este giro “ilegal”.



Foto: Migrantes laborando en las vías del tren en Pakal Na, Palenque. Octubre 2019

Tráfico de migrantes

La ruta de migración desde el Petén, Guatemala, es la más antigua; los migrantes transitan por Marqués de Comillas, Benemérito de las Américas, Palenque (Pakal Na) y Playas de Catuzajá, para subirse y desplazarse en *La Bestia*, el tren de carga que llega a Veracruz pasando por Tabasco. Hasta fechas recientes, el tráfico de personas en Palenque estaba controlado por el grupo delictivo salvadoreño Mara Salvatrucha, quien cobraba a los migrantes el acceso al techo del tren de carga y controlaba el tramo de la ruta migratoria desde Pakal Na hasta Arriaga, también en Chiapas.³⁵ Los migrantes que transitan por esta ruta son en su mayoría centroamericanos, aunque se han detectado africanos, árabes, chinos, haitianos y cubanos. Es notoria la corrupción de policías y agentes de migración que los extorsionan, así como la práctica de integrantes de comunidades que cobran piso para dejarlos pasar,

³⁵ International Crisis Group, 2018, *La frontera sur de México: seguridad, violencia y migración en la era Trump*, Informe sobre América Latina N°66, Brussels: ICG; Tourliere, Mathieu, “Los migrantes, carne del narco”, *Proceso*, 27 septiembre, 2013.

como lo atestiguó en 2011 la caravana al sur del Movimiento por la Paz con Justicia y Dignidad.³⁶ La Casa de la Mujer de Palenque denuncia una alta incidencia de violación a mujeres migrantes a lo largo de la vía del tren que comunica Palenque con Tabasco.³⁷

La estación del tren ubicada en Pakal Na representa el “punto de inicio” del sueño americano; sin embargo, su característica de territorio marginal la ha convertido también en un lugar donde los grupos criminales reclutan sicarios y operadores para actividades ilícitas.

Según la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, el futuro “polo de desarrollo” del megaproyecto Tren Maya es uno de los sitios de mayor peligrosidad para los migrantes en tránsito.³⁸

Homicidios dolosos

Aunque las cifras relativas a la incidencia de homicidios dolosos no se comparan con aquellas relativas a la Riviera Maya, y resultan más bajas de la media nacional, Palenque destaca a nivel estatal. En 2016, el Observatorio Ciudadano de Chiapas denunció la triste primacía de Palenque para este delito: 24 homicidios, que corresponden a un índice de 20 homicidios dolosos por cada 100.000 habitantes.³⁹ A partir de ese año y por los tres sucesivos el índice se ha mantenido estable, llegando a 25 homicidios durante los meses enero-octubre de 2019,⁴⁰ con lo cual la media resulta al alza (en sintonía con la tendencia nacional).

36 Entrevista a migrantes, Pakal Na, 11 de octubre de 2019; Bellinghausen, Hermann, “Caravana de Sicilia termina visita a Chiapas; piden desaparecer el INM”, *La Jornada*, 28 de septiembre de 2011.

37 Entrevista, Palenque, 7 de octubre de 2019.

38 Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH), Informe especial de secuestro a migrantes, 2011.

39 Observatorio Ciudadano de Chiapas, 2016, Reporte de Incidencia Delictiva Chiapas -Delitos de alto impacto, Segundo Trimestre 2016, LigaLab, ideas que unen A.C.

40 Sistema Nacional de Seguridad Pública, Datos Abiertos de Incidencia Delictiva 2019.

1.5 Violencia contra defensores del territorio en Chiapas

La presión sobre los territorios y los bienes comunes en Chiapas se expresa en el impulso a las actividades mineras, la extracción de petróleo y gas, la construcción de represas y la apertura al turismo de nuevos territorios. El despojo de tierra y territorios ocupados por los pueblos indígenas ha sido una constante en la historia reciente de la entidad: muestra de ello es el elevado número de reubicados y desplazados internos, aparentemente por conflictos intercomunitarios que, sin embargo, albergan en el fondo un conflicto por el control territorial. En todos los casos de despojo existe el mismo patrón: operadores del gobierno estatal, apoyados por policías o por grupos de choque en algunos casos, y siempre en la impunidad, atacan poblaciones de indígenas y simpatizantes zapatistas, forzándolos a dejar sus tierras. Las razones son variadas: desde los proyectos turísticos y de infraestructura (el caso del Centro Integralmente Planeado Palenque-Agua azul y la autopista San Cristóbal-Palenque) a los cultivos agroindustriales, entre otros, son decenas las comunidades desplazadas o que, por resistir, han padecido el asesinato de varios comuneros. Una constante en Chiapas es la intervención violenta y represiva de los representantes de los gobiernos locales, que tienen poderosos intereses en aprovechar los territorios indígenas. Según el Centro de Derechos Humanos Fray Bartolomé de las Casas, ligado a la diócesis de San Cristobal,

la estrategia del gobierno es moverse de manera sigilosa e ir de comunidad en comunidad para promocionar el proyecto de la supercarretera, a través de los presidentes municipales o funcionarios encomendados a convencer a las autoridades ejidales y/o comunales con la finalidad de llegar a un acuerdo por la expropiación de la tierras y asegurándoles que si no aceptan, de todos modos pasará la carretera y no recibirán nada del gobierno por no querer acordar el pago propuesto por este.⁴¹

La misma razón motiva la aumentada violencia en contra de defensores de derechos humanos y del territorio: siete personas fueron asesinadas tan solo en el año 2019, dos de ellos en la zona Selva Norte.

41 Centro de Derechos Humanos Fray Bartolomé de las Casas, 2014, Informe Los derechos humanos a debate. Entre el cinismo oficial y la Dignidad de los Pueblos.

José Luis Álvarez Flores, ambientalista, fue encontrado asesinado el 10 de junio 2019 en Emiliano Zapata. Esta comunidad, de la cual era originario, se ubica en los límites entre Tabasco y Chiapas -en la posible ruta del Tren Maya y. El *Tío Guato*, como se le conocía, era encargado de la Unidad de Manejo Ambiental Saraguato: la primera UMA de primates en México, que protege a los monos saraguatos del atropellamiento en la cercana carretera Catazajá-Escarcega. José Luis denunció la extracción desmedida de la arena del río Usumacinta para la construcción, alertando sobre los impactos que tendría el proyecto del Tren para el río.⁴²

Nora López León, bióloga, fue asesinada el 22 de agosto de 2019. Nora trabajaba en el Parque Ecoturístico Aluxes, ubicado en Palenque, donde coordinaba a un grupo de biólogos que se encargan de la conservación y reproducción de guacamaya rojas.⁴³ El caso fue resuelto rápidamente: la Fiscalía de Distrito Selva detuvo pocos días después a sus presuntos asesinos, que la matarían por despojarla de sus pertenencias.⁴⁴ El estado de Chiapas en el año de gobierno de Andrés Manuel López Obrador, ocupa el segundo lugar con más asesinatos de defensores del territorio y del medio ambiente. Sin contar con el número de indígenas y campesinos presos por defender su territorio y otros injustamente presos para el despojo de sus tierras, o bien por el corrupto sistema de justicia de Chiapas.⁴⁵

42 Ortuño, Gonzalo, "José Álvarez, Tío Guato, el ambientalista que fue asesinado por proteger la vida en el Usumacinta" *Animal Político*, 15 de Junio 2019, <https://www.animalpolitico.com/2019/06/quien-es-jose-alvarez-ambientalista-asesinado/>.

43 "¿Quién era Nora López, la ambientalista y bióloga asesinada en Chiapas?", *Heraldo de México*, 22 agosto 2019; "Asesinan a la ambientalista Nora Patricia López en Palenque, Chiapas", *Animal Político*, 22 de agosto de 2019, <https://www.animalpolitico.com/2019/08/investigacion-asesinato-ambientalista-nora-lopez-palenque-chiapas/>

44 Luna, Selene, "Detienen a 2 presuntos responsables del asesinato de la ambientalista Nora López", *Acustiknoticias*, 26 agosto de 2019, <https://acustiknoticias.com/2019/08/detienen-a-2-presuntos-responsables-del-asesinato-de-la-ambientalista-nora-lopez/>

45 Sinar Corzo Esquina, integrante del Comité Ciudadano Defensa de los Derechos Humanos Coloso de Piedra, hallado asesinado en Chiapas el 3 de enero de 2019. Noé Jiménez Jiménez, integrante de la Coordinadora Nacional Plan de Ayala Movimiento Nacional, hallado asesinado en Chiapas el 18 de enero de 2019. José Santiago Gómez Álvarez, del Movimiento por el Bienestar, la Paz y el Bien Común y la Justicia, hallado asesinado en Chiapas el 18 de enero de 2019. Bernardino García Hernández, defensor, hallado asesinado en Chiapas el 21 de enero de 2019. Estelina Gómez López, integrante de la Organización Popular Ricardo Flores Magón, hallada asesinada en Chiapas el 23

2. La zona urbana de Palenque. Especulación urbana y espejismo turístico

El documento programático de desarrollo urbano (PDU) de Palenque, elaborado en 2007, evidencia que las principales problemáticas de la cabecera Palenque y su colonia Pakal-na se relacionan con el crecimiento acelerado de la población urbana, la falta de control y programación en la urbanización y la ausencia de una visión en el gobierno local que busque garantizar los derechos básicos de la población. La revisión –no exhaustiva- de medios de comunicación local⁴⁶, los testimonios recogidos durante el trabajo de campo y el mismo PDU coinciden en la detección de algunos problemas, que expongo a continuación.

2.1 Servicios públicos y violación a los derechos fundamentales

Tanto la colonia Pakal Na como la cabecera de Palenque (aunque esta última en menor medida) padecen problemas similares en lo que corresponde a la escasa provisión o mala calidad de los servicios públicos (salud, seguridad, agua, drenaje, alumbrado, etc.) lo cual redundo en la violación de los derechos fundamentales de los habitantes⁴⁷ y finalmente una situación de violencia estructural⁴⁸ evidente en ambas zonas.

Se ha relacionado el acelerado incremento poblacional, ligado en parte al desarrollo turístico, con el surgimiento extemporáneo de nuevas colonias que no han sido dotadas de manera eficaz con servicios como drenaje, agua potable y recolección de basura.

La condición de marginalidad espacial y de marginación social de

de enero de 2019. Fuente: Antunez, Montserrat, “El saldo del año 1: 300 agresiones y 28 activistas muertos (incluso de la 4T) por rechazar proyectos”, *Sin Embargo*, 28 de noviembre 2019, <https://www.sinembargo.mx/28-11-2019/3686279>

46 El Diario de Palenque; el Heraldo de Chiapas; Chiapas Paralelo.

47 Me refiero a los principales derechos reconocidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos.

48 Determinada por el contexto de desigualdad y expresada en las condiciones de exclusión/explotación.

dichas colonias se vuelve un doble lastre, pues son señaladas como las responsables del elevado incremento en la contaminación del agua subterránea y de los ríos que cruzan la ciudad.

Agua potable y contaminación

De acuerdo al PDU Palenque,⁴⁹ los problemas ambientales y los riesgos más graves en Palenque y Pakal-Na son la “contaminación de agua y suelo, provocada por los desalojos directos tanto de aguas residuales como de desechos sólidos dentro de la misma estructura urbana”. El Sistema de Agua Potable (SAPAM) Palenque- Pakal Na se abastece de las aguas superficiales de los ríos Chacamax, Otulum y Trapiche. Todo el SAPAM está significativamente afectado por las malas condiciones de las tuberías y del sistema de bombeo, lo que determina frecuentes fugas y insuficiente suministro. Todos los entrevistados en Pakal-Na denunciaron fuertes problemas en el abasto de agua.

Asimismo, testimonios⁵⁰ recogidos denuncian un incremento en la escasez de agua que se extiende no sólo a la zona urbana sino a toda la cuenca de Palenque, hasta las comunidades que se encuentran en un rayo de hasta 70 km., debido a la presión sobre el acuífero determinada por el crecimiento urbano.

Salud

El sistema de seguridad social (Secretaría de Salud, IMSS, ISSTE e ISSTECH) en su conjunto reúne a 10 consultorios, un Hospital Regional con 30 camas, y un Centro de Salud, por lo cual hay a disposición *una* cama de hospital cada 3.994 habitantes. No hay unidades de cuidado intensivo. Según la organización Salud y Desarrollo Comunitario, con más de veinte años de trabajo en la región, “en el primer nivel de atención del Distrito Palenque hay 180 unidades médicas para 1989 comunidades de 11 municipios, esto es, un promedio de 11 comunidades por centro de salud, con atención 3 o 4 días de la semana y 20 consultas por día”.⁵¹ De lo

49 Plan de Desarrollo Urbano de Palenque, p.30.

50 Integrantes de la ONG Salud y Desarrollo Comunitario, Palenque; Casa de la Mujer de Palenque, entrevista, Palenque, 7 de octubre de 2019.

51 Salud y desarrollo Comunitario A.C. (SADEC), “Selva y Norte de Chiapas. La pan-

anterior se evidencia que el derecho a la salud está abiertamente violado y la vulnerabilidad social en este aspecto es muy elevada. Esta situación se hizo patente en el marco de la emergencia sanitaria por Covid-19, en la primavera de 2020, y en consecuencia se instaló un centro de salud con 12 camas y 2 ventiladores para todo el municipio.

Cultura

Es digno de nota que el PDU Palenque denuncie la deficiencia en el fomento y promoción de las actividades culturales, cuando la principal vocación del turismo a promover en la región sería cultural (relacionada con la visita a la Zona Arqueológica, que en el 2016 fue la más visitada de Chiapas)⁵² y de ecoturismo/turismo de aventura. No existen teatros, salas de exposiciones y cines, y la localidad de Pakal-Na carece totalmente de equipamiento cultural. En cuanto a la infraestructura cultural, la cabecera cuenta con la Casa de la Cultura, el Auditorio y la biblioteca. Se incluye en este rubro el Centro Social o Casino Ganadero, salón de usos múltiple de propiedad de la asociación ganadera y frecuentemente utilizado por las actividades políticas y sociales organizadas por el Ayuntamiento, lo cual pone de manifiesto el nivel de imbricación y colusión entre el poder político y el poder económico de este sector o élite local. Como dato anecdótico significativo, la Consulta a los pueblos indígenas sobre la reforma al artículo 2 constitucional en relación a los derechos de los pueblos indígenas, realizada en septiembre de 2019, se llevó a cabo en este lugar, en abierto escarnio a la historia regional de explotación y segregación étnica.

2.2 Incremento poblacional, crecimiento urbano y especulación de tierra

En la zona urbana de Palenque la población flotante estacional se relaciona con las temporadas de trabajo para campesinos e indígenas de las comunidades cercanas en la región, pero también con los periodos de mayor flujo de migrantes centroamericanos. Por su

demia en medio de la miseria”, *La Jornada del Campo* n. 151, abril 2020.

52 Secretaría de Turismo, 2017, *Anuario Estadístico y Geográfico de Chiapas*, <https://www.datatur.sectur.gob.mx> > ITxEF_Docs > CHIS_ANUARIO_PDF.

parte, la creación de nuevas “ofertas de turismo” han determinado el incremento poblacional y por lo tanto el crecimiento urbano.

La tenencia de la tierra, en la zona urbana de Palenque- Pakal Na es propiedad privada; en las unidades territoriales ubicadas alrededor de Palenque, el régimen de propiedad es privado, mientras que las unidades ubicadas alrededor de Pakal Na, el régimen principalmente ejidal. Según el PDU de Palenque, “el crecimiento acelerado de la población, además de provocar una fuerte presión sobre zonas de preservación natural, ha sido un factor crítico en la formación durante la última década de numerosos asentamientos irregulares con graves deficiencias de infraestructura y equipamiento urbano”.⁵³ Esto ha sido posible por el desarrollo de un mercado informal de venta de predios, favorecido por la ausencia de regulación u ordenamiento territorial por parte de la instancia municipal; situación que ha favorecido la especulación sobre las tierras, principalmente de régimen ejidal.

Las tierras de propiedad social han sido las principales afectadas por el desarrollo urbano, comercial e industrial a lo largo del corredor que conecta los dos núcleos de población (tramo de la carretera Ocosingo-Catazajá que conecta también la cabecera con el Aeropuerto, recién remodelado y rebautizado “El Boulevard”).

2.3 Palenque y el turismo: polo de atracción y carácter marginal

La ciudad es uno de los principales destinos turísticos de Chiapas, y su notoriedad ha ido creciendo contemporáneamente con el posicionamiento del estado como meta de diversión a nivel nacional e internacional. El principio de tal posicionamiento se puede identificar con el arranque del Programa Mundo Maya (1991-1992), que involucra a Guatemala, Belice, El Salvador, Honduras y los estados mexicanos de Chiapas, Campeche, Quintana Roo y Yucatán y cuyo objetivo oficial es la creación de nuevos productos turísticos en “el marco del turismo sustentable”, con lo cual se propiciaría el desarrollo en la región.⁵⁴

⁵³ Plan de Desarrollo Urbano de Palenque, p.14.

⁵⁴ Secretaría de Turismo (SEDETUR), “Programa Mundo Maya”, <http://www.sectur.gob.mx>

Según el documento *Chiapas 2015, Plan de Estrategia y Competitividad Turística*, “el mayor volumen de actividad turística estatal gira en torno al *turismo cultural*” identificado en la visión oficial por “arqueología, culturas vivas, folklore y tradiciones”. En esta tipología se reconocerían el 28% de los turistas que visitan el estado. Por otro lado, el *ecoturismo* y el *turismo de aventura* reunirían cada uno el 23% de la afluencia turística, con lo cual el perfil turístico estatal se caracteriza netamente por el énfasis en el disfrute de productos culturales y de atractivos naturales, incluyendo tanto las manifestaciones culturales indígenas como sus paisajes, territorios y bienes comunes naturales. En la caracterización de ecoturismo y turismo de aventura se ha posicionado la región Selva Norte y los corredores turísticos Palenque-Ocosingo (que incluye las Cascadas de Agua Azul y la zona arqueológica de Toniná) y Palenque-Bonampak (hasta la zona arqueológica de Yaxchilán).

Actualmente Palenque es la tercera ciudad más visitada del estado, después de Tuxtla y San Cristóbal de Las Casas, y la cuarta por la cantidad de “derrama económica” obtenida por los establecimientos ligados al sector turístico. Desde el 2010 al 2017, el PIB de sectores relacionados con el turismo a nivel estatal se ha mantenido en alrededor del 7% del PIB total. Sin embargo, es importante señalar que, actualmente, dicha derrama es escasa si comparada con otros destinos del “Mundo Maya”: un ejemplo es Isla Mujeres, cuya derrama en 2017 fue poco inferior a la de Palenque (2.534.015.964 millones de pesos) pero en correspondencia de la mitad de visitantes (505,911 personas).⁵⁵

Palenque reúne el 10% de la infraestructura destinada al hospedaje de turistas en el estado⁵⁶. En su mayoría se trata de estructuras de clase económica y se publicitan sólo cuatro hoteles de cinco estrellas, lo cual evidencia que la oferta turística actual no está destinada a un turismo exclusivo o de lujo. Asimismo, según autoridades locales y empresarios del sector, la estancia en Palenque es muy corta (de uno a tres días); en este lapso los visitantes recorren las

gob.mx/programas/programas-regionales/programa-mundo-maya/

55 SEDETUR-Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2017, *Indicadores Turísticos Enero - Diciembre 2017*.

56 Reporte Estadístico de Indicadores del Sector Turístico de Chiapas, enero-noviembre 2019.

otras metas turísticas que conforman la red de atractivos de la zona (principalmente la Zona Arqueológica y en segundo lugar las cascadas de Agua Azul y Misol-Ha) y para las cuales la ciudad de Palenque desempeña la función de base logística para el servicio de hospedaje. Una mención específica merece la Zona Arqueológica, que es la tercera más visitada de toda la región maya de México (después de Chichén Itzá y Tulum). Su notoriedad ha crecido mucho en la última década, duplicando el número de visitantes: de 316.986 en 2010 a 736.689 en 2019.⁵⁷

Ingresos por turismo en Palenque, 2000-2019

Periodo	Visitantes	Derrama Económica
2000 (enero-diciembre)	360,874	
2007 (enero-diciembre)	737,026	
2017 (enero-diciembre)	996,257	\$2,989,927,843
2018 (enero-diciembre)	880,659	\$2,554,781,912
2019 (enero-noviembre)	918,913	\$2,433,007,662

Fuente: 2017-2019: Reporte estadístico de Indicadores del Sector Turístico de Chiapas, Secretaría de Turismo, Gobierno del Estado de Chiapas; 2000-2007: Chiapas 2015-Plan de estrategia y Competitividad Turística, Organización Mundial de Turismo, OMT-Themis, SECTUR, Gobierno del Estado de Chiapas.

Por lo anterior Palenque, a pesar de formar parte de la red de Pueblos Mágicos, no es una ciudad turística sino más bien un sitio de servicios turísticos en función de la red de destinos culturales, ecoturísticos y de aventura con los cuales se ha construido la oferta turística de la región Selva-Norte de Chiapas. El desarrollo mismo de la ciudad refleja esta condición marginal: el cuidado a la imagen urbana se reduce a las avenidas principales de las colonias Centro y La Cañada (corredor turístico), y al tramo de la carretera federal 199 rebautizado El Boulevard (corredor de servicios), mientras que en las calles secundarias de otras colonias, sobre todo nuevas, falta pavimentación y existe una deficiencia en los servicios básicos.

57 CEIEG, <http://www.ceieg.chiapas.gob.mx/home/chiapas-estadisticas-del-sector-turismo/>

3. Pakal Na: el km.0 de la desigualdad

El km. 0 del megaproyecto Tren Maya está ubicado en la colonia Pakal Na, ubicada a 4 km. de la cabecera municipal de Palenque y cercana al aeropuerto “internacional” de Palenque (inaugurado en 2014 y donde, hasta la fecha, sólo llegan vuelos de Interjet). Frente a la nueva terminal, al otro lado de la carretera federal Ocosingo-Catazajá, se encuentra el antiguo aeropuerto (pista de avionetas) de Palenque, actualmente en desuso. La propiedad del terreno es federal, y por tal razón ha sido designado como núcleo del desarrollo urbano proyectado por el tren. En la antigua pista de aterrizaje, el 16 de diciembre de 2018 el presidente López Obrador encabezó un acto oficial que denominó “Ritual de los Pueblos Originarios a la Madre Tierra para Anuencia del Tren Maya”, en el cual puso la primera piedra y dio oficialmente inicio al megaproyecto.

Pakal Na se funda a finales del siglo XIX en concomitancia de la construcción del ferrocarril, aunque su desarrollo más importante inicia en la segunda mitad de los años setenta y crece alrededor de la estación del tren. Sus habitantes compraron terrenos a partir de lotificaciones “extemporáneas”, en principio muy amplio y sucesivamente más pequeño; otros se asentaron de manera irregular a lo largo de las vías del tren, y actualmente siguen sin tener ningún documento que acredite su residencia en el lugar desde hace varias décadas. Para ellos, el proyecto del tren representa una amenaza de desalojo que los arroja en la incertidumbre sobre su futuro: ¿tendrán que dejar su casa? ¿Dónde serán reubicados? Por sus características, Pakal Na es un asentamiento semi-urbano, donde las personas acostumbran criar animales de corral en sus patios; esta forma de vida genera preocupaciones sobre las condiciones en las que se dará la posible reubicación, que no permitirá su reproducción.

Actualmente en la colonia viven alrededor de 7.000 personas sobre una extensión de 211 has. La colonia se desarrolla a lo largo de la carretera (eje norte-sur) y de la vía del tren (eje oriente-poniente). El parque central, antigua pista de avionetas, está ubicado justo en el cruce entre las dos vialidades, y a un costado de la estación del ferrocarril, actualmente operada por la compañía Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.



Foto: Casas de cemento a la orilla del paso del tren, Pakal Na, Palenque. Octubre 2019



Foto: Familia a un costado de la vía del tren. Pakal Na, Palenque. Octubre 2019

La colonia ha crecido paulatinamente por la expulsión/atracción de la cabecera municipal, pues los precios de la venta o renta de viviendas o terrenos son inferiores a Palenque. Los pobladores entrevistados refieren que la mayor parte de sus habitantes trabajan en la cabecera; en Pakal Na no se encuentran oportunidades de empleo, ya que las principales actividades económicas son una cementera, una comercializadora de materiales, dos tiendas de abarrotes y alguna carpintería. En este aspecto reside la mayor esperanza relativa al proyecto Tren Maya, cuyos representantes han llegado a prometer empleos en las obras de construcción; por otro lado, los residentes no tienen expectativas sobre la “derrama económica” más allá de la etapa de construcción de infraestructura en la que esperan ser empleados.⁵⁸

3.1 Carencias y derechos violados

Los entrevistados en Pakal Na mencionaron que anteriormente cada casa contaba con un pozo, pero a partir de que se conectó la red hídrica del acueducto, todos denunciaron fuertes problemas en el abasto de agua. La red de drenaje existente “está totalmente desarticulada, ninguna sección se comunica con las otras y todas descargan en el interior mismo de la mancha urbana, en suelos baldíos, cañadas, arroyos y sobre la vía pública”.⁵⁹

Con respecto a la energía eléctrica los entrevistados denuncian frecuentes cortes, debido tal vez a la baja potencia de los transformadores frente a un incremento en el consumo. Afirman que “el ingeniero del Tren Maya” (presumiblemente Norberto Felipe Martínez Salazar, coordinador de infraestructura de Palenque, que tuvimos la oportunidad de entrevistar en Pakal Na) prometió la remodelación del sistema de suministro de agua y de energía eléctrica. Finalmente, buena parte de las calles de la colonia no están pavimentadas.

En lo que corresponde con el acceso a los servicios de salud, Pakal Na cuenta solamente con una Casa de Salud, donde la atención médica es intermitente y cuya principal función es el seguimiento, por

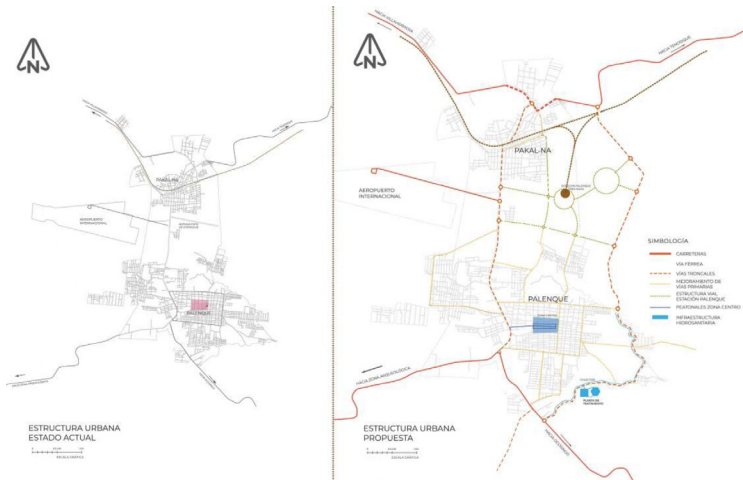
58 Agente Municipal de Pakal Na, entrevista, 10 de octubre de 2019.

59 Plan de Desarrollo Urbano de Palenque, p.18.

parte de las dos enfermeras empleadas, a los programas de vacunas impulsados por los programas gubernamentales Oportunidades/Progres a/Prospera.

3.2 Segregación espacial

Dese hace al menos una década la administración municipal de se ha propuesto, sin realizarlo “descongestionar la zona centro de Palenque”, proyectando en los suelos ejidales “con gran potencial” el cambio a uso habitacional⁶⁰ para regular el crecimiento. La referencia es a las colonias surgidas en la región septentrional de la ciudad, que colindan con las zonas federales del nuevo y antiguo aeropuerto (futura estación del Tren Maya y nuevo centro de población). Asimismo se planeaba generar espacios habitacionales en la parte oriente de Pakal Na, “considerando que dicha zona tiene gran potencial industrial y que también requiere de espacios habitacionales para complementar los procesos de urbanización”.



Estructura urbana de Palenque-Pakal Na: la actualidad y el proyecto de de la nueva zona turística con estación del Tren. Fuente: FONATUR-Tren Maya, “Un proyecto de reordenamiento territorial para el sureste”, presentación de PowerPoint, Marzo 2019.

60 *Ídem*, p.15



Foto: Entrada al viejo aeropuerto de Pakal Na, Palenque. Octubre 2019.



Foto: Pista del viejo aeropuerto de Pakal Na, Palenque. Octubre 2019

Comparando estos planteamientos con las obras planeadas en el proyecto Tren Maya emerge que el nuevo centro de población o “polo de desarrollo” está proyectado justo en la zona de la ciudad que se proyectaba impulsar como zona habitacional. Sin embargo la extensión apreciable en los planos difundidos por FONATUR rebasa ampliamente el territorio considerado como “urbanizable” por el PDU en 2007, abarcando el antiguo aeropuerto; la “zona urbanizable” y la “zona de amortiguamiento” entre los dos núcleos urbanos. Hasta el momento no se ha difundido información sobre la modalidad para que FONATUR adquiera/rente/incluya a FIBRA las tierras al oriente de la zona federal del viejo aeropuerto (15 mil has. adicionales a las 25 mil que conforman la zona federal).



Foto: Migrantes en Pakal Na, Palenque. Octubre 2019



Foto: Así imagina FONATUR la estación del Tren en Pakal Na. Fuente: FONATUR-Tren Maya, “Un proyecto de reordenamiento territorial para el sureste”, presentación de PowerPoint, Marzo 2019.

Este tipo de desarrollo urbano prevé la inserción de la zona “turística y de servicios” como una cuña o enclave entre las periferias urbanas de Palenque y de Pakal Na, lo cual pudiera tener distintos efectos en relación al desarrollo urbano y la tenencia de la tierra: a. profundizar la segregación espacial entre la cabecera y su anexo turístico y la colonia popular-industrial, separadas por el aeropuerto, la estación del tren y la nueva urbanización turística; b. incrementar la especulación sobre la tierra, tanto aquella incluida en la nueva urbanización como aquellas colindantes, esto es, los predios que conforman la misma colonia de Pakal Na; c. en consecuencia de esto, propiciar el desplazamiento de los antiguos pobladores.

En relación con esta problemática surge también la interrogante sobre el “desarrollo” previsto como objetivo del proyecto Tren Maya y su posible “derrama” sobre Pakal Na. Según el responsable de infraestructura del Tren Maya en Palenque, Norberto Martínez, la presencia de un inmueble o conjunto inmobiliario con determinado valor –económico, simbólico, cultural- en un contexto determinado, enriquece de valor al contexto mismo: esta visión justifica la intervención institucional en aras de la transformación del territorio considerado, de antemano, carente de valor.⁶¹ Es posible que la creación de una zona urbanísticamente planeada y bien surtida de servicios públicos contigua a la colonia active un círculo virtuoso de desarrollo económico y social: para esto, sin embargo, no sería suficiente la implantación de un polo urbanístico “bonito”, sino la intervención estatal en la provisión de seguridad, dotación de servicios básicos, apoyo a las actividades productivas, fomento a la cultura, etc. Consideradas las actuales condiciones de la colonia y el *modus operandi* de la política y los políticos locales, el desarrollo focalizado en un polo podría más bien evidenciar aún más la desigualdad existente en cuanto a estructura social y urbanística entre la cabecera y la colonia popular, y detonar un círculo de conflictos y violencia ligada al desarrollo, esto sí, de muchas actividades económicas ilícitas, junto con las abundantes oportunidades para la corrupción y el desvío de fondos en el contexto de la obra. Información periodística denuncia que, en octubre de 2019, ya había empezado parte de las múltiples estrategias de especulación sobre la tierra que detonará el proyecto del Tren: la recién invasión (por parte de grupos ligados a Antorcha Campesina) de terrenos federales cercanos a Pakal Na que serán desalojados al iniciar la obra, con el evidente objetivo de cobrar el dinero de la indemnización por el desalojo.⁶²

3.3 Inseguridad y violencia

La inseguridad y las distintas dimensiones de la violencia son una realidad cotidiana que los habitantes de Pakal Na comparten con Palenque. Un importante elemento que los

61 Norberto Felipe Martínez Salazar, coordinador de infraestructura de Palenque, FONATUR-Tren Maya, entrevista, Pakal Na, 10 de octubre de 2019.

62“Se apropiaron de zona federal del Tren Maya”, Diario Basta!, 1 de octubre 2019.

entrevistados, principalmente mujeres, destacan como problema urgente en Pakal Na es la creciente presencia de migrantes centroamericanos que llegan hasta allí con los trenes de carga y se establecen por largas temporadas. Desde el 2012 existe en Pakal Na el Albergue Casa del Caminate J'tatik Samuel Ruiz, y un gimnasio, habilitado por la ACNUR justo en el parque principal. El cambio en las políticas migratorias de EEUU y por consiguiente de México insta a aquellos migrantes que solicitan asilo humanitario permanecer en la región dónde realizaron la solicitud hasta que reciban la resolución a su demanda, por lo cual la estancia de los migrantes se ha alargado. El flujo aproximado en la Casa del Migrante es de tres mil personas cada mes.⁶³



Foto: Auditorio transformado en gimnasio y hospedaje de la ACNUR, en Pakal Na, Palenque, Chiapas. Octubre 2019



Foto: Plaza de la comunidad de Pakal Na, Palenque. Octubre 2019

63 Guillén Monterrosa, Alexis y Pérez Muñoz, Mauricio, 2014, "Solidaridad en el camino. Atlas de organizaciones de apoyo a personas migrantes centroamericanas", México: Centro de Investigación y Capacitación Propuesta Cívica.

La población de Pakal Na vive con incomodidad y miedo la larga permanencia de los migrantes, principalmente hombres solos que perciben un subsidio de ACNUR, que le permite subsistir precariamente sin emplearse. Las mujeres denuncian reiterados acosos por parte de aquellos que estacionan todo el día en el parque o detrás de la estación del tren; alertan sobre la transformación de las conductas cotidianas a causa del miedo, por lo cual reducen al mínimo las salidas en la noche y buscan siempre acompañar los niños a la escuela, pues también los menores han sido objeto de acoso y agresiones.

Esta situación ha generado un fuerte resentimiento de los habitantes hacia los migrantes, aún cuando la colonia siempre fue cruce y lugar de tránsito de personas y mercancías. El miedo y molestia hacia los migrantes provoca un sentimiento de mayor vulnerabilidad y de mayor exclusión, pues es un motivo más para la estigmatización de la colonia. Estas razones motivaron la agresión violenta, en marzo de 2020, de los habitantes de Pakal Na hacia el grupo de migrantes alojados en el auditorio de la plaza central, del cual fueron desalojados e incineradas sus pertenencias.⁶⁴

4. Conclusión: Entramado de violaciones y violencias

El contexto esbozado en los apartados anteriores muestra en primer lugar una sistemática falta de acceso a los servicios básicos (cuidados primarios de salud; uso de agua limpia e instalaciones sanitarias adecuadas; educación básica) para la mayor parte de la población del municipio, principalmente de la zona rural pero también de la zona urbana. De acuerdo con la UNICEF, “al negar el acceso a los servicios sociales básicos, los gobiernos violan los derechos humanos de sus ciudadanos”.⁶⁵

La más reiterada violación es al derecho humano a la salud, evidente en la asombrosa escasez de servicios médicos y atención

64 Jiménez, Abraham, “Expulsan a migrantes de comunidad de Chiapas”, *Milenio*, 2 de marzo de 2020; Langner, Ana, “Injustificable, cualquier expresión xenofóbica: Acnur, Conapred e INM”, *La Jornada*, 4 de marzo de 2020.

65 Santosh Mehrotra, Jan Vandemoortele y Enrique Delamonica, 2000, *¿Servicios básicos para todos? El gasto público y la dimensión social de la pobreza*, Florencia: Centro de Investigaciones Innocenti de UNICEF, p. 6.

hospitalaria pública, en la generalizada falta de agua entubada y la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas, así como del hábitat en general en las zonas interesadas por el cultivo y el procesamiento de la palma africana y otros productos agroindustriales. En general, el conjunto de las condiciones de vida en el municipio representa una violación rotunda al “nivel de vida adecuado” que demanda la Declaración Universal de los Derechos Humanos (art. 25), lo cual es agravado también por la violencia directa que padecen los habitantes.

El Tren Maya y los derechos a la salud y a la vida

En la coyuntura de la emergencia sanitaria determinada por la difusión del virus Covid-19, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) anunció el inicio de la construcción del primer tramo del Tren, que va de Palenque a Escárcega, a principio de mayo 2020. En esta etapa, declaró, se emplearían 850 personas en el armado de campamentos de trabajo; junto con el número previsto de empleos indirectos, preveía 2975 personas movilizándose en plena fase 3 de la pandemia. “Lo que evidentemente [...] incrementa el riesgo de contagio acelerado en nuestro municipio y las probabilidades de muerte”, expresa el texto de un amparo interpuesto en contra de esta acción.

El 8 de mayo 2020 se dio a conocer la respuesta a la demanda de amparo interpuesta por integrantes del pueblo indígena maya ch'ol de los municipios de Palenque, Salto de Agua y Ocosingo, en la que se señalaba la violación de los derechos a la salud y a la vida que implica el inicio de las obras de construcción del megaproyecto Tren Maya en el contexto de contingencia sanitaria por el Covid-19. La demanda se contrapone al decreto presidencial del 23 de abril que declaró “programas prioritarios”, y por lo tanto exentes de la suspensión de actividades, los megaproyectos Tren Maya, Corredor Transístmico, Aeropuerto Felipe Ángeles y la refinería de Dos Bocas, entre otros. La misma indicación se encuentra en el acuerdo de la Secretaría de Salud el 6 de abril, que considera indispensable la producción de insumos para la construcción de dichas obras. Frente a esto, la sentencia emitida por la Juez Segunda de Distrito

de Amparo y Juicios Penales Federales del estado de Chiapas determinó la suspensión provisional del megaproyecto ferroviario, pues el derecho a la salud tiene “valor preponderante”; asimismo, afirma que “de continuar dichas obras se expondrá a números personas a actividades en zonas públicas en pleno confinamiento, poniendo en riesgo su derecho a la vida”.

Detener el avance de la obra y adoptar medidas precautorias para garantizar la salud de la población es también la exigencia de la queja interpuesta antes la Comisión Nacional de los Derechos Humanos por organizaciones maya de la península de Yucatán el pasado 6 de mayo.

Lo expuesto en las páginas anteriores muestra que el respeto al derecho a la salud no es una demanda coyuntural, sino una carencia estructural que se vería agravada en condiciones emergenciales.

Frente a esto, la emergencia sanitaria pone de manifiesto la necesidad de garantizar el respeto a los derechos humanos básicos, entre ellos la salud, como responsabilidad institucional prioritaria en todo momento, y más aún en el contexto de extrema vulnerabilidad que actualmente sufre la población indígena y rural frente a la pandemia de Covid-19. El impulso a obras de infraestructura destinadas a la industria turística, como es el Tren Maya, no tiene ninguna relación con el derecho a la salud y a la vida.

Por su parte, los pueblos indígenas de la región saben que el cuidado mutuo es el corazón de la salud comunitaria. La autonomía zapatista, y su sistema de salud que incluye promotores de salud, huseras, hierberos e infraestructura propia, ha permitido un gran avance en la calidad de vida de las comunidades, recuerda Saúl Hernández, coordinador de Salud y Desarrollo Comunitario A.C. Las zonas zapatistas en Chiapas se adelantaron a las medidas de “sana distancia” y, desde marzo, se declararon en alerta roja ante el Covid-19 cerrando el acceso a su territorio. En las zonas Selva y Norte, los promotores de salud autónomos elaboraron guías y manuales de orientación para la prevención de contagios.

La Consulta indígena sobre el Tren Maya: violación a los derechos indígenas y consenso cautivo

En los meses sucesivos a la elección de López Obrador para la Presidencia de la República se dieron a conocer a grandes rasgos los datos del megaproyecto, impulsado con fuerza desde el Ejecutivo y que fue objeto de una Consulta Nacional —procedimiento sin ningún fundamento legal— los días 24 y 25 de noviembre de 2018, junto con un paquete de diez programas prioritarios. De los 946 081 participantes, el 89.9 % votó a favor del proyecto. De todos modos, antes de dicha “Consulta”, el presidente se adelantó a afirmar que la construcción del Tren Maya arrancaría el 16 de diciembre de 2018, dio a conocer la ruta y los tramos, y anunció la licitación del proyecto. Un año y medio después, en junio de 2020, aún no se conoce el Plan Maestro ni los proyectos ejecutivos y no se han dado a conocer las evaluaciones de impacto ambiental y social.

En ausencia de información básica y exhaustiva sobre los fundamentos y los alcances del megaproyecto de infraestructura, turístico y de ordenamiento territorial, entre diciembre de 2018 y enero de 2019 el Ejecutivo y distintas dependencias del gobierno han llevado a cabo un sinnúmero de actos de autoridad que, en su conjunto, constituyen graves y reiteradas violaciones al carácter previo de la consulta. Aclaro que “previa” no significa antes de que inicie materialmente la obra, sino que “desde las primeras etapas de la elaboración y planificación de la medida propuesta”.⁶⁶ Antes de todo, primero que nada, hay que consultar a la población indígena interesada.

El primer acto consistió en el “Ritual de los Pueblos Originarios a la Madre Tierra para Anuencia del Tren Maya”, encabezado por el presidente de la República en la pista del antiguo aeropuerto de Palenque, Chiapas, en el contexto del cual el mandatario colocó la “primera piedra” de la obra. El evento político tuvo la abierta intención de legitimar el proyecto incursionando en la dimensión ritual, que tiene particular relevancia en las culturas indígenas; organizaciones indígenas denunciaron el uso político e

⁶⁶ Corte Interamericana de los Derechos Humanos, 2012, *Pueblo indígena kichwa de Sarayaku vs. Ecuador*. Resumen oficial emitido por la Corte Interamericana. Sentencia del 27 de junio de 2012 (Fondo y reparaciones).

instrumental de la práctica ceremonial y de los símbolos maya por parte de funcionarios ajenos a los mismos pueblos.

El 15 de noviembre de 2019 se dio a conocer, después de casi un año de arranque del proyecto, la convocatoria para el proceso de consulta a los pueblos indígenas “que se encuentran en el área de influencia del Proyecto, respecto de su participación en la implementación de dicho proyecto, así como en la distribución justa y equitativa de los beneficios”.⁶⁷ Los tiempos del proceso resultaron muy apretados: quince días después de la difusión de la convocatoria se llevaron a cabo las asambleas informativas, y después de otros quince días, el 15 de diciembre 2019, las asambleas consultivas.

El proceso, como era de esperarse, dio como resultado la aprobación al Tren Maya, con un porcentaje favorable del 92.3 % del total de los 100 940 votantes; en términos absolutos, quienes votaron por el sí corresponden apenas al 2.78 % de los 3 344 522 personas que habitan en los 84 municipios donde se realizó la consulta.⁶⁸ Esto se debe a las propias características del proceso consultivo, dirigido a autoridades e instituciones representativas de los pueblos indígenas y no a la población en general; sin embargo, fuentes entrevistadas refieren que no fueron invitadas, ni fueron reconocidas como tales las autoridades tradicionales y las instancias de representación colectiva indígena. Se reconocieron como autoridades indígenas solo aquellas que están insertas en la institucionalidad estatal, esto es, las autoridades agrarias —Comisariados Ejidales y de Bienes Comunales— y administrativas —agentes, comisarios o delegados municipales—. ⁶⁹

67 INPI (Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas), 2019, “Convocatoria y Protocolo para el Proceso de Consulta Indígena sobre el Proyecto de Desarrollo Tren Maya. Proceso de Consulta Indígena y Jornada de Ejercicio Participativo Ciudadano sobre el Proyecto de Desarrollo Tren Maya”. México: Gobierno de la República.

68 “EZLN acusa que fue un engaño consulta del tren maya” (2019). En *Riodoce*, 20 de diciembre. Disponible en: <https://riodoce.mx/2019/12/20/ezln-acusa-que-fue-un-engaño-consulta-del-tren-maya/> (consultado el 3 de enero de 2020).

69 Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible, 2019, “Consulta Indígena sobre el megaproyecto Tren Maya incumple convenio 169 de la OIT; violaciones podrían judicializarse”. México: CCMSS, 11 de diciembre, <https://www.ccmss.org.mx/consulta-indigena-sobre-el-megaproyecto-tren-maya-incumple-convenio-169-de-la-oit-violaciones-podrian-judicializarse/>

Este punto es de gran relevancia porque implica un desconocimiento profundo de los derechos sustantivos a la libre determinación y la autonomía, que incluyen la facultad para los pueblos indígenas de elegir sus propias formas de gobierno.

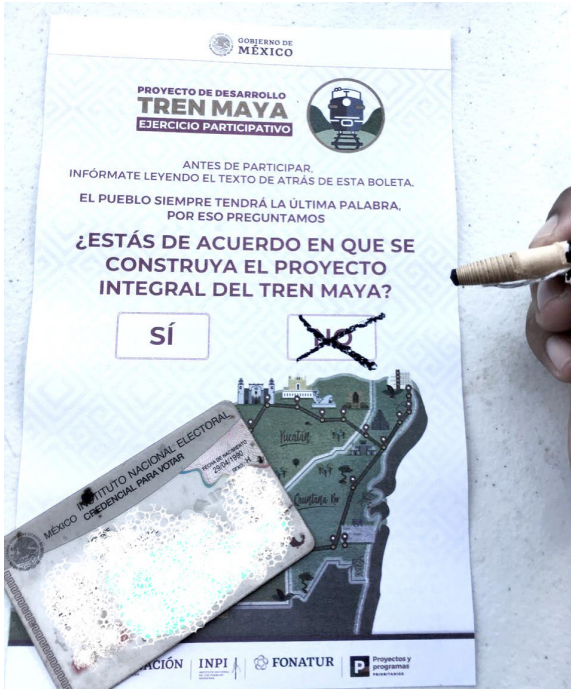


Foto: Consulta

Otro elemento de gran relevancia en este recién concluido proceso de consulta, señalado por la Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, fue que “las personas de las comunidades expresaban su conformidad con el proyecto como un medio para recibir atención a necesidades básicas como agua, salud, educación, trabajo, vivienda, medio ambiente sano y cultura, lógica que afecta el carácter libre de la consulta”.⁷⁰ En el caso de la Asamblea Informativa celebrada en Palenque, Chis. según el reporte de la Secretaría de Educación Pública que

⁷⁰ Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, 2019, “El proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia”. México: ONU-DH, 19 de diciembre.

estuvo presente en esa etapa, en concomitancia con las asambleas se instalaron mesas de atención de la Secretaría de Bienestar para regularizar el acceso a programas sociales de quien lo requiriera. El Acta de Acuerdo de la Asamblea Regional Consultiva, realizada en Palenque el 15 de diciembre, reporta la participación de 181 personas de 50 comunidades, esto es, el 43% de las convocadas. Las 30 intervenciones de los representantes agrarios de las comunidades, resumidas en el Acta, expresan el “apoyo” a la obra junto con la solicitud de servicios básicos, entre los que destaca la reiterada exigencia de clínicas, consultorios, hospitales, personal médico y medicamentos, drenaje y agua potable.⁷¹ Al igual que en el caso del Corredor Transístmico, la Secretaría de Bienestar ofreció la resolución de tales demandas condicionándola, indirectamente, con la anuencia al proyecto.

Esto enfatiza la grave carencia en lo que corresponde a los servicios básicos para la población indígena, lo cual redundaría en la violación de sus derechos fundamentales; sin embargo, la dinámica resultó en una suerte de intercambio político entre la atención a los derechos ciudadanos por parte de las instituciones, a cambio de la anuencia al megaproyecto y la intervención territorial.

Violencia directa y estructural

En segundo lugar es evidente el nivel muy elevado de violencia en sus tres dimensiones: directa, estructural y cultural.⁷²

La violencia directa, más perceptible, se muestra en la presencia arraigada de organizaciones que se dedican al tráfico de personas y de droga; en la explotación sexual de mujeres, en su mayoría indígenas y migrantes; en la elevada tasa de homicidios dolosos.

71 Secretaría de Gobernación, FONATUR, Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, *Acta de la Asamblea Regional Consultiva de los pueblos: tseltal y ch'ol, respecto de la consulta libre, previa e informada, sobre el “Proyecto de desarrollo Tren Maya”, celebrada en la comunidad de Palenque, estado de Chiapas, los días catorce de diciembre de 2019, mecanoscrito.*

72 Galtung, Johan, 1998, *Tras la violencia, 3R: reconstrucción, reconciliación, resolución. Afrontando los efectos visibles e invisibles de la guerra y la violencia*, Bizkaia: Gernika Gogoratuz.

Este tipo de violencia es expresada por la mayoría de las y los entrevistados, principalmente en la zona urbana y en menor medida en la zona rural de Palenque y Chilón, en la preocupación por su seguridad en utilizar el espacio público (plazas, calles), en el cual se perciben vulnerables. Las personas migrantes, en ocasiones implicados en las redes de la economía ilegal ya sea por su trayectoria anterior o bien porque son cooptados u obligados a involucrarse en ellas, es otro elemento que es percibido como riesgo para la seguridad. Finalmente, la conflictividad social ligada a problemas estructurales (despojo, racismo, explotación) y marcada por una elevada politización se degrada frecuentemente en violencia, pues son pocas las posibilidades para la transformación positiva de los conflictos de esta índole.

Por otro lado, es presente un alto nivel de violencia estructural. Este tipo de violencia es determinada por la *desigualdad*, relacionada con los procesos económicos de acumulación capitalista. Se manifiesta en la *exclusión social*, que implica la falta de acceso a las oportunidades, y en la *explotación*, que conlleva el acceso inequitativo a los bienes materiales.⁷³ La falta de acceso a los servicios básicos es una importante expresión de violencia estructural, así como la segregación entre las colonias populares y las zonas turísticas de la ciudad de Palenque. La violencia cultural se hace evidente en la discriminación y la exclusión de la población indígena, históricamente explotada en las fincas ganaderas y actualmente objeto de violación a los derechos fundamentales en lo que corresponde al despojo y contaminación de sus territorios por las actividades extractivas y la ganadería.

73 Arzate Salgado, Jorge, 2008, "Política y cambio social en América Latina. Una evaluación teórico-normativa", en *Violencia, ciudadanía y desarrollo: perspectivas desde Iberoamérica*, México: Universidad Autónoma del Estado de México-Porrúa, pp. 107-126

Turismo, infraestructura y ordenamiento territorial: lecciones chiapanecas

En los apartados que siguen se discuten tres de los cuatro elementos centrales del megaproyecto, que consisten en el “*ordenamiento territorial, infraestructura, crecimiento económico y turismo sostenible*” (trenmaya.gob.mx). Por cada elemento se identificó un antecedente de obras o proyectos impulsados anteriormente en la región o en el estado con objetivos análogos o muy parecidos a los que propone el Tren Maya. En cuanto a los aspectos de turismo sostenible e infraestructura, el Tren Maya implica la reactivación de proyectos ya existentes, que fueron suspendidos por la elevada conflictividad social que detonaron: el Centro Integralmente Planeado Palenque-Agua Azul (CIPP) y la autopista San Cristóbal de Las Casas-Palenque, incluida en el proyecto del CIPP. Con respecto al ordenamiento territorial, que para el Tren Maya se concreta principalmente en la creación de centros urbanos -llamados también “polos de desarrollo” por FONATUR y “comunidades sostenibles” por la Agencia ONU-Hábitat- en Chiapas existe el antecedente de una análoga política de reubicación poblacional impulsada con el propósito de “reducir la marginación”: las Ciudades Rurales Sustentables (CRS), actualmente casi despobladas. El estudio de estos antecedentes permite dibujar escenarios posibles y tiene el objetivo de alertar sobre previsibles consecuencias del impulso de medidas análogas en el marco del megaproyecto Tren Maya, principalmente en términos de violencia, conflicto social, reproducción de desigualdad y desterritorialización.

1. El Centro Integralmente Planeado Palenque-Agua Azul: despojo y conflicto por el turismo “sostenible”

Para la región Selva-Norte de Chiapas el impulso al Tren Maya significa la reactivación de un megaproyecto turístico que desde hace dos décadas se ha tratado de realizar sin éxito: el Centro Integralmente Planeado Palenque-Agua Azul (CIPP), que incluye

la construcción de infraestructura carretera y aeroportuaria, así como el desarrollo inmobiliario y el reordenamiento territorial en función de la actividad turística.

El primer polo de este proyecto es la ciudad de Palenque, que conjunta el atractivo cultural de la zona arqueológico con su función logística (conectividad) y de servicios para el turismo (hospedaje, comercios, bancos). Mientras Palenque juega la función de apoyo y de servicio, y eventualmente de destino intermedio, en el citado megaproyecto el principal destino proyectado para una estancia larga es el territorio circundante las Cascadas de Agua Azul, definidas en los medios de promoción turística como “un regalo de la naturaleza en Chiapas”⁷⁴

En este lugar los ríos Agua Azul (Yax-Ha, en tzeltal), Shumuljá y Tulijá confluyen y forman múltiples caídas, pozas y remansos, que lucen el característico color turquesa en contraste con el brillante verde de la selva húmeda que las circunda. El atractivo natural y 2580 ha. del territorio circunstante fueron declaradas área protegida en 1980; desde el año 2000 el Área de Protección de Flora y Fauna Cascadas de Agua Azul se encuentra bajo jurisdicción de la Comisión Nacional de Áreas Protegidas (CONANP), encargada de ejercer un control territorial más estricto frente a la escalada de conflictos entre grupos de habitantes.

El conjunto de cascadas se ubica en las tierras del poblado Arroyo Agua Azul, conformado en 1976 por ex peones de la finca Agua Azul que ocuparon parte del territorio de la misma. Debido a la coyuntura de fundación del poblado, nunca logró obtener la regularización de sus tierras, a pesar de que su delimitación es reconocida en el Decreto de la Zona protegida de 1980. El camino de acceso a las cascadas atraviesa las tierras del ejido San Sebastián Bachajón, el más antiguo de la región (1935). Finalmente, el poblado Bolom Ajaw, fundado después de 1994 por bases de apoyo zapatistas en las tierras recuperadas de una finca, también ocupa la ribera del río y parte del acceso a las cascadas más grandes.

Este territorio, hasta los años cincuenta inaccesible

74 Miron, V., “Cascadas de Agua Azul”, *México Desconocido*, 3 de marzo de 2017, en <https://www.mexicodesconocido.com.mx/las-cascadas-de-agua-azul-un-regalo-de-la-naturaleza-chiapas.html>.

por tierra, formaba parte de la “franja finquera”⁷⁵ que se estableció en el siglo XIX principalmente alrededor del cultivo del café y, en menor medida, de la caña. Los municipios de Chilón, Sitalá, Salto de Agua y Tumbalá cuentan con una larga historia de luchas agrarias, iniciadas en el periodo posrevolucionario y cuya más reciente expresión fue la recuperación de tierras en el contexto del levantamiento zapatista.⁷⁶ La memoria de los episodios de represión violenta por parte de Ejército y policía en contra de campesinos organizados, práctica tristemente común en Chiapas en las décadas de 1970-1980, aún está viva entre los pobladores de la región.

La memoria viva de los muertos que dieron su vida en la lucha por recuperar sus tierras ancestrales ocupadas por los latifundistas es un elemento central en la territorialidad indígena y campesina, y es un elemento que confiere radicalidad en los procesos actuales de defensa del territorio frente a proyectos turísticos, de conservación o de infraestructura, que implican el despojo o la expropiación de parte de aquellas tierras que costaron, en tiempos aún muy recientes, muchas vidas.

Las últimas dos décadas (2000-2020) fueron marcadas por una elevada conflictividad ligada al control de la tierra, el territorio y los bienes comunes naturales; la intervención de grupos de poder con intereses diferentes politizó el conflicto, que derivó en la fragmentación del tejido social de las comunidades más afectadas. El conflicto reciente en la región tiene su origen en las presiones para el aprovechamiento turístico del paisaje y lugares emblemáticos, entre los que destacan las Cascadas de Agua Azul. En este caso, es manifiesto el interés de la industria turística nacional e internacional, respaldada por los distintos niveles de gobierno, por controlar el territorio aledaño a las cataratas; liberarlo de asentamientos humanos para aprovechar su belleza “inmaculada y pintoresca”, e implantar establecimientos de hospedaje exclusivos. La codicia de la industria turística sobre el paisaje y los bienes comunes naturales ha generado conflictos secundarios. Por un lado, las comunidades

75 Leyva, Xóchitl y Ascencio F., Gabriel, 2002, *Lacandonia al filo del agua*, México: FCE-UNAM-CIESAS.

76 Libert Amico, Antoine, 2019, “Belleza escénica y conflicto territorial: la manufactura de la naturaleza en las Cascadas de Agua Azul, Chiapas”, *EntreDiversidades*, 6 (1), pp.9-42.

locales decidieron aprovechar también de los beneficios económicos derivados de la afluencia creciente de visitantes a la zona, lo cual generó disputas relativas a quienes tendrían derechos más legítimos sobre el territorio a controlar. Aunado a esto, la “ingeniería de conflictos” y divisiones inter e intracomunitarias que acompaña todo tipo de megaproyectos ha causado el enfrentamiento entre grupos de pobladores, justificando la intervención violenta de la policía y el intento de desplazamiento.

1.1 Megaproyecto CIPP: lujo y “eco”turismo

El primer estudio de factibilidad para el aprovechamiento turístico de Agua Azul remonta al 1980;⁷⁷ en este mismo año la zona fue declarada área protegida, y destaca que el mismo Decreto menciona la zona como “propicia para fomentar el turismo nacional y extranjero”, dejando en evidencia la conexión entre la protección de territorios bajo el régimen de conservación y su aprovechamiento turístico.

En 1998, en el contexto más duro de la estrategia contrainsurgente en contra del EZLN, que derivó en la militarización y paramilitarización de Chiapas y en particular de las regiones Norte y Cañadas, el Fondo Nacional para el Fomento al Turismo (FONATUR) inició la elaboración del megaproyecto turístico, plasmado en el *Plan Maestro del Centro Integralmente Planeado Palenque -Cascadas de Agua Azul, Estado de Chiapas*, del año 2000.

Se trata del primer proyecto de CIP en un destino turístico no de playa. Dicho plan proponía la construcción de un “parque temático”, esto es, “un centro de esparcimiento de calidad internacional en un ambiente de agua y selva, para el conocimiento de la naturaleza y de las culturas locales, con un área de alojamiento exclusivo”⁷⁸, incluido un centro de convenciones, un teleférico y “1260 habitaciones en hoteles, villas y cabañas” de lujo. El CIP estaba planeado para un turismo de elite, con

⁷⁷ Libert, *op.cit.*

⁷⁸ Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), 2000, *Plan Maestro del Centro Integralmente Planeado Palenque -Cascadas de Agua Azul*, Estado de Chiapas, p.7.

una “oferta hotelera de alta calidad y baja densidad”.⁷⁹ El ambicioso proyecto se quedó en el papel hasta que, en 2006, el futuro gobernador Juan Sabines Guerrero le dio nuevo vuelo al volverlo pieza clave de su campaña y de su estrategia de alianza con la clase política y empresarial del estado -tradicionalmente priista-, interesada en la realización de la obra. En 2006 el ex gobernador Roberto Albores Guillén promovió la “Declaración de Comitán”, suscrita, entre otros, por el entonces candidato a gobernador Juan Sabines. El documento revive el CIP desde el gobierno estatal, con el objetivo de “construir un nuevo Cancún en el norte de Chiapas”. Para este efecto, el gobierno estatal solicitó en 2008 una consultoría a las empresas Norton Consulting y EDSA Construcción.⁸⁰ El nuevo estudio proyectaba para la zona tres hoteles, un lodge con bungalows, un centro de conferencias y un campo de golf, alertando al estado resolver la adquisición de las tierras a los ejidos y los problemas sobre el acceso por carretera. No obstante, debido a la ubicación del lugar, sugería el acceso preferente en helicóptero.

Los graves conflictos ligados al aprovechamiento turístico de la zona impidieron, hasta la fecha, la concreción del proyecto en Agua Azul. Sin embargo, la presión de la lobby político-empresarial chiapaneca no ha quitado el dedo del renglón: en abril 2017 el senador de la república Roberto Albores Gleason (sobrino de Albores Guillén) logró la aprobación de un punto de acuerdo en el cual insta a la SECTUR y a FONATUR concretar el CIPP e incorporarlo como zona turística en la Zona Económica Especial de Chiapas.

En sus distintas formulaciones, la intervención turística en Agua Azul siempre ha sido planteada como un proyecto de lujo destinado a visitantes con alto poder adquisitivo, marcando su característica de exclusividad/exclusión hacia los otros estratos de turistas.

Por otro lado, el CIPP –tanto en la propuesta de FONATUR como en aquella del gobierno estatal- está planteado como un megaproyecto turístico “integral que comprenda Palenque, Agua Azul, Misol-ha Toniná, Yaxchilán, Bonampak y Playas de Catzajá” (Declaración de Comitán), esto es, con un alcance regional. Ya mencionamos que

79 *Ídem*, p. 4.

80 Norton Consulting, Inc. y EDSA, 2008, *Análisis de Desarrollo Estratégico: Palenque-Cascadas de Agua Azul Chiapas, México*.

el megaproyecto incluía el desarrollo inmobiliario complementario en Palenque y en Agua Azul; la construcción de la autopista Palenque-San Cristóbal y de un aeropuerto internacional en Palenque (inaugurado en 2014, la única pieza que ha sido realizada hasta ahora).

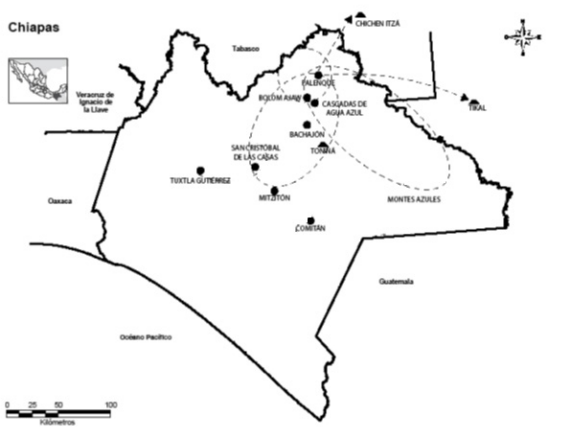


Foto: Tonina, Zona Arqueológica. Octubre 2019

Es de gran relevancia destacar que el megaproyecto tiene un alcance territorial muy amplio: incluye las redes de conexión entre Palenque y los atractivos arqueológicos y naturales ubicados en los “circuitos turísticos” Palenque-Playas de Catazajá, Palenque-Cascadas de Agua Azul-Toniná-San Cristóbal de Las Casas, Palenque-Bonampak-Frontera Corozal- Yaxchilán, Corredor fluvial del río Usumacinta, Corredor fluvial del río Chacamax-Usumacinta, Corredor

ferroviario Pakal Na-Chichén Itzá, Corredor aéreo Palenque-Tikal.⁸¹ El alcance y con esto el impacto del megaproyecto turístico se amplía mucho más allá de los elementos infraestructurales e inmobiliarios concretos, extendiéndose una red de pequeños y grandes “destinos turísticos” que, acoplados en orden distinto, conforman los paquetes ofrecidos por los tours operators de Palenque y San Cristóbal.

De tal manera que, como parte de una estrategia gubernamental, durante los últimos quince años en Chiapas se ha extendido la turistificación del territorio y de los bienes comunes culturales y naturales, con consecuencias importantes en términos de impactos sociales (disputa por las ganancias derivadas de la venta a turistas o cobro por el acceso a los lugares, división intracomunitaria y conflictos intercomunitarios, fomento al alcoholismo y a conductas sancionadas en las comunidades) y ambientales (acumulación de basura, contaminación del agua).



Mapa: Circuitos turísticos desde Palenque.

El CIP Palenque-Agua Azul, con el centro urbano, el polo “de lujo” y los distintos circuitos, responde a una particular caracterización que, desde las instituciones, se dio al desarrollo turístico en Chiapas. Según el proyecto gubernamental Plan Chiapas 2015, la vocación turística de la región cubre los segmentos específicos de *turismo cultural* (en los aspectos de “turismo cultural arqueológico” y de las “culturas vivas”) y el *turismo de naturaleza* (“ecoturismo” y

81 Gobierno del Estado de Chiapas, 2006, Plan de Desarrollo Chiapas Solidario 2007-2012, p.173.

“turismo de aventura”). Al respecto, los estudios⁸² que proponen un análisis crítico de estas modalidades de turismo “verde” muestran que raras veces los desarrollos proponen una relación respetuosa con la población local y con el ambiente, y en la mayoría de los casos se trata de proyectos turísticos convencionales en lugares de excepcional riqueza natural y paisajística (de la cual aprovechan la dimensión “eco” y las potencialidades aventurosas).



Foto: Cascadas de Roberto Barrios. Octubre 2019



Foto: Cascadas de Roberto Barrios. Octubre 2019

82 Machuca, Antonio, 2008, “Estrategias turísticas y segregación socioterritorial en regiones indígenas”, en Castellanos, A. y Machuca, A. (coords.), *Turismo, identidades y exclusión*, México, UAM Iztapalapa, pp. 51-96. Kieffer, Maxime, 2011, “Le tourisme alternatif au Mexique : solution durable ou moyen de contrôle territorial ?”, en Duhamel, P. y Kadri, B. (coords), *Tourisme et Mondialisation, Mondes du tourisme*, pp. 337-347. Vigna, Anne, 2008, “La gran mentira del Eoturismo en México”, *Le Monde Diplomatique México*, núm. 4, pp. 20-23.



Foto: Caracol Zapatista en Roberto Barrios. Octubre 2019

Según Daniel, habitante de la comunidad de Roberto Barrios, el proyecto “ecoturístico” en las cascadas de este pueblo no presenta ningún elemento sustentable: la apertura del “atractivo” comunitario a los visitantes implica la presencia, en determinados periodos del año, de hasta 2000 personas por día, mientras es ausente cualquier tipo de infraestructura sanitaria y de hospedaje para el manejo de tan elevado número de visitantes. El proyecto ha fomentado la división en la comunidad entre aquellos que se asociaron para su gestión y aquellos que quedaron fuera, aunque las decisiones más importantes se siguen tomando en asamblea (lo cual evita que la división devenga en conflicto). Otro problema se originó cuando personas de la comunidad se improvisaron “guías”, presionando a los turistas para que aceptaran sus servicios y exigiéndoles pagos muy elevados, conducta que finalmente fue sancionada por la comunidad.⁸³

En relación a los proyectos turísticos “externos”, personas entrevistadas en Palenque, Bachajón y Roberto Barrios comparten la desconfianza: más que origen de la “derrama económica”, ven en el turismo el pretexto para la enajenación de sus territorios. Según Cesar, acompañante de la Misión de Bachajón, “en San Marcos Tulijá existen paisaje hermosos, pero la gente no quiere que se conozcan porque saben que esto modifica la forma de vida y su cosmovisión. También existen muchos restos arqueológicos que las comunidades

83 Daniel, entrevista, comunidad de Roberto Barrios, Palenque, 5 de octubre de 2019.

no quieren hacer públicos, porque esto implicaría la expropiación de parte de su territorio que sería destinado al turismo, y no le sería permitido seguir con sus actividades tradicionales de siembra, que es de dónde obtienen sus alimentos”.⁸⁴

1.2 Proyecto turístico y conflicto en Agua Azul

Los planes de aprovechamiento turístico de gobierno y empresas han generado, en el territorio de Bachajón-Agua Azul, disputas entre los varios poblados y divisiones intracomunitarias, que se han agravado debido al contexto de politización y elevada conflictividad que caracteriza la región. De las 13 localidades incluidas en los límites del área protegida,⁸⁵ destacan los conflictos que involucran al poblado Agua Azul, de orientación política filogubernamental (priista), que recibe financiamientos para la operación de proyectos de manejo territorial y “ecoturismo”;⁸⁶ el poblado de Bolom Ajaw, que también se establece al interior del área, no tiene actividades turísticas y práctica la agricultura tradicional; el ejido de San Sebastián Bachajón reclama la soberanía territorial sobre la zona.

El conflicto, aparentemente por el control de las ganancias derivadas del cobro a los visitantes, es en realidad un conflicto por el control de la tierra y del territorio. Conflicto por la tierra como recurso para la producción agrícola frente a su explotación exclusivamente turística, lo cual alberga la significación de la tierra como alimento y sustento fundamental para la reproducción de la vida frente a su valoración como recurso monetarizable sin que medie el trabajo campesino de las personas. Al mismo tiempo se trata de un conflicto por el control del territorio tradicional de los pueblos indígenas que lo habitan y que, en el caso del ejido de San Sebastián, acreditan su propiedad colectiva desde casi un siglo, frente al proyecto turístico del CIP que implicaría la enajenación de parte del territorio ejidal para el desarrollo inmobiliario.

En tal contexto, grupos como los habitantes del poblado Agua Azul, quienes han funcionado como operadores institucionales

84 Cesar Pérez, entrevista, Bachajón, 4 de octubre 2019.

85 De acuerdo con los datos incluidos en el Proyecto de Programa de Manejo para el Área de Protección de Flora y Fauna Cascadas de Agua Azul para dar cumplimiento al Artículo 65 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

86 A través de la Sociedad Ecoturismo Indígena Tzeltal de Cascadas de Agua Azul S.C. de R.L.

y respaldo de las iniciativas gubernamentales, y organizaciones de corte paramilitar como la OPPDIC, representan una suerte de intermediarios en la “ingeniería del conflicto” que antecede la imposición de megaproyectos de distinta índole. Tienen la función específica de detonar conflictos y propiciar coyunturas para la intervención represiva de las fuerzas de seguridad, con el objetivo de justificar desalojos de poblados y liberación de terrenos para su sucesiva incorporación al megaproyecto.

Para las Cascadas de Agua Azul, existe una caseta de cobro establecida por la CONAMP, que administra formalmente el sitio. En 2007, haciendo uso de la libre determinación que tienen como ejido y como pueblo indígena, los integrantes del ejido de San Sebastián Bachajón adherentes a la Sexta Declaración de la Selva Lacandona, instalaron otra caseta de cobro en la parte del camino que, para llegar a las Cascadas, cruza por tierras ejidales. A esta altura, la comunidad ya estaba dividida entre el grupo cercano al proceso zapatista y un grupo filo-gubernamental. En febrero de 2011 la policía del estado, acompañada por ejidatarios “oficialistas”, realizó un violento operativo para desalojar la caseta de San Sebastián, con el saldo de 117 presos; y en seguida CONAMP recibió una donación de tierras para instalar una nueva caseta de cobro, ubicada en el ejido de San Sebastián, acto contra el cual se amparó legalmente la Asamblea Ejidal.

Inició así un explosivo conflicto por el control del territorio y de la riqueza paisajística de Agua Azul, que cobró dos vidas: en 2013 la de Juan Vázquez Guzmán, defensor de los derechos humanos, y en 2014 la de Juan Carlos Gómez Silvano, simpatizante zapatista y coordinador de los adherentes a la Sexta en la región. Este mismo año los ejidatarios recuperaron legalmente la tierra que había sido enajenada, y volvieron a instalar la caseta; pero en 2015 sufren un nuevo desalojo policial.

Entre 2008 y 2010 se manifestó también el conflicto por la posesión de tierra y el control del acceso turístico a las cascadas entre habitantes del poblado Agua Azul, tradicionalmente cercanos al PRI y en parte miembros del grupo paramilitar OPPDIC, y bases de apoyo zapatistas del poblado Bolom Ajaw, que dejó el saldo de un muerto y cinco detenidos.

El conflicto en Agua Azul está latente y la reactivación del megaproyecto turístico podría reavivarlo, en un contexto, como

el actual, en el cual a los actores anteriormente mencionados se añade la presencia de grupos armados ligados a los cárteles del narcotráfico, que tienen intereses territoriales. Este caso es emblemático del nivel de violencia que puede detonar el conflicto ligado al aprovechamiento turístico de un territorio y de los bienes comunes naturales y culturales de los pueblos indígenas.

2. Autopista San Cristóbal de Las Casas–Palenque o Carretera de Las Culturas: una década de conflicto y resistencia

El aspecto de infraestructura es la faceta más inmediata del proyecto del Tren Maya, y la dimensión que, a pesar de la falta de estudios de impacto y factibilidad, ya ha sido confirmada y asegurada desde el ejecutivo federal y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo.

En la dimensión de infraestructura para la conexión turística y de servicios existe un importante antecedente en Chiapas: la autopista San Cristóbal de las Casas-Palenque, incluida en el proyecto del CIPP y proyectada desde 2006. La férrea resistencia de la población asentada a lo largo del trazo, principalmente indígenas tzeltales y tzotziles, y la elevada conflictividad que se desarrolló alrededor de la obra, impidió la realización del proyecto carretero, que sin embargo sigue actualmente vigente.

El 6 de diciembre 2019 el gobierno del estado de Chiapas envió al congreso local la iniciativa de decreto que autoriza la ejecución del “Eje Carretero Transversal Pijijiapan-Palenque, conformado por la autopista Pijijiapan-Tuxtla Gutierrez, la Autopista Tuxtla Gutierrez-San Cristóbal de Las Casas⁸⁷ y la Carretera de las Culturas, San Cristóbal de las Casas-Palenque a través de la figura jurídica Ley de Concesiones de Servicios e infraestructura Pública de Chiapas”.⁸⁸ En el contexto de la revitalización del CIP Palenque - Agua Azul y del megaproyecto turístico para Chiapas, el 23 de diciembre de 2019 el congreso aprobó la iniciativa. Cabe señalar que el decreto expresa abiertamente el vínculo entre la infraestructura vial proyectada, el Corredor Transitsmico y el Tren Maya.

Según el decreto, la inversión para la autopista sería totalmente

⁸⁷ Tramo ya existente.

⁸⁸ Oficio SG/OS/0617/19.

con capital privado, con un costo estimado de 17 mil millones de pesos. Varias empresas ya mostraron su interés para la futura licitación: Algunas empresas ya externaron su interés a participar en la licitación: National Standard, R.J. Williams, Altos Groups, Groisman Engineering Ltd., Maiz Mier, Constructora Vialpa, Fermaca, BCYSA, Acciona Infraestructuras, Carlos Collins y Ruilcorp.⁸⁹

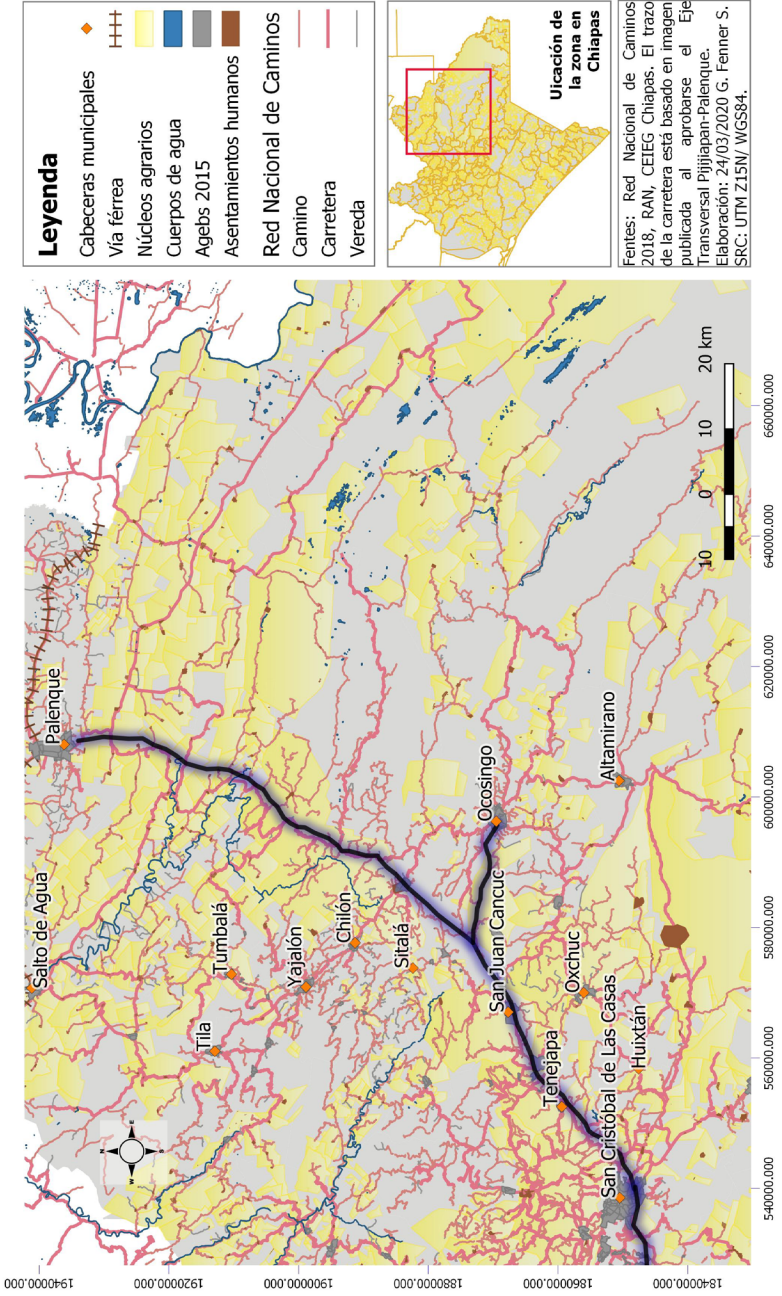
La reactivación del proyecto y su aprobación fast-track –aunque ahora la autopista se nombre con el folklórico *Carretera de las Culturas*- genera mucha preocupación por la nueva ola de conflictos que puede detonar.

La carretera “es la lengua del capitalismo que llegará a comer los recursos de los pueblos”, comenta Manuel, integrante de la asociación civil Servicios Para la Paz (SERAPAZ) de Ocosingo.⁹⁰ El controvertido proyecto es emblema de la intención, que sigue chocando con la realidad de conflicto y resistencia, para abrir el territorio chiapaneco al mercado turístico que requiere de conexiones rápidas para el disfrute en poco tiempo de los lugares ofrecidos en los paquetes de los tour-operators; para permitir la más rápida penetración de productos industriales a territorios relativamente aislados; y para facilitar la extracción de recursos minerales y maderables (pues el saqueo ilegal de los bosques también es un gran lastre para el estado de Chiapas).

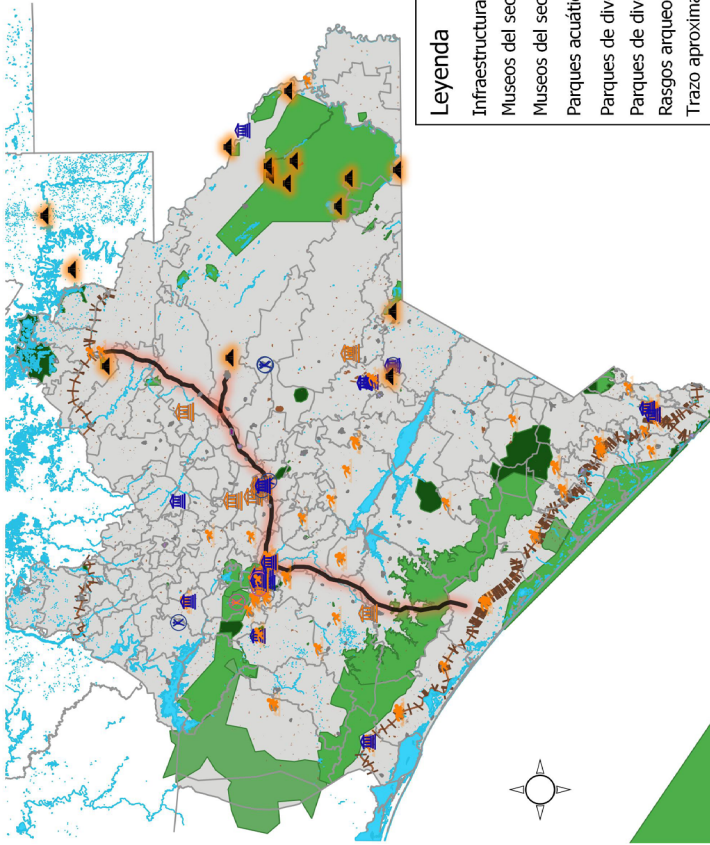
89 Mariscal Ángeles, “Iniciativa privada construirá carretera estratégica para proyectos extractivos en Chiapas”, *Aristegui Noticias*, 26 de diciembre de 2019, <https://aristeguinoticias.com/2612/mexico/iniciativa-privada-construira-carretera-estrategica-para-proyectos-extractivos-en-chiapas/>

90 Manuel Gómez, entrevista, Ocosingo, 3 de octubre de 2019.

Infraestructura carretera y tenencia de la tierra en municipios atravesados por la Carretera de las Culturas



Atractivos turísticos en
Chiapas y Eje Transversal
Pijijiapan-Palenque



Leyenda

- Infraestructura turística (2017)
- Museos del sector privado
- Museos del sector público
- Parques acuáticos y balnearios del sector privado
- Parques de diversiones y temáticos del sector privado
- Parques de diversiones y temáticos del sector público
- Rasgos arqueológicos
- Trazo aproximado "Carretera de las Culturas"
- Límites municipales
- Vía férrea
- Cuerpo de agua
- ANP Federal 2018
- ANP Estatal 2018

2.1 Altos, Norte y Selva de Chiapas: comunidades contra la carretera

Autopista escénica, supercarretera o Carretera de las Culturas: con distintos nombres, el proyecto de conexión rápida entre los dos principales centros turísticos de Chiapas ha permanecido a lo largo de los distintos gobiernos que se alternaron en la entidad. Remonta al menos al 2006, pues está incluido en la ya mencionada Declaración de Comitán. El gobierno perredista en Chiapas (2006-2012), en realidad operado por las fuerzas priistas que tradicionalmente detentan el poder político en la entidad, coincidió con la administración federal del panista Felipe Calderón. El mandato de Sabines se caracteriza por una fuerte intervención en las zonas rurales del estado, impulsando el desarrollo turístico y de infraestructura, y promoviendo la concentración poblacional de campesinos e indígenas “dispersos”.

Mientras el desarrollo turístico fue impulsado principalmente por el bloque priista y en especial la familia Albores, el impulso a la autopista en la arena política estatal provino en gran medida de legisladores perredistas.

El vínculo con la administración federal panista se expresaba en el respaldo a la obra por parte del fallecido Secretario de Gobernación, Juan Camilo Mouriño, ligado al grupo Concesionaria de Autopistas del Sureste que administra las casetas y las gasolineras en el tramo San Cristóbal- Tuxtla.⁹¹ En octubre del 2008 fueron al menos dos los puntos de acuerdo sometidos al Congreso estatal que instaban a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a realizar el proyecto, definido como “estratégico” para el desarrollo turístico y el CIPP. Uno de estos documentos fue presentado por los senadores Rutilio Escandón (del PRD en ese entonces y actual gobernador por MORENA, quien dio la más reciente aprobación al proyecto) y Manuel Velasco (del PVEM, quien fue gobernador en el periodo 2012-2018). En lo que corresponde a la dimensión internacional, la autopista se inserta en la Red Interamericana de Carreteras, incluida en el proyecto transnacional de conectividad e infraestructura Proyecto Mesoamerica.

⁹¹ Bellinghausen, Hermann, “Anuncian que Calderón reactivará el plan de construir la autopista San Cristóbal-Palenque”, *La Jornada*, 21 de octubre del 2008.

El 9 de febrero de 2009 la Secretaría de Comunicación y Transporte (SCT) declaró el inicio de la construcción de la autopista.⁹² Se trataría de una carretera de tipo A2 (dos carriles) de 153 km entre San Cristóbal y Palenque, más un ramal de 16.3 km hacia Ocosingo, aunque no se dio a conocer el trazo definitivo. En 2009, la autopista debía pasar por 31 localidades en los municipios Chilón, Tumbalá, Tila, Salto de Agua (Tujilá), Palenque (región Maya) y Macuspana (Tabasco).⁹³ El 30 de diciembre del mismo año, el gobernador anunció la suspensión del proyecto, como “una medida más de distensión social en Chiapas”, luego de varios meses de protestas de comunidades bases de apoyo del EZLN, de la Otra Campaña e integradas a otras organizaciones de base.⁹⁴

La Comisión Nacional de Áreas Protegidas (CONANP) manifestó que el proyecto implicaba una excesiva devastación ambiental, sin embargo logró solamente modificar parcialmente el trazo, alejándolo de las áreas protegidas federales de Agua Azul y del Parque Nacional de Palenque.⁹⁵

La intervención de la Secretaría de Defensa Nacional (SEDENA) fue cuestionada por su participación en la definición de una carretera estratégica ya que el trazo inicial atravesaba un sinnúmero de comunidades autónomas zapatistas, facilitando eventualmente la intervención del Ejército en los territorios autónomos. En 2019, es digna de nota la reactivación del proyecto justo pocos meses después de la declaración de nuevos caracoles zapatistas en la región, que fortalecen el control territorial del proyecto zapatista y sus autogobiernos.

92 Bellinghausen, Hermann “Confirman el inicio de las obras carreteras que unirán a San Cristóbal con Palenque”, *La Jornada*, 15 de febrero de 2009.

93 Rieublanc, Marie-Pia “¿Por qué los pueblos originarios rechazan la autopista San Cristóbal de Las Casas – Palenque?”, *Koman Ilet*, 1 de agosto de 2014, <https://komanilel.org/2014/08/01/videopor-que-los-pueblos-originaarios-rechazan-la-autopista-san-cristobal-de-las-casas-palenque/>

94 “Suspende Sabines proyecto carretero San Cristóbal-Palenque”, *Proceso*, 30 diciembre de 2009.

95 Romero, Juan, “La autopista San Cristobal-Palenque, la espina dorsal del CIPP: Sigilo y destrucción violenta”, *Eco Portal*, 24 de octubre de 2009, https://www.ecoportel.net/temas-especiales/pueblos-indigenas/la_autopista_san_cristobal_palenque_la_espina_dorsal_del_cipp_sigilo_y_destruccion_violenta/

Funcionarios de la Secretaría de Turismo (SECTUR), entrevistados en 2008 por el investigador Juan Romero, explicaban que la carretera tendría algunos ramales de ecoturismo en el área de Ocosingo, Yajalon y Palenque.⁹⁶

Las principales críticas de las comunidades indígenas corresponden a cómo se deciden los proyectos en sus territorios, las afectaciones a sus modos y medios de vida, y la estrategia de “ingeniería del conflicto” operada para imponerlos. Desde hace una década las comunidades que se encuentran en el trazo de la carretera han sido víctimas de ataques de grupos paramilitares, de la migración de sus integrantes, de la amenaza constante de perder de sus bienes comunes naturales y la división social a través de las políticas sociales del gobierno.

En agosto de 2008 se realizaron asambleas comunitarias, con masiva participación, en San Gerónimo, Centro Chich y Alan Sacúm, comunidades del ejido de San Sebastián Bachajón (ya movilizadas en contra del CIPP), que expresaron en acuerdos de asamblea el rechazo a megaproyectos de infraestructura y de turismo. Los acuerdos fueron refrendados en la asamblea ejidal de San Sebastián Bachajón, con la presencia de casi 2000 ejidatarios.⁹⁷ Las comunidades organizadas fueron asoladas durante años por el grupo paramilitar OPDDIC (Organización Para la Defensa y los Derechos de los Indígenas y Campesinos). En Chiapas es tristemente común la práctica de los gobiernos de imponer el miedo e intimidación por parte de grupos armados, con el fin de desactivar la organización popular, controlar territorios e imponer los proyectos.⁹⁸ La ruptura del tejido social comunitario, ya sea por la cooptación y los arreglos en “corto” con los dirigentes comunitarios, es parte de la misma estrategia política, muy chiapaneca.

La comunidad de Mitzitón, en el municipio de San Cristóbal de las Casas, fue la primera en oponerse a la construcción de la carretera. En Mitzitón la construcción de la autopista de 26 metros de ancho

96 *Idem.*

97 Bellinghausen Hermann, “Un enigma, desarrollo de la autopista San Cristóbal-Palenque; la SCT, sin datos”, *La Jornada*, 21 de septiembre de 2008.

98 Bellinghausen Hermann, “La Opddic, sucesora de los Chinchulines”, *La Jornada*, 11 de marzo 2007.

(más otros 10 metros adicionales de “derecho de vía” de ambos lados de la carretera) despertó enojo, por la invasión de maquinaria y la amenaza de destrucción de casas, recursos naturales y bosques ejidales, cultivos para autoconsumo y fuentes de agua. En ese tiempo el Programa “Piso Firme” fue la prebenda a las comunidades para que cedieran el derecho de vía.⁹⁹

En julio del 2009, Mitzitón emprendió acciones de denuncia y resistencia como el cierre de carreteras, lo cual detonó acciones análogas en las comunidades de San Sebastián Bachajon y Jotolá, en el municipio de Chilón.

Esta resistencia en defensa de su territorio indígena y de sus tierras ejidales fue blanco de la violencia del grupo paramilitar Ejército de Dios, brazo militarizado de la organización religiosa Alas de Águila, aliada, según la conveniencia, con el PRI o el PRD. Éste grupo tiene su origen en el municipio de Teopisca y sus miembros fueron expulsados en 1997 por la comunidad. La escalada del conflicto contra la carretera cobró la vida de Aurelio Díaz, asesinado por el Ejército de Dios en un ataque de 60 hombres armados contra la comunidad, el 19 de julio de 2009.¹⁰⁰ Sumado a los dos activistas de Bachajón, fue la tercera vida cobrada por el proyecto del CIPP, aún sin concretarse.

En 2014, los ejidatarios de Los Llanos, de San José el Porvenir y de Mitzitón, ubicados en el municipio de San Cristóbal, interpusieron amparos contra el megaproyecto que se resolvieron, en 2016, con la sentencia que ordena la cancelación de la obra dentro de los municipios de San Cristóbal de las Casas-Huixtán. Desde ese entonces, y hasta inicios de 2020, el proyecto estaba detenido.¹⁰¹

99 Romero, Juan, *op.cit.*; Bellinghausen, Hermann, “Autoridades de Mitzitón denuncian más engaños en el plan para construir autopista”, *La Jornada*, 16 de octubre de 2009.

100 Bellinghausen Hermann, “La polémica autopista de San Cristóbal a Palenque se enfila al ejido Mitzitón”, *La Jornada*, 1 de septiembre 2009.

101 Comisariado Ejidal y Consejo de Vigilancia de Los Llanos, San Cristóbal de Las Casas; Autoridades de la Comunidad San José El Porvenir, Huixtan, “Comunicado: Comunidades de Chiapas ganan amparo contra autopista San Cristóbal-Palenque”, 6 de abril de 2016, <https://radiozapatista.org/?p=16449>.

2.2 *No regresen al pasado*

Nuestros Pueblos Originarios, exigen que el Gobierno actual, NO REGRESEN AL PASADO, QUE ESCUCHEN NUESTRA VOZ, NUESTRAS DEMANDAS Y RESPETEN EL DERECHO DEL PUEBLO. El camino de la imposición y las falsas consultas destruyen la vida de nuestras comunidades. No queremos más destrucción a la Madre Tierra, y los más de 185 kilómetros que requiere la construcción de la supercarretera, nos despojará de Nuestro Territorio rico en agua, ríos, árboles [...]

El pronunciamiento, dado en Tzuluwitz, municipio de San Juan Cancuc, el 24 de abril del 2019, es emblemático de la posición firme manifestada, desde su constitución en 2014, por la principal organización opositora al proyecto carretero: el Movimiento en Defensa de la Vida y del Territorio (MODEVITE).

Este Movimiento es una de las más recientes experiencias de organización colectiva en el estado de Chiapas. Reúne a indígenas tzeltales, choles y tzotziles de 11 municipios (Huixtán, Oxchuc, Ocosingo, Altamirano, Chilón, Sitalá, Yajalón, Tenejapa, Cancuc, el ejido Candelaria municipio de San Cristóbal, Palenque y Chicomuselo), principalmente en las zonas Altos, Norte y Selva, pertenecientes al Pueblo Creyente de la Diócesis de San Cristóbal de las Casas. El Movimiento se conforma en oposición a la autopista; sin embargo, afirma un comunicado del 2016, su lucha va más allá: “tenemos la tarea de defender la vida, nuestra cultura y los bienes comunes que hay en nuestro territorio”. Se opone por lo tanto a la construcción de las múltiples represas proyectadas en todo el estado; contra los proyectos mineros y los monocultivos. En 2019, fue la primera organización –seguida por el Ejército Zapatista de Liberación Nacional- a manifestarse en contra del Tren Maya y los demás megaproyectos que amenazan el sureste mexicano.

Para Cesar Pérez, acompañante de MODEVITE, “está latente el saqueo de los yacimientos de petróleo que se encuentran en San Juan Cancuc, Chanal, Huixtán, Tenejapa y en Sitalá el paso para la construcción de una represa, concluye esto es parte del olvidado Plan Puebla Panamá”.¹⁰²

102 Cesar Pérez Silvano, entrevista, Bachajón, 6 de octubre de 2019.

Ahora, 12 años después del primer anuncio de la construcción de la carretera, son los mismos actores y los argumentos que se exhibían en los medios de comunicación: reducir el tiempo de tránsito entre los destinos turísticos, facilitar el transporte de mercancías y dotar de trabajo a indígenas en la construcción –lo que expresaría las promesas de “desarrollo” y “derrama económica”.

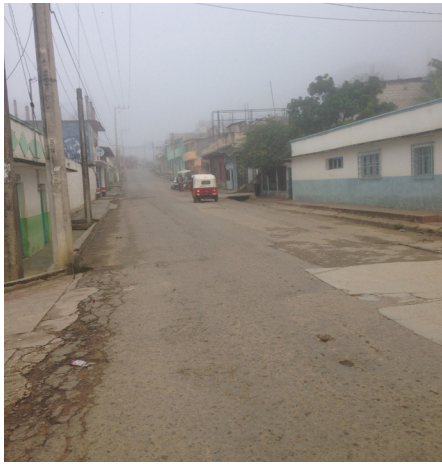


Foto: Transporte público en Chilón. Octubre 2019

3. Ordenamiento territorial, polos de desarrollo y nuevos centros urbanos. La experiencia de las Ciudades Rurales Sustentables

El tercer objetivo del megaproyecto Tren Maya se refiere al ordenamiento (o re-ordenamiento) territorial, acción que interesaría los cinco estados atravesados por el tren. El objetivo pregonado por el proyecto Tren Maya de llevar desarrollo y prosperidad al sureste marginado será alcanzado, más que por medio de la infraestructura ferroviaria, justo por las acciones que implica esta política de intervención territorial. En entrevista, funcionarios del Fondo Nacional para el Turismo (FONATUR) encargados del proyecto enfatizaron que “*no es un proyecto de un tren, no se limita a la construcción de un objeto, sino que el Tren Maya es un medio de reordenamiento del territorio en toda la península de Yucatán*”.¹⁰³

¹⁰³ Pablo Careaga Córdova, Enlace territorial del Tren Maya para el tramo Tulum-Ba-

3.1 Ordenamiento territorial y polos de desarrollo urbano

Según la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, “el ordenamiento territorial es una *política pública* que tiene como objeto la ocupación y *utilización racional del territorio* como base espacial de las *estrategias de desarrollo socioeconómico* y la *preservación ambiental*”.¹⁰⁴ En cuanto política pública implica la intervención de instituciones estatales en los territorios; la racionalidad institucional es la que determina las maneras de utilizar el territorio mismo, de acuerdo a planes de desarrollo y preservación cuya elaboración es exógena al contexto social territorial.

Las ciencias sociales han abordado desde perspectivas disciplinarias distintas el concepto de ordenamiento territorial, caracterizado fundamentalmente por acciones de intervención en un territorio de determinados sujetos sociales y según una lógica particular. Según Gross, urbanista, “el concepto de ordenamiento territorial implicaría la búsqueda de la disposición correcta, equilibrada y armónica de la interacción de los componentes del territorio [...] Desde esta perspectiva, una estrategia de ordenamiento del territorio implica prever con antelación los impactos en el ambiente que ocasionan las actividades humanas [...] de manera que se puedan tomar medidas de mitigación o evitarlos antes de que ocurran”.¹⁰⁵ Las políticas de ordenamiento territorial impulsadas en los siglos XX y XXI por el estado mexicano raras veces están en sintonía con esta visión positiva y humanista: muestra evidente son las políticas de industrialización, conectadas a la construcción de grandes obras de infraestructura como presas y carreteras; o el impulso a la urbanización e incluso metropolización, proceso que impacta significativamente el equilibrio territorial y social.¹⁰⁶

México abunda en muestras claras de las gravísimas problemáticas

calar, entrevista, CDMX, 13 de junio de 2019.

104 *Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano*, Art. 3, párr. XXVI, *Diario Oficial de la Federación*, México, 28 de noviembre 2016. Cursivas mías.

105 Gross, Patricio, 1998, “Ordenamiento territorial: el manejo de los espacios rurales”, *EURE* 24 (73).

106 *Ídem*.

sociales y ambientales que implica la urbanización y la aglomeración poblacional en grandes ciudades, situación que comparten muchas urbes que se desarrollaron en función del atractivo turístico como Acapulco o Puerto Vallarta, o que incluso fueron construidas ex novo como Centros Integralmente Planeados por el Fonatur, como Cancún o Los Cabos. Por la histórica carencia de planeación urbanística, los asentamientos urbanos se ensanchan con cinturones de marginación y precariedad social, “observándose una pérdida de legibilidad e identidad y una expresión de determinados valores culturales que no es compartida por la mayoría de sus habitantes”.¹⁰⁷

Desafiando toda evidencia el FONATUR, dependencia encargada de implementar el proyecto Tren Maya, propone la urbanización como fulcro del ordenamiento territorial previsto por el proyecto Tren Maya. Rogelio Jiménez Pons, director del Fondo, considera a las ciudades como “modelo de la civilización para lograr y facilitar el acceso a muchos servicios, mucho bienestar”.¹⁰⁸ El argumento de la urbanización como motor de la prosperidad es una narrativa compartida por el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos/Agencia ONU-Habitat, encargado, entre otras funciones, de elaborar el “plan de estructura territorial del sureste (corredor regional urbano)”; de la “redefinición de las estaciones ferroviarias que se convertirán en centros urbanos”;¹⁰⁹ y del “reasentamiento integral de población en derechos de vía del Tren Maya”.¹¹⁰

De acuerdo con esto, la principal concreción del ordenamiento territorial en el proyecto Tren Maya consiste en la creación *ex novo* o ampliación de al menos 18 nuevos asentamientos, llamados *polos de desarrollo* por las instancias gubernamentales, y *centros urbanos* o *comunidades sustentables* por ONU-Hábitat. Las

107 *Ídem*.

108 Rogelio Jiménez Pons, entrevista, en Tourliere, Mathieu, “Defensa oficial: una falacia, que el megaproyecto sea neoliberal”, *Proceso* 2251, 22 diciembre 2019, p. 17.

109 *Acuerdo de contribución entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, a través del Fondo Nacional de Fomento al Turismo y el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos para ejecutar el proyecto denominado “Desarrollo integral territorial y urbano de la región sureste de México- corredor regional Tren Maya”*, México, 2019.

110 *Enmienda al Acuerdo de contribución...*, México, 2020.

distintas maneras de nombrar expresan diferentes atribuciones de los nuevos asentamientos. Los polos de desarrollo serían detonadores de la economía regional, incorporando las zonas atrasadas o subdesarrolladas a los más avanzados núcleos urbanos, concentradores de las actividades económicas y los servicios.¹¹¹ El concepto expresa una anticuada visión desarrollista que reproduce la polaridad centro-periferia, si bien matizado por el planteamiento paralelo del *corredor regional* urbano. La calidad eminentemente urbana de estos polos (sólo en el caso de Escárcega y Calakmul se proyectan con características de parques agroindustriales) responde a la particularidad del desarrollo previsto por el proyecto, ligado sustancialmente a la industria turística, y al relativo ordenamiento turístico del territorio.¹¹² En consecuencia, las estaciones y los centros urbanos –de extensión estimada en mil hectáreas– están ubicados en concomitancia con algún atractivo (natural o cultural) o en una región caracterizada enteramente como atractivo.

La narrativa que pregona la urbanización como motor de desarrollo y prosperidad implica la valoración negativa de otras formas de organización social del espacio, como el patrón de asentamiento disperso o abierto en pequeñas comunidades articuladas por un centro ceremonial o cívico-religioso que caracteriza los pueblos mayas de las tierras bajas desde la época clásica de la civilización precolombina (Gussinyer 1991: 226; 242).¹¹³ Este aprovechamiento territorial ha demostrado en el curso de los siglos una mayor sustentabilidad en ecosistemas frágiles como los del trópico húmedo. El municipio de Palenque es un buen ejemplo de la persistencia de este tipo de organización espacial en una gran cantidad de asentamiento con un exiguo número de habitantes, que en su interior tienen muy baja densidad poblacional, esto es, las casas-habitación surgen separadas entre sí por terrenos y parcelas, y cada una es dotada de un amplio terreno de traspatio en el cual se realiza la cría de animales domésticos (ganado pequeño y aves de corral) y el cultivo de la huerta familiar.

111 NúñezRodríguez, Violeta, 2020, “¿El Tren Maya para el desarrollo del sur de México?”, manuscrito.

112 Machuca, Antonio, 2020, “El Tren Maya: desafíos para un ordenamiento territorial inscrito en la globalización”, manuscrito.

113 Gussinyer i Alfonso, Jordi, 1991, “Notas sobre el patrón de asentamiento en las tierras bajas maya”, *Boletín americanista* 41, págs. 203-259.

3.2 Ordenamiento territorial y reubicaciones en Chiapas

Las intervenciones gubernamentales que pregonan benéficos ordenamientos territoriales y procesos de urbanización tienen una larga y cuestionable trayectoria. Mención especial merecen justo los Centros Integralmente Planeados (CIP) construidos por FONATUR a partir de los años setenta como ciudades turísticas,¹¹⁴ que implicaron despojo de tierras y cultura, desvío de fondos públicos y lavado de dinero de proveniencia ilícita.

Ausente en los documentos propagandísticos del Tren Maya y de las evaluaciones de las instituciones involucradas en él, la reubicación poblacional –forzada o aparentemente voluntaria– es el correlato de la urbanización. Subrayo que ésta pueda ser voluntaria, en muchos casos, solo aparentemente, pues las presiones políticas, económicas, de falta de alternativas o de definitiva supresión de los servicios básicos en las localidades de origen representan una coerción indirecta.

La población indígena y campesina de Chiapas ha padecido en distintos momentos procesos de desplazamiento, reubicación y concentración justificados por la presión humana en los ecosistemas naturales (en particular la Selva Lacandona) o que pregonaban un más eficiente ordenamiento territorial y una mejoría en su calidad de vida.¹¹⁵ La reducción o “congregación”, estrategia de ingeniería social utilizada en la Colonia para la evangelización y sometimiento de los indígenas, se repite con variantes en los Nuevos Centros de Población Ejidal establecidos a raíz de la declaración de la Comunidad Zona Lacandona (1972) y la Reserva de la Biosfera de Montes Azules (1976). El conflicto territorial y social detonado por estos decretos fue de tal magnitud que se ha arrastrado por décadas, pues si bien parte de las comunidades establecidas en la selva fueron concentradas tempranamente en Nueva Palestina y Frontera Corozal, aquellas con trayectorias organizativas más arraigadas se resistieron a la reubicación. Entre 2003 y 2012, 43

114 Talledos Sánchez, Edgar, “Megaproyectos turísticos en México. El caso de los Centros Integralmente Planeados”, en Ibarra, M. y Talledos, E., *Megaproyectos en México. Una lectura crítica*, México: UNAM-Itaca, 2016, pp. 91-130.

115 Fenner Sánchez, Gabriela, 2012, “Reubicación poblacional como estrategia de ordenamiento territorial: tres casos en Chiapas”, en Fernández, F. y Urquijo, P., *Corografía y escala local. Enfoques desde la geografía cultural*, Morelia: CIGA-UNAM, pp. 59-79.

de los 45 poblados que aún permanecían en la reserva fueron sometidos a reubicación forzada, y se crearon tres Nuevos Centros de Población. Los hechos más violentos en este largo conflicto que enfrenta lógicas distintas de territorialización se verificaron en 2006: se trata del desalojo violento a la comunidad de Viejo Velasco perpetrado por la Seguridad Pública, y que dejó como saldo 7 muertos, 26 desaparecidos y 36 desplazados.

En el caso de los desalojos en la Selva Lacandona, el nuevo ordenamiento territorial impuesto estaba centrado en la conservación ecológica, por lo cual los Nuevos Centros de Población respondían a la pretensión de eliminar toda presencia humana de la zona núcleo de la Reserva. Este argumento, aunque no sea el principal en la argumentación relacionada con el Tren Maya, es recurrente en el discurso del titular del Fonatur al referirse al contexto ambiental en la región de Calakmul y de la Selva Lacandona. Afirmó Jiménez Pons: “si dejamos que las cosas pasen como están pasando, esto se va a acabar. Muchos ambientalistas dicen ‘no toquen’. Pero, ¿qué está pasando? O entramos o se termina de acabar la selva [...] La gente destruye la selva porque no se construyen opciones”.¹¹⁶

3.3 *Dispersión = marginación: las Ciudades Rurales Sustentables*

El más reciente intento de urbanización dirigida en el Chiapas rural tiene apenas poco más de una década. Impulsado por el ejecutivo estatal guiado por Juan Sabines Guerrero, abanderado por el PRD (2006-2012), el proyecto de las Ciudades Rurales Sustentable es un antecedente de necesaria referencia para una reflexión crítica sobre el proyecto de ordenamiento territorial en el marco del Tren Maya.

El proyecto se origina, en un marco geopolítico internacional, en el Plan Puebla Panamá (PPP), megaproyecto infraestructural abanderado por los ejecutivos panistas. El Capítulo México del PPP

116 Santillán, Oscar, “O entramos o se acaba la selva”, *Eje Central*, 17 de junio de 2019, <https://www.ejecentral.com.mx/o-entramos-o-se-acaban-la-selva/>. En el mismo tenor la conferencia de prensa en la víspera de la “consulta” a las comunidades indígenas: “Tren Maya no devastará la selva, no aprobarlo sí : Fonatur”, *Notimex*, 27 de noviembre de 2019.

propone construir una red de *centros de integración rural*, cuyo objetivo será impulsar regiones o zonas con infraestructura y servicios básicos para ir concentrando en ellos a las comunidades dispersas, logrando una más eficiente organización territorial y una relación más equitativa de su entorno”, esto es, “un ordenamiento territorial conducente a una explotación eficiente y sustentable de los recursos naturales.¹¹⁷

El programa de gobierno de Sabines, presentado al principio de su administración, preveía la edificación de dos nuevos centros de población como proyecto estratégico, justificándolo no en el marco del PPP sino en el cumplimiento de agendas de las Naciones Unidas, como la Agenda Hábitat y los Objetivos y Metas de Desarrollo del Milenio.¹¹⁸

El proyecto se basa en la ecuación dispersión=marginación, presente en medida diversa en todas las políticas de “ordenamiento territorial” y urbanización en la época moderna. El argumento es claramente planteado por la Secretaría de Gobierno del estado:

En Chiapas existe un alto grado de dispersión poblacional [...que] dificulta el otorgamiento de servicios básicos, como agua, drenaje y electricidad, entre otros. Las localidades rurales presentan grados de alta y muy alta marginación. Los habitantes de las localidades dispersas, en su mayoría indígenas, presentan rezagos en educación, salud, vulnerabilidad y exclusión social. *El antídoto contra la dispersión social son las Ciudades Rurales*, proyecto que el Gobierno del Estado planea con un enfoque territorial, *para enfrentar el reto del binomio dispersión-marginación.*¹¹⁹

117 Presidencia de la República, 2001, *Plan Puebla Panamá, Capítulo México, Documento Base*, p. 86.

118 Gobierno del Estado de Chiapas, *Plan de Desarrollo Chiapas Solidario 2007-2012, Alineación a los Objetivos de Desarrollo del Milenio 2010*; “Ciudades Rurales Sustentables, estrategia contra pobreza y marginación en Chiapas”, *La Jornada*, 14 de noviembre de 2010; “Chiapas desarrolla 6 ciudades rurales”, *Expansión*, 21 de septiembre de 2009, <https://expansion.mx/obras/2009/09/21/chiapas-desarrolla-6-ciudades-rurales-1>.

119 Secretaría de Gobierno del estado de Chiapas, *Decreto 195 que aprueba el Plan Estatal de Desarrollo “Chiapas Solidario” 2007-2012*.

Las Ciudades Rurales se definen entonces como “una *política pública* de *desarrollo* regional y *ordenamiento territorial* para enfrentar la marginación, la pobreza y alta dispersión”.¹²⁰ Esta visión desconoce en su totalidad la trascendencia de la relación entre las sociedades indígenas y su territorio, que se expresa en patrones culturalmente definidos de aprovechamiento de los recursos, producción agrícola, asentamiento, uso ritual del territorio, entre otros: en síntesis, el arraigo territorial de las culturas y los procesos de adaptación, apropiación y transformación del territorio por parte de quienes lo habitan. Los modos y medios de vida de las distintas sociedades y los patrones de asentamiento no son casuales sino que se deben a un sinnúmero de factores interconectados entre sí: el medio físico, el universo cultural, el devenir histórico, los sistemas de producción y reproducción material y simbólica.

Si bien se justifica el proyecto en beneficios para la población en un mejor suministro de servicios públicos, es el aparato institucional en ser mayormente beneficiado: las Ciudades Rurales como *política pública* favorecerían “la gobernanza, querencia y cohesión social y un mejor uso de los recursos públicos”.¹²¹ Explicó claramente este aspecto un funcionario del Ayuntamiento de Xpujil, en Campeche, entrevistado en 2019: la concentración de la población en urbes implica la disminución del autoempleo en la agricultura de autoconsumo y su inserción en el mercado laboral “formal”, esto es, fiscalizado, lo cual redundaría en el incremento de la recaudación de impuestos a nivel municipal y el consecuente aumento de recursos federales otorgados al municipio. Es posible que lo que más pese en este tipo de “ordenamiento territorial” sea, más que la real o supuesta marginación de la población rural, la “exclusión” política de municipios marginales en la institucionalidad estatal, y el anhelo de las élites locales de tener un mejor posicionamiento y mayor peso político en la región.

El desbordamiento del río Grijalva en 2007, que provocó la destrucción de varias comunidades ubicadas en zonas de riesgo y

120 Gobierno del Estado de Chiapas, *Plan de Desarrollo Chiapas Solidario 2007-2012, Alineación a los Objetivos de Desarrollo del Milenio 2010*, p.25.

121 Gobierno del Estado de Chiapas, 2006, *Plan Estatal de Desarrollo 2007-2012*, capítulo XVI, 2.1.3 Ciudades y Villas rurales sustentables, Objetivo 2.

en condiciones de vida proporcionó la coyuntura para la edificación de la primera Ciudad Rural Sustentable, Nuevo Juan de Grijalva en el municipio de Ostucán (región Norte), ultimada en 2010. La segunda ciudad, ultimada en 2011, fue Santiago el Pinar (región Altos), municipio de reciente creación (1999) que tendría beneficios políticos e infraestructurales con el proyecto. Las últimas dos ciudades, Ixtahuán (región Norte) y Jaltenango (región Frailesca) fueron ultimadas en 2012.

Existe una abundante literatura académica, periodística e incluso de documentos oficiales alrededor de las Ciudades Rurales Sustentables, que analiza sus pretensiones, alcances e impactos desde distintos aspectos: como proyecto de “desarrollo” neoliberal,¹²² práctica de desplazamiento y reubicación,¹²³ ingeniería social y experiencia para respuestas organizativas,¹²⁴ propuesta arquitectónica y urbanística que trastoca los modos tradicionales de habitar,¹²⁵ proyecto de reconversión productiva,¹²⁶ política pública¹²⁷ de reordenamiento territorial.¹²⁸

El balance general define sustancialmente como un fiasco el proyecto. En 2016, sólo 30 familias habitaban la “ciudad fantasma” de Santiago el Pinar; “el resto -el 80 por ciento de la población- abandonó las casitas de ‘triplay’ y volvió a sus comunidades”;

122 Libert Amico, Antoine, 2012, *Dialogicas del Territorio en Chiapas: un análisis sistémico-complejo del Proyecto Mesoamérica*, Tesis de Maestría en Desarrollo Rural Regional, México: Universidad Autónoma Chapingo.

123 Fenner Sánchez, Gabriela, *op. cit.*.

124 Ruiz López, Cinthia, 2016, “El proyecto ciudades rurales sustentables y el involucramiento de sus habitantes”, *Nueva Antropología*, 29(85), pp. 102-125.

125 Libert Amico, Antoine, *op. cit.*; De León, Karla; Ferguson, Nancy; Ferry, Daniel; et al., 2010, *Analyzing the Sustainable Rural Cities Program*, Department of City and Regional Planning, New York: Cornell University.

126 Hernández Hernández, Liliana, 2015, “Nuevo Juan de Grijalva, la ciudad producida por el capital”, en Aguilar, M., Avilés, O. y Aguirre, C., *Depredación: ciudades rurales, comunidades intervenidas, espacios en conflicto*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 195-211

127 García Medina, Carlos; Flores Sandoval, Israel; Gaytán Casas, Ulises, 2012, “Ciudades rurales sustentables: el caso del estado de Chiapas, México”, *Revista Geográfica de América Central*, 49 (2), pp. 175-198.

128 Reyes Ramos, María Eugenia; López Lara, Álvaro, 2011, “Ciudades rurales en Chiapas: formas territoriales emergentes”, *Argumentos*, 24 (66), pp. 121-151.

pues “faltaba luz, agua y las viviendas que construyeron no son habitables para una familia [...] al terminar el gobierno de Sabines, desapareció la ensambladora donde hacían mobiliarios escolares, bicicletas y cocinas ecológicas, y también empezaron a parar todas las empresas; y así está todo hasta ahorita”, afirmó en entrevista el presidente municipal Andrés Rodríguez.¹²⁹ Entre los muchos aspectos deplorables del proyecto, las declaraciones del presidente municipal enfocan algunos elementos clave para la valoración, a futuro, de políticas urbanizadoras de este talante.

Las investigaciones consultadas, relativas principalmente a Nuevo Juan de Grijalva y Santiago el Pinar, muestran una coincidencia sustancial en las problemáticas de ambos lugares, subrayando que la situación en la segunda CRS es, de ser posible, más grave.

Un primer elemento es el diseño de espacios urbanos sin la consideración de las particularidades geográficas del entorno, y de las formas de vida, culturalmente caracterizadas, de quienes los habitarían.

En oposición visiva a la “dispersión”, las casas se encuentran hacinadas entre sí; el espacio interno reducido (entre 40 y 50 m²) no es suficiente para las familias numerosas y ampliadas; y la habitación cuenta con un espacio privado externo insuficiente para la reproducción de las actividades productivas tradicionales relacionadas con el espacio doméstico (cocina en fogón al abierto; huerto de traspatio; cría de aves y otros animales de corral, entre otras).¹³⁰ Aunado a esto, se ha denunciado la corrupción en la etapa de construcción, pues las casas fueron construidas con materiales de mala calidad e incluso de probada peligrosidad (paredes de tablaroca o triplay, techos de asbesto)¹³¹ y al poco tiempo manifestaron fallas estructurales. Paradójicamente, los servicios básicos cuya dotación era el objetivo que formalmente justificaba el proyecto, se suministraron de manera insuficiente o nula: el abastecimiento de agua es por pipas cuyo costo es insostenible para las familias

129 Grajales, Itzel, “Éxodo en Santiago El Pinar”, *NVI Noticias*, 7 de mayo de 2016, <http://www.nvinoticias.com/nota/19953/exodo-en-santiago-el-pinar>

130 Ruiz López, Cinthia, *op. cit.*

131 De León, Ferguson, Ferry *et al.*, *Op. cit.*

desempleadas, el drenaje está descompuesto, las vías de acceso no están pavimentadas y el transporte público es escaso. De la misma forma, los servicios de salud y educación son intermitentes, al igual que en las comunidades de origen, por lo cual la situación de “marginación” no ha cambiado.¹³²

La reubicación alejó los ejidatarios de sus parcelas de cultivo, pues sus comunidades de origen quedaron, en el caso de Nuevo Juan del Grijalva, hasta a 25 km. de distancia.¹³³ Objetivo central de las CRS era la reconversión productiva, que actuaría en dos niveles: en las parcelas originarias y hacia el interior de la ciudad. En la primera dimensión se propone explícitamente que los reubicados mantengan una relación de producción con sus predios en sus localidades de origen. La reconversión productiva es una política impulsada a nivel estatal por el Instituto de Reconversión Productiva y Agricultura Tropical (IRPAT) e implica la sustitución de cultivos tradicionales de granos básicos con cultivos comerciales e agroindustriales. Durante el gobierno de Sabines (2007-2012), fueron más de 220 mil hectáreas en las que se introdujo, con éxitos distintos, la siembra subsidiada de árboles frutales, plantaciones agroindustriales (entre ellas la palma africana) y la agricultura protegida con invernaderos.

El fracaso de este proceso, en las CRS, descansó en la distancia hacia las tierras de cultivo, en la falta de capacitación de los campesinos y en la incompetencia de los técnicos, que en muchos casos introdujeron cultivos no aptos para el clima y los suelos del lugar; y finalmente en la falta de mercado para la producción, ausente en el principio y que no se supo crear.¹³⁴ Cabe señalar que la investigación de campo realizada en 2019 evidenció problemas idénticos en la implementación del programa federal Sembrando Vida, similar en sus objetivos al de Reconversión Productiva de Chiapas, lo cual abre otra ruta de coincidencias y antecedentes en el éxito de los programas gubernamentales aparentemente novedosos.

132 Ruiz López, Cinthia, *op.cit.*

133 Ruiz López, Cinthia, *op.cit.*; Libert Amico, Antoine, *Op.cit.*

134 Libert Amico, Antoine, *Op.cit.*



Foto: Sembrando Vida. Secretaria de Bienestar, Paraje Ojo de Agua, Ocosingo, Chiapas. Octubre 2019

En la dimensión interna a la ciudad el objetivo de la *reconversión productiva* era la generación de empleos en el mismo contexto urbano, que permitiera a los campesinos involucrarse en producciones comerciales (lácteos, granjas avícolas, invernaderos) y en actividades del sector terciario (maquiladora y ensambladora), y que por lo tanto viniera menos la necesidad de acudir a las tierras de cultivo. El proceso pretendía una reconversión en el modo de vida tradicional campesino e indígena, que facilitara la separación y el vaciamiento de las tierras: esto propiciaría la inserción en el esquema de producción-consumo capitalista tanto de la población “marginal” como de sus territorios. Los testimonios recogidos en investigaciones de campo evidencian la contradicción del “desarrollo” impuesto en las nuevas ciudades:

Mucha gente está pensando en regresar a sus tierras. No hay empleo. Aquí todo es comprado. No nos trajeron aquí como productores, sino como consumidores (habitante de Nuevo Juan de Grijalva, en Libert Amico, 2012:128).

Así éramos libres porque producíamos todo para comer, hay muchas hierbas que se comen en el campo, teníamos animales

en los patios, de hambre no nos quejamos, pero aquí solo hay tierra y tiendas para comprar, todo se tiene que comprar (entrevista a Carmen, Nuevo Juan de Grijalva, en Camacho, s/f:141).

El fracaso de los proyectos de “reconversión productiva” inhibió las posibilidades de consumo de los habitantes de las CRS, por lo cual también los emprendimientos comerciales (tiendas, supermercados) se vinieron abajo. La principal causa de este fiasco fue la falta de mercado externo y de consumo local, y el abandono institucional de las cooperativas, que en un principio se quedaron con la producción y, finalmente, cerraron sus puertas.¹³⁵

Al fracasar, rápidamente, los proyectos de “reconversión productiva”, muchos campesinos volvieron a sembrar sus parcelas en las antiguas comunidades, enfrentando largos viajes y, sucesivamente, muchas familias regresaron a vivir en los lugares de origen y según su tradicional modo de vida. En todos los casos documentados, los habitantes de las CRS han desarrollado estrategias para resistir la privación de las tierras y la reubicación, defendiendo su pertenencia territorial frente al despojo, directo e indirecto, al que fueron sometido.

El territorio habitado por el grupo humano representa el entramado inescindible de tierra para la producción, arraigo cultural, geosímbolos, lugares de la memoria y referentes históricos, lugares sagrados y herencia de los antepasados en una historia viva de luchas campesinas y emancipación del dominio neocolonial de la fincas. Las múltiples significaciones territoriales explican la gravedad del despojo en los procesos de reubicación, en los cuales el desarraigo produce la fragmentación del tejido social y un incremento de la conflictividad local.

Un estudio colectivo realizado por estudiantes y profesores de la Cornell University concluye tajantemente: “encontramos que las CRS no cumplirán el objetivo de alivianar la dispersión poblacional en Chiapas y proteger aquellas personas en situación de riesgo por desastres naturales. Por ende, recomendamos que se propicien formas alternativas de desarrollo, incluyendo el fortalecimiento de

135 De León, *et al.*, *Op. cit.*

centros urbanos pre-existentes y el desarrollo de una política fuerte de desarrollo rural”.¹³⁶

En el periodo de su planeación y construcción, diversas organizaciones chiapanecas se pronunciaron y movilizaron en contra del proyecto urbanizador. Sin duda, esta fue una de las razones que limitaron a cuatro el número de las villas edificadas, frente al proyecto inicial de 25. Las demandas y denuncias reproducen en gran medida las que actualmente se están levantando en contra del Tren Maya: falta de consulta y de planeación participativa, de lo que deriva un proyecto inadecuado para las reales necesidades y perspectivas de vida de las comunidades “beneficiarias”. Entre los grupos movilizados en contra de los “proyectos de muerte”, sean las Ciudades Rurales, la autopista o el Tren Maya, está Pueblo Creyente, ligada a la Diócesis de San Cristóbal y con miles de integrantes en todo el estado. En un comunicado de 2010 se afirma:

nos preocupa que el proyecto de las ciudades rurales se imponga y no se consulte al pueblo si está de acuerdo o no [...] el gobierno no dice claro lo que trae realmente este megaproyecto si es para bien o para mal del pueblo por ejemplo no explica qué es la “reconversión productiva” y quienes son los beneficiarios de esta reconversión. [...] Desde la colonización de América Latina que en ese tiempo no se llamaban ciudades rurales, se conocían como reducciones [...] entonces, así como ahora, se alegaba que también habría ventajas para la población directamente afectada. Con esta breve explicación, nosotros los creyentes de Chenalhó nos lleva a la conclusión de rechazar definitivamente la construcción de las ciudades rurales. Porque está claro que este plan es para que abandonemos nuestras tierras y que las empresas trasnacionales las ocupen y una vez que estemos concentrados nos pueden controlar y obligarnos a sembrar otros cultivos que no vayan a ser la milpa, el frijol, etc. [...] ¹³⁷

Las Abejas, otra organización con base católica, también ha denunciado este proyecto. En mayo de 2010 declaró: “si de veras

136 De León, Ferguson, Ferry *et al.*, 2010: 7, traducción propia.

137 Comunicado de la organización Pueblo Creyente de la parroquia de San Pedro Chenalhó, 8 de agosto de 2010.

quieren nuestro beneficio, lo primero que tienen que hacer es RESPETARNOS. Pero no, se meten y hacen lo que quieren con nuestras tierras y con nuestros recursos. [...] No nos ha preguntado si queremos dejar nuestras casas y nuestras tierras para que nos den otras que ellos han decidido. No han dialogado con nosotros para ver qué es bueno para nuestro municipio”¹³⁸



Foto: Vías para el inicio del Tren Maya. Pakal Na, Palenque, Chiapas. Octubre 2019

Conclusiones

Objetivo de esta segunda parte del texto fue elaborar una lectura diacrónica del contexto regional de Palenque y la Zona Norte de Chiapas, identificando antecedentes –en continuidad o por analogía- de los tres elementos constitutivos del megaproyecto Tren Maya: ordenamiento territorial, infraestructura y turismo sostenible.

Este análisis evidenció la continuidad del proyecto Tren Maya en la región con el proyecto del Centro Integralmente Planeado Palenque-Agua Azul (CIPP), también dirigido por FONATUR. Este

138 Disponible en http://chiapasdenuncia.blogspot.com/2010/05/comunicado-de-las-abejas-de-acteal_22.html.

proyecto turístico incluye la construcción de un complejo sistema regional de infraestructura de conectividad (aeropuerto, autopista) y para el hospedaje (tanto en Palenque como en el parque natural Agua Azul) con el objetivo de desarrollar la actividad turística en la región y detonar así la economía ligada al sector.

Ordenamiento turístico y desarrollo

El proyecto implica un complejo ordenamiento territorial en función de los destinos turísticos; este ordenamiento gira principalmente alrededor de la infraestructura de conectividad y de los “productos anclas” o “atracciones turísticas”, principalmente la zona arqueológica de Palenque y las Cascadas de Agua Azul, y en menor medida otros destinos “de aventura” o “de naturaleza” en la Selva Lacandona.

El proyecto Tren Maya en la región propone la reactivación del CIPP, aunque no se haya mencionado aún de forma explícita. El decreto que autoriza la construcción del eje carretero San Cristóbal-Palenque sí hace patente la conexión con el proyecto ferroviario, mientras el impulso a la actividad turística en la región se coloca en continuidad con una larga serie de medidas y acciones que han proseguido en la misma dirección: explotar el potencial como “atracciones turística” de los lugares y bienes comunes naturales y culturales ubicados en los territorios indígenas. No hace falta una mención explícita al proyecto Mundo Maya, al CIPP o al Plan Chiapas 2015 para ubicar el proyecto Tren Maya en esta continuidad.

Se han señalado algunos importantes problemas que conlleva el impulso al turismo “sostenible” cuando esto no implica propiciar proyectos realmente comunitarios de promoción y hospedaje, a través de procesos participativos de planeación y con la adecuada capacitación de las personas involucradas. De tal forma que la población indígena y campesina que habita los territorios aledaños a los “atractivos”, percibe a la actividad turística con miedo, pues opina que sus sitios sagrados, históricos y sus bienes naturales y paisajísticos les serían despojados en beneficios de los empresarios del sector; la “derrama económica” proveniente del turismo no se

percibe como beneficio para todos, sino para los inversionistas favorecidos por las instituciones locales.

La investigación hemerográfica, bibliográfica y de campo arrojó elementos de contundente crítica a la “propuesta de desarrollo” ligada al turismo y a la infraestructura de conectividad.

Este modelo implica, entre otras consecuencias, la transformación del entramado definido por el MODEVITE como “modos y medios de vida”, esto es, las formas de producción y reproducción, material y simbólica, moldeadas en una larga trayectoria histórica por las culturas y el contexto territorial en el cual se desarrollan. El reordenamiento social que implica el desarrollo de la industria turística es especialmente peligroso, porque impulsa la terciarización de las actividades económicas, esto es, el tránsito de las actividades primarias –agricultura y pesca- hacia el ofrecimiento de servicios (si hay capital) o mano de obra no calificada.

La urbanización y la terciarización implican el decrecimiento de las actividades productivas agrícolas y tradicionales, y su pérdida de sentido y de interés principalmente para la población más joven. La denigración del trabajo campesino, que se basa en las promesas de prosperidad ofrecidas por la urbanización o el empleo en los servicios turísticos, son un proceso que redundan en la pérdida de conocimientos y saberes tradicionales, territorialmente arraigados, y finalmente en el despojo cultural y epistémico que es evidente en el medio rural actual.

Desde luego no se trata de un proceso automático que se imponga sin resistencias, explícitas o no, ni que suceda de manera repentina; tampoco significa ignorar los rezagos del Estado en la garantía de los derechos fundamentales en muchas regiones del país, o negar la impelente necesidad de la población en mejorar sus condiciones de vida. Lo que las organizaciones indígenas siguen señalando, ayer y hoy, es la falta sistemática de su inclusión en los procesos de planeación para el desarrollo: falta de información, de consulta, de consenso y de participación son las distintas etapas de la exclusión en el diseño y la implementación de políticas públicas que, en muchos casos, son alardeadas por los políticos como de exclusivo beneficio del “pueblo”.

En el curso de la investigación pudimos comprobar, una vez más y por si hiciera falta, que habitar en comunidades pequeñas, y vivir del trabajo en el campo, siguen siendo la opción elegida –no obligada– por muchos de aquellos que así viven. Las organizaciones del campo entienden “desarrollo y progreso” como la dignificación del trabajo campesino y el fortalecimiento del modo de vida que les permita vivir bien en su pueblo, en su tierra y no tener que migrar para “hacer chambitas” en la Riviera Maya.

Por su parte, otro sector de la población rural, en el cual destaca un alto porcentaje de jóvenes, es protagonista de la migración desde las comunidades hacia las zonas urbanas en busca de un empleo remunerado. Este proceso puede ser definido como reubicación “inducida por el desarrollo”, retomando el concepto usado por McDowell –“development-induced displacement”.¹³⁹ Esto es, por la posibilidad de encontrar mejores oportunidades en el desplazamiento, temporal o permanente.

De manera similar, el proyecto de las Ciudades Rurales Sustentable, a parte el caso de Nuevo Juan de Grijalva, ofrecía la oportunidad de reubicación voluntaria con la promesa de la transformación de sus “modos y medios de vida”. La “utopía urbana” propugnada por Jiménez Pons en el Tren Maya subyace también al ordenamiento territorial planteado por las CRS: las ciudades como motor del desarrollo e integración a la economía de mercado de la población marginal; las zonas rurales aprovechadas por la agroindustria. El balance a más de diez años del inicio del proyecto muestra que lo que cambiaron fueron los “modos” de vida de sus moradores, enfrentados a la lejanía de sus tierras que siguieron labrando para sobrevivir, al fracaso de los distintos “proyectos productivos” emprendidos en la ciudad, y al desajuste de la vida campesina en un espacio reducido e inadecuado para ella. Sus “medios” de vida, en el mejor de los casos, siguieron los mismos: el trabajo en el campo que les asegura al menos la autosuficiencia alimentaria, o la migración temporal a las fincas agroindustriales.

El ejemplo de las Ciudades Rurales chiapanecas, aparentemente, se aleja más del escenario de antecedentes y analogías trazados para

139 McDowell, Christopher (editor), 1996, *Understanding Impoverishment: the consequences of development-induced displacement*, Berghahn Books, Oxford.

el Tren Maya. En el proyecto peninsular, los “polos de desarrollo” (aunque ONU-Hábitat les denomine “comunidades sustentables”) están pensados con una clara vocación turística. En este aspecto, habrá que preguntarse cuál será el resultado: ¿urbes “de apoyo” al turismo como Palenque o destinos “integralmente planeados” como Cancún? En ambos casos el desarrollo urbano incluye áreas periféricas, más o menos extensas, destinadas a la vida no laboral de los trabajadores empleados en la industria del ocio. ¿Quiénes serían el fulcro de la planeación urbanística de los nuevos centros urbanos a lo largo de la vía del Tren? ¿Los huéspedes o los anfitriones? A diferencia que las Ciudades Rurales en Chiapas, este tipo de urbanización dirigida incluye una brecha de clase y de raza difícil de superar en un proyecto claramente *bottom-down* y falta de todo proceso de planeación participativa (a pesar de los esfuerzos cosméticos del Seguimiento a la Consulta y de los Talleres de participación de ONU-Hábitat, que por cierto ya se dotó de su Protocolo para la reubicación).

Conflictos y violencia

Finalmente, el ejemplo chiapaneco muestra claramente el entramado de conflictos y violencia que acompaña la implementación de todo megaproyecto que no responde a las necesidades, materiales y culturales, de la población local. Imposición violenta, resistencia, represión, fragmentación social: son múltiples las facetas de conflictos cuya descomposición violenta parece inevitable.

Las razones de la deriva violenta son muchas. En primer lugar, la resistencia empecinada, particularmente de los pueblos indígenas, al despojo de sus tierras y de sus culturas, de sus modos de ser colectivos y territoriales. El contexto chiapaneco es caracterizado históricamente por una fuerte movilización social; existen un sinnúmero de organizaciones indígenas y campesinas con base territorial que han defendido sus derechos hasta en los contextos políticos más adversos. La cultura política popular en el estado se basa en la movilización y la acción directa, así como en la práctica y la construcción de alternativas –políticas, productivas, educativas, etc. Esta es sin duda la razón por la cual, hasta este momento,

las únicas movilizaciones masivas en rechazo al proyecto Tren Maya en 2019 han acontecido en Chiapas, protagonizadas por el MODEVITE y el sindicato magisterial CENTE.

Por otro lado, otra constante del contexto chiapaneco es la politización de los conflictos y el involucramiento de los grupos de poder locales –políticos o aspirantes a entrar en la política local, caciques, empresarios- con intereses personales en los distintos proyectos, aún en aquellos impulsados como “política pública”. El intento de incidir en la realización de obras y proyectos, de los que empresarios locales buscan traer ventaja, motiva el manejo arbitrario de proyectos, programas y fondos públicos por parte de los presidentes municipales. El más notorio para el caso de estudio es el alcalde de Chilón, Eduardo Ramírez, que en más de una ocasión ha condicionado la entrega de programas etiquetados a la firma de acuerdos en los que los ejidatarios ceden parte de su tierra o facultades.¹⁴⁰

Es en este ámbito que se puede incluir el uso de civiles armados como grupos de choque al sueldo de políticos locales o abiertamente solapados por las instancias oficiales, como ocurrió en el conflicto de Agua Azul y en Mitzitón en contra de la carretera.

La elevada movilización social, y el complejo entramado de conflictos que caracterizan el estado, han hecho necesaria la intervención de distintas organizaciones que, después del levantamiento zapatista, tienen la función de mediadoras impulsando estrategias de transformación positiva de los conflictos. A nivel estatal actúan la Comisión de Apoyo para la Unidad y Reconciliación Comunitaria (CORECO A.C.) y Servicios para la Paz (SERAPAZ A.C.), mientras a nivel local el Centro de Derechos Indígenas (CEDIAC A.C.) y la Misión de Bachajón trabajan en el fortalecimiento de las estructuras comunitarias de resolución de los conflictos (jmeltsa'anwanej).

Sin embargo el contexto actual presenta nuevas dificultades para el trabajo centrado en la transformación positiva de los conflictos, y el escenario de violencia adquiere por lo tanto una dimensión de mayor gravedad.

140 Manuel Gómez, Servicios para la Paz –SERAPAZ A.C. sede Ocosingo, entrevista, Ocosingo, 3 de octubre 2019.

Según entrevistas realizadas con integrantes de CORECO y SERAPAZ, el despojo por megaproyectos genera un incremento de la conflictividad imposible de manejar con estrategias de transformación positiva, ya que los actores del conflicto incluyen a grupos externos al ámbito regional y comunitario –empresas, políticos y grupos armados. La negociación o búsqueda de un acuerdo puede ocurrir cuando los actores actúan en un espacio social compartido, pero no es viable cuando el diferencial de poder, agenda o intereses distintos separan los actores. En estos casos una parte puede tener interés en la búsqueda de un acuerdo, pero la otra parte no ya que cuenta con otros medios de presión –legal, política o por la fuerza- para lograr sus intereses. Este tipo de conflictividad sin solución positiva ha mermado también la disposición al diálogo de las mismas comunidades y organizaciones regionales.

Por todo lo anterior, consideramos que la implementación del megaproyecto Tren Maya en el contexto estudiado podría ahondar la brecha de exclusión y desigualdad, profundizar la violación a los derechos individuales y colectivos de la población indígena, e incrementar la conflictividad y las distintas violencias que ya afectan la sociedad en la región.

Recomendamos la intervención prioritaria de las instituciones competentes en la garantía de los derechos fundamentales y la necesidad urgente del respeto y reconocimiento a los procesos de autonomía y autogobierno que están ejerciendo proyectos de desarrollo basados en las reales necesidades de población.

Este ensayo reúne los hallazgos de una investigación en curso, dirigida a identificar los posibles impactos sociales del Tren Maya en tres regiones indígenas: el Norte de Chiapas, el oriente de Bacalar (Quintana Roo), la selva maya en Calakmul (Campeche).

El Cuaderno 1, Km.0: desigualdad, despojos y violencias, expone el contexto social actual en la región Norte de Chiapas, en el municipio de Palenque, y en la colonia Pakal Na, que sería el principio del circuito ferroviario y dónde se construiría la primera estación y nuevo centro urbano.

La situación actual en cuanto a servicios públicos, derechos fundamentales, inseguridad y violencia, genera interrogantes relativas a la viabilidad y pertinencia del proyecto turístico y de infraestructura. Asimismo, antecedentes recientes relativos a proyectos de infraestructura, turismo y urbanización dirigida en Chiapas muestran la presencia de contradicciones insoslayables que podrían volver a estallar de avanzar con la construcción del Tren Maya

