


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

Alma Ivonne Marín Marín


División de Administración
Turística y Mercadotecnia.
Unidad Playa del Carmen
Universidad de Quintana Roo
Quintana Roo, México.

 0000-0002-2574-6592

 aimarin@uqroo.edu.mx

Lilia Zizumbo Villarreal


Facultad de Turismo y
Gastronomía
Universidad Autónoma del
Estado de México
Toluca, México.


 0000-0003-0639-5499

 lzizumbov@uaemex.mx

Oliver Gabriel Hernández Lara

Facultad de Ciencias Políticas
y Sociales
Universidad Autónoma del
Estado de México
Toluca, México.

 0000-0001-6777-376X

 oghernandezl@uaemex.mx

RESUMEN

El turismo en el Caribe Mexicano es todo un éxito en términos macroeconómicos, y su expansión se debe a la necesidad del capital por seguir acumulando. En la fase neoliberal se intensificó el despojo y la mercantilización de territorios para incorporarlos al circuito de valorización a través del turismo. De esta manera, Puerto Morelos quedó a merced de los intereses capitalistas y en la actualidad despierta un profundo interés debido a que allí se proyecta la construcción de una estación del Tren Maya. En este contexto, se comenzó a ampliar la avenida J. Zetina Gasca que atraviesa el municipio de norte a sur, como parte de las obras preparatorias. El objetivo de esta investigación fue analizar el conflicto que se presenta en la comunidad en relación con la disputa por los espacios urbanos. Para esto se recurrió a la ecología política como referente teórico metodológico. Se concluye que las resistencias de Puerto Morelos son un ejemplo de lucha por la reapropiación del territorio y en contra de un turismo colonizador.

PALABRAS CLAVE

conflictos ambientales ▶ despojo ▶ mercantilización ▶ territorio ▶ turismo.

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

Autores:

Alma Ivonne Marín Marín, Lilia
Zizumbo Villarreal, Oliver Gabriel
Hernández Lara

Recibido

15 de julio, 2021

Aprobado

17 de septiembre, 2021

DOI

<https://doi.org/10.24215/27186717e012>

Ayana Revista de Investigación en Turismo
I Año 2 | Vol. 2 | N° 01 Diciembre 2021 -
Mayo 2022

ISSN 2718- 6717

Entidad editora Instituto de Investigaciones
en Turismo, Facultad de Ciencias Económicas
(Universidad Nacional de La Plata)
La Plata | Buenos Aires | Argentina

<http://revistas.unlp.edu.ar/ayana>



ENVIRONMENTAL CONFLICTS OF TOURISM IN PUERTO MORELOS, QUINTANA ROO, MÉXICO

ABSTRACT

Tourism in the Mexican Caribbean is a success in macroeconomic terms, and its expansion is due to the need to continue accumulating capital. In the neoliberal era, the dispossession and commodification of territories have intensified to incorporate them into the valorisation circuit through tourism. Thus, Puerto Morelos was left at the mercy of capitalist interests and, nowadays, it arouses great interest because the construction of the “Tren Maya” train station is projected. In this context, the J. Zetina Gasca avenue, which crosses the municipality from north to south, has been expanded as part of the preparatory works. This research aims at analysing the conflict that arises in the community due to the dispute over urban spaces, taking political ecology as the theoretical framework. It is concluded that community resistance in Puerto Morelos is an example of a fight for territory re-appropriation against colonising tourism.

KEYWORDS

environmental conflicts ▶ dispossession ▶ commodification ▶ territory ▶ tourism.

CONFLITOS AMBIENTAIS DE TURISMO EM PUERTO MORELOS, QUINTANA ROO, MÉXICO

RESUMO

O turismo no Caribe mexicano é um sucesso em termos macroeconômicos, e sua expansão deve-se à necessidade de capital para continuar se acumulando. Na fase neoliberal, a despossessão e mercantilização dos territórios foi intensificada a fim de incorporá-los ao circuito da valorização do capital através do turismo. Desta forma, Puerto Morelos ficou à mercê dos interesses capitalistas, e atualmente representa um interesse primordial porque lá está projetada a construção de uma estação de “Tren Maya”, razão pela qual estão a ser criadas as condições para a sua chegada. Neste contexto, a avenida J. Zetina Gasca, que atravessa o município de norte a sul, começou a ser ampliada como parte dos trabalhos preparatórios. O objetivo desta pesquisa foi analisar o conflito que surge na comunidade derivado da disputa sobre os espaços urbanos. Para este fim, a ecologia política foi utilizada como referência teórica e metodológica. Conclui-se que a resistência existente em Puerto Morelos é um exemplo da luta pela reapropriação do território.

PALAVRAS CHAVE

conflitos ambientais ▶ despossessão ▶ mercantilização ▶ território ▶ turismo.



Introducción

El turismo es considerado uno de los sectores que potencian la economía de los llamados países emergentes por su contribución al Producto Interno Bruto, las divisas que genera y los negocios ligados a él. En la búsqueda por diversificar la actividad para continuar acumulando, se comienzan a desplegar nuevos productos en espacios que cuentan con una diversidad natural y cultural susceptible de ser comercializada, así, el turismo avanza en la colonización de territorios en aras de su expansión.

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

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

Los conflictos derivados de la forma en que se ha implementado el turismo en la comunidad no han cesado, por el contrario, se acentúan. En este sentido se puede mencionar el megaproyecto *Dragon Mart*¹ que logró frenarse en 2014 gracias a la resistencia de la comunidad y de activistas ambientales, o bien la renovación del casco antiguo como otro momento de tensión entre la comunidad, el Estado y el capital. Al respecto, es importante resaltar que los procesos de renovación urbana son fundamentales en la producción del espacio turístico en tanto representan una renta potencial del suelo (Vives y Rullán, 2014).

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

El objetivo de esta investigación fue analizar el conflicto actual que se presenta en Puerto Morelos derivado de las obras preparatorias para la llegada del Tren Maya. Razón por la cual, se recurre a la ecología política como construcción teórica, en tanto que permite analizar los conflictos ambientales como producto de las relaciones de poder y dominación en torno a la apropiación y control del territorio, lo cual implica una ruptura de las formas de vida y organización social de la comunidad.

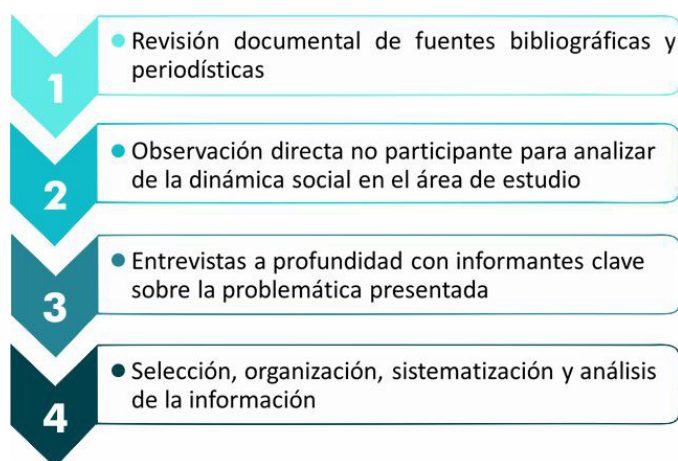
¹ En el 2011 salió a la luz la intención de desarrollar en Puerto Morelos un megaproyecto comercial, residencial y de negocios denominado Dragon Mart, que se construiría a lo largo de 500ha, con inversión china y mexicana. Se presentó como un enclave comercial y turístico que traería múltiples beneficios a la región. Sin embargo, implicaba complejos procesos geopolíticos y severas afectaciones ambientales en la dimensión social, biofísica y económica. Por esta razón la población se opuso, resistiendo y movilizándose por medio de diversas acciones, con lo cual se logró frenar el proyecto.

Para emprender este análisis se empleó como metodología la historia ambiental (Worster, 2008; Alimonda, 2011; 2014), lo que permitió dar cuenta de las transformaciones ambientales en Puerto Morelos, en el transitar que ha tenido la zona hacia los distintos modos de producción capitalista.

El proceso metodológico que se siguió estuvo organizado en 4 etapas (Figura 1): En primer término, se realizó una revisión documental de fuentes bibliográficas y periodísticas, lo que permitió contextualizar la problemática y efectuar el análisis histórico vinculado a la transformación de los modos de producción en Puerto Morelos. En segundo término, se realizó observación directa no participante para comprender la dinámica social en el área de estudio. En tercer término, se realizaron entrevistas a profundidad con informantes claves, quienes fueron seleccionados mediante muestreo no probabilístico por medio de la técnica de bola de nieve, la que se consideró pertinente para la investigación debido a que el referente principal fue un subgrupo de la población. En este sentido, se utilizó como criterio de selección a los afectados directos de la extensión de la vialidad, quienes son vecinos de la comunidad y defensores ambientales.

Por último, se realizó el proceso de selección, organización, sistematización y análisis de la información. Esto permitió dar cuenta de la realidad que se vive en Puerto Morelos con relación a los conflictos ambientales del turismo.

Figura 1. Proceso Metodológico



Fuente: Elaboración propia

Este trabajo se organiza de la siguiente manera: el primer apartado está constituido por los apuntes teóricos que dan sustento a la investigación realizada; el segundo, muestra el transitar histórico de la comunidad de Puerto Morelos, con el fin de dar cuenta de cómo el interés y la valorización del territorio y la naturaleza se transforman en función de los modos de acumulación vigentes. Posteriormente, se expone el análisis de la problemática que surge de la ampliación de la avenida J. Zetina Gasca como una dimensión de los conflictos ambientales del turismo; y por último se presentan las consideraciones finales.

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

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

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

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

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

Los Estados-Nación, a través de su marco legal y de sus instituciones, son los encargados de otorgar las facilidades que el capital turístico necesita para penetrar territorios. De este modo se convierten en actores garantes del proceso de acumulación, proceso que se reconfiguró en la etapa neoliberal para permitir al mercado tomar participación en los procesos políticos, económicos y sociales, y cumplió así funciones reguladoras o desreguladoras, según los requerimientos del sistema global (Thwaites, 2007).

Entonces, el turismo requiere apropiarse, privatizar y explotar aquellos elementos que van a posibilitar su incorporación a la economía y su posterior expansión, a través de una serie de estrategias y mecanismos legales, ideológicos, territoriales y mercantiles, para lo cual se requiere la participación de un entramado de relaciones de poder y dominación, que confluyen en su puesta en marcha. Debido a ello se puede considerar al turismo como una actividad colonizadora que va cercando territorios y sociedades (Marín, et al, 2020).

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

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

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

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

Entonces, al examinar las formas de despojo y de mercantilización del ambiente para la implementación del turismo, se enuncian también las relaciones de poder y los elementos históricos, políticos, culturales, sociales y simbólicos que se vinculan con estos procesos. Por consiguiente, a la luz de la ecología política, los conflictos ambientales del turismo son aquellas disputas generadas por el despojo y la mercantilización de la naturaleza y el territorio, lo que desencadena una desigual distribución del espacio y los recursos, y rompe con los vínculos comunitarios de producción y reproducción de la vida, en aras de establecer megaproyectos turísticos, en beneficio del gran capital (Marín y Palafox, 2020).

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

En cuanto al despojo, este es inherente al capitalismo, y parte fundamental del funcionamiento del sistema, debido a que posibilita la apropiación de la naturaleza y el trabajo para su reproducción. Con la entrada del neoliberalismo, las estrategias de despojo se han vuelto cada vez más violentas y se trasladan a otros lugares de la existencia social como lo simbólico, entonces se habla de un despojo múltiple, como aquella categoría que permite “pensar y distinguir

las formas variadas que adopta el capital en un mismo proceso” (Navarro, 2015: 31), lo que se expresa mediante mecanismos legales de disciplinamiento y de violencia. Las formas de despojo son específicas de cada tiempo y espacio concreto, es decir, no siguen una lógica de linealidad, sino que se van a expresar de acuerdo con las condiciones de acumulación.

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

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

Puerto Morelos: un trazo histórico

En este apartado se muestra grosso modo el transitar histórico del territorio de Puerto Morelos, a través de la transformación y la continuidad de los modos de producción capitalista en la comunidad, lo que permite observar cómo el interés y la valorización del territorio y la naturaleza se dan en función de los requerimientos del capital para seguir acumulando. Este recorrido se llevó adelante por medio de la revisión documental de una serie de investigaciones situadas en el lugar: Calvario y Palafox (2020); Cruz, et al. (2013a); Cruz, et al. (2013b); Zizumbo, Cruz y Vilchis (2012), y Cruz, et al. (2011).

Puerto Morelos es una comunidad que se localiza al sur de Cancún, es el municipio de más reciente creación en Quintana Roo, tras un decreto en 2016. Actualmente su principal actividad económica está relacionada con el turismo, el comercio y el negocio inmobiliario, este último vinculado a las segundas residencias. Previo a la inclusión del turismo, el espacio fue de interés para el Estado y el capital debido a su producción chiclera, y posteriormente a la pesca comercial.

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

La incorporación de la economía forestal transformó el paisaje de Puerto Morelos, ya que albergó la primera ola de migrantes que se empleó en la actividad y, a la vez, se construyó una vía férrea para el transporte de mercancías. Estos

cambios convirtieron al territorio, hasta entonces apenas poblado por rebeldes mayas, en un eje productor de chicle y en uno de los puertos más importantes de la región, dado que se conectaba con Cozumel y desde allí se transportaban los recursos a Belice (Calvario y Palafox, 2020).

La valorización de la naturaleza y el territorio se centró en su importancia para la economía forestal, por lo tanto, las relaciones sociales de producción giraron en torno a los campamentos chicleros y a la nueva dinámica establecida en la costa, esta última, derivada de la construcción del muelle y su característico faro (Cruz et al., 2011). Es así como Puerto Morelos pasó de ser un lugar aislado y con pocos pobladores, donde la valorización de la naturaleza estaba centrada en el autoconsumo y la subsistencia, a un espacio de extracción y comercialización de recursos maderables, que privilegiaba el valor de cambio.

Las poblaciones que se asentaron en este lugar a raíz de la economía forestal desarrollaron una dinámica de vida en la cual la pesca se convirtió en una actividad que complementó el trabajo en las haciendas coperas o en los campamentos chicleros, y que les proveyó de sustento en tanto les permitió consumir el producto de su pesca, así como comercializarlos en la misma comunidad. Esta dinámica generó una relación arraigada con el arrecife y el litoral, es así como la pesca se convirtió en una forma de vida para la comunidad (Cruz et al., 2011).

Con la crisis de la copra y el chicle, y a la luz del modelo de sustitución de importaciones que comenzó a imperar en el país, caracterizado por una política hacia adentro con un muy marcado discurso de desarrollo y modernización, se transformó el tipo de producción que existía en Puerto Morelos por el de la pesca comercial impulsada por el Estado mexicano. Dicha transformación se produjo por medio de la institucionalización de cooperativas de pescadores, tanto nuevas como de las previamente conformadas por los pobladores (Cruz, et al., 2013b).

De este modo, hacia mediados del siglo XX, el Estado tomó el control de la actividad, a través de la Dirección General de Pesca, que zonificó el espacio y otorgó permisos a las cooperativas a fin de explotar el espacio marino que les correspondía, generando restricciones con relación al uso del litoral. Esto, ocasionó una fragmentación en la dinámica comercial y social de los pesadores, y suscitó una serie de confrontaciones por el acceso al mar, que se intensificó debido a que cooperativas de otros municipios comenzaron a llegar al lugar, y sobre todo extranjeros con embarcaciones mejor equipadas, lo que dejó en clara desventaja a la comunidad local (Cruz, et al., 2013a).

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

La valorización, el control y explotación del litoral para comercializar sus recursos, responden a un modo de producción encaminado al desarrollo nacional, gestionado por el Estado, por lo tanto, las relaciones sociales de producción previas se transformaron, adquiriendo las particularidades de este escenario político y económico. Cabe señalar que a la par de la modernización de la pesca se impulsó a Cancún como Centro Integralmente Planeado, por lo tanto, la pesca fue una suerte de antecedente para el eventual desarrollo turístico en Puerto Morelos (Cruz, et al., 2013a). En este contexto, el territorio comenzó a reconfigurarse y con ello los espacios de vida (Cruz, et al., 2013b), a lo que se

sumó la nueva ola de migrantes que llegaron para trabajar principalmente en la construcción del nuevo destino (Calvario y Palafox, 2020).

A partir de los años noventa, ya en un contexto neoliberal signado por la globalización y la propiedad privada, la expansión del turismo hacia la comunidad, sobre todo a la parte del litoral, se caracterizó por la explotación del arrecife de coral con fines recreativos. Esto afectó considerablemente ese bien común, y desencadenó que la sociedad civil se organizara para promover el decreto de Área Natural Protegida. Así, en 1998 se declaró el Parque Nacional Arrecifes de Puerto Morelos (Zizumbo, Cruz y Vilchis, 2012).

No obstante, lejos de que el decreto funcionara como una medida de conservación, sirvió como una forma de dominación del espacio costero y marítimo, debido a que se legitimó la intrusión de actores externos para el aprovechamiento del lugar. Además, la zonificación que se dio restó derechos a los pobladores locales, ya que por un lado no podían pescar libremente y por otro, los permisos para el uso recreativo del arrecife otorgados por la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP), fueron dados en su mayoría a empresarios, políticos y extranjeros, antes que, a la comunidad, lo que ocasionó conflictos en torno al uso, la gestión y el control del arrecife (Cruz, et al., 2013a; Zizumbo, Cruz y Vilchis, 2012).

Para este momento, el turismo ya representaba un eje de acumulación en el Caribe Mexicano, por lo tanto, la valorización de la naturaleza y del territorio de la región se centró (y lo sigue haciendo) en la expansión de la actividad. En consecuencia, la pesca comercial pasó a segundo plano, hecho que transformó una vez más las relaciones sociales de producción. Es importante resaltar que la pesca hasta hoy en día coexiste con la actividad turística puesto que la cooperativa de pescadores sigue ofreciendo sus productos, pero ya no es la actividad principal (Figura 2).

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



Fuente: Elaboración propia, abril 2021

Así pues, el turismo en Puerto Morelos se ha ido incrementando² y sobre todo diversificándose. Por un lado, se puede encontrar un turismo de tipo residencial, que se establece principalmente de la Carreta Federal 307 hacia el litoral, por otro lado, un turismo de naturaleza³ vinculado al arrecife coralino y a la ruta de los cenotes y, por último, el turismo masivo de sol y playa, que tiene que ver con el modelo todo incluido, donde la derrama económica queda en manos de las grandes empresas turísticas.

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

Como se ha podido constatar, el despojo y la mercantilización de la naturaleza y el territorio en Puerto Morelos, responden al tipo de acumulación vigente en cada momento específico, en donde el Estado ha sido garante de esos procesos, y ante tales relaciones de dominación han surgido antagonismos que luchan en defensa de sus espacios de vida.

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

Una dimensión de los conflictos ambientales latentes al momento de realizar esta investigación, la representa la disputa por la construcción de una vía de circulación alterna, que atraviesa a la comunidad de Puerto Morelos, para desviar el tránsito de la carretera federal 307 en el tramo Cancún–Playa del Carmen como parte de las obras preparatorias del Tren Maya. Dicho proyecto, planteado en términos de “trabajos de ampliación, mejoramiento vial y obras complementarias” (FONATUR, 2020), se está realizando sobre la avenida J. Zetina Gasca, entre las calles Trsatatlántico y Pedro Joaquín Codwell (Figura 3), y el encargado de llevarlo a cabo es el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUT) en coordinación con el municipio.

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



Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth, 2021

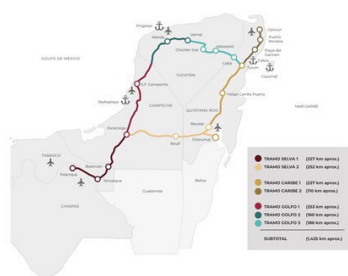
² Cabe resaltar que de acuerdo con Calvario y Palafox (2020), se ha documentado que desde los años sesenta había presencia del turismo en la comunidad, sin embargo, aún era incipiente.

³ En los años 2019 y 2020 Puerto Morelos recibió el premio al Mejor Destino de Aventura en México, en los World Travel Awards (WTA).

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

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

Figura 4. Estaciones Proyectadas para el Tren Maya



Fuente: Gobierno de México, s/f

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

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

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

Además, la avenida atraviesa otras importantes zonas de convivencia cotidiana como la iglesia, el deportivo, el parque, escuelas, las oficinas del ayuntamiento, el mercadito, el sindicato de taxistas, conecta las tres colonias importantes que son Villas Morelos I y II y Villas la Playa, espacios que tienen su dinámica particular, que se verá afectada, al convertirse en una vía rápida. De modo que, la presencia de tráfico pesado supondría un riesgo para los pobladores que transitan día a día por la avenida, a lo que se sumarían otros problemas como, por ejemplo, la contaminación sonora que es una constante en los espacios donde transita un elevado número de automóviles (Alfie y Salinas, 2017).

Asimismo, en entrevistas se expresó que:

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

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

Los discursos del municipio apuntan a que este mejoramiento de infraestructura contribuirá a renovar el espacio turístico, con un enfoque social y urbano, y que los principales beneficiados serán los habitantes, ya que esto proporcionará fuentes de trabajo (H. Ayuntamiento de Puerto Morelos, 2020). No obstante, el empleo en la construcción es precario y temporal, sin ningún tipo de seguridad social, ni garantías de continuidad.

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

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



Fuente: Elaboración propia, febrero 2021

Ante el clima de incertidumbre, algunos colectivos como Voces Unidas por Puerto Morelos, Latitud 21, Manglares de Puerto Morelos, Puerto Morelos Sustentable y organizaciones vecinales se comenzaron a organizar para exigir transparencia e información. Entre las acciones que realizaron algunas fueron: la colocación de mantas (carteles hechos de tela) frente a la obra para expresar lo que la comunidad realmente necesita (Figura 6), reunión de firmas y presentación al cabildo exigiendo el diálogo, e incluso confrontar a los ingenieros de obra, a pesar de ello sus peticiones no fueron atendidas. No obstante, una de las labores fundamentales de las organizaciones fue socializar la información, es decir, que todas y todos los habitantes conocieran lo que estaba sucediendo para así tomar parte del asunto, porque como expresan: “aquí los que vivimos somos nosotros”, “no estamos en contra del desarrollo sino del cómo” (Comunicación personal, abril 2021).

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



Fuente: Elaboración propia, febrero 2021

Es importante mencionar, que en entrevista con un informante clave que es profesor y activista, mencionó que no toda la comunidad se posicionó en contra de las modificaciones a esta vialidad, por el contrario, él habla de tres tipos de posturas: 1) los habitantes que exigen transparencia e información, 2) los que están a favor, que se manejan bajo un discurso de desarrollo, y 3) la población flotante, es decir que no participa, en su mayoría, trabajadores de jornadas completas, principalmente de la industria turística, por lo que no tienen interés de entrar en conflicto.

Ante lo anterior, y retomando lo planteado por Navarro (2015), el despojo se expresa a través de diversas estrategias que para este caso de estudio están orientadas a las cuestiones legales en tanto FONATUR, de la mano del municipio, legitiman la transformación del territorio construido bajo la premisa de utilidad pública. Esto no solo viene de

lo local, sino que está relacionado directamente con el Plan de Desarrollo Nacional donde el Tren Maya es planteado como uno de los principales objetivos del sexenio actual.

Asimismo, el consenso juega un papel fundamental como estrategia de dominación y despojo, en tanto a través del discurso de desarrollo y modernización es como se va disciplinando a la sociedad para la implementación de megaproyectos. Y finalmente, se considera que el despojo también implica la ruptura con las prácticas cotidianas de socialización y relaciones vecinales, un despojo simbólico que transforma la vida de la comunidad. En este sentido, la noción de separación cobra relevancia en tanto es inherente a la lógica del capital, expresada en la separación sociedad-naturaleza, por medio del trabajo y la constante búsqueda por individualizar la sustancia social para evitar la formación y/o continuidad de colectividades que representen un freno para su reproducción.

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

Consideraciones finales

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

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

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

Referencias bibliográficas

Alfie, M. y Salinas, O. (2017). Ruido en la ciudad. Contaminación auditiva y ciudad caminable. *Estudios demográficos y urbanos*, 32 (1).

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

Alimonda, H. (2011). La colonialidad de la naturaleza. Una aproximación a la ecología política latinoamericana. En Alimonda, H. (Coord.). *La naturaleza colonizada. Ecología política y minería en América Latina*. CLACSO, 21-60.

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

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

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

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

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

FONATUR (2020). *Invitación a cuando menos tres personas nacional mixta no*. TM-QRO/20-S01. Fondo Nacional de Fomento al Turismo. <https://www.gob.mx/fonatur/documentos/invitacion-a-cuando-menos-tres-personas-nacional-mixta-no-tm-qro-20-s01>

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

Gobierno de México (s/f). *Información del proyecto Tren Maya*. Anexo Técnico. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM_ANEXO_TECNICO_VF2__1_.pdf

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

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

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

Leff, E. (2003). La ecología política en América Latina. Un campo en construcción. *Polis Revista de la Universidad Bolivariana*, 1 (5), 117.

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

Marín, A. y Palafox, A. (2020). Aproximación teórica al estudio de los conflictos ambientales del turismo en comunidades rurales. En L. Zizumbo y N. Monterroso (Coords.). *Comunidades, territorios y turismo en América Latina*. Editorial Torres, 231-264.

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

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

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

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

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

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

SEDETUR (2020). Plan Maestro de Turismo Sustentable 2030. Secretaría de Turismo. Gobierno de Quintana Roo. México. <http://sedeturqroo.gob.mx/pmts2030/>

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

Thwaites, M. (2007). El Estado 'ampliado' en el pensamiento gramsciano. En M. Thwaites (Comp.). *Estado y marxismo. Un siglo y medio de debates*. Prometeo, 129-160.

Vilchis, A., Zizumbo, L., Monterroso, N., Arriaga, E., & Palafox, A. (2016). Dinámicas capitalistas de acumulación por despojo. *Revista de Ciencias Sociales de la UCR*, 1 (151), 3141.

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

Worster, D. (2008). *Transformaciones de la tierra*. Coscoroba.

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