

# El Tren Maya y los desafíos para el desarrollo turístico comunitario

Cristina Oehmichen Bazán

Instituto de Investigaciones Antropológicas, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM),

correo electrónico: [cristina.oehmichen@gmail.com](mailto:cristina.oehmichen@gmail.com)

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4223-3668>

Recibido: 3 de agosto de 2023; aceptado: 27 de diciembre de 2023

**Resumen:** El 15 diciembre de 2023 se inauguró el Tren Maya, al ponerse en funcionamiento el trayecto de Campeche a Cancún (México). Este megaproyecto, que abarca una extensión de 1 525 kilómetros y atraviesa los estados mexicanos de Yucatán, Quintana Roo, Campeche, Tabasco y Chiapas, ha sido motivo de polémica y confrontación entre diferentes actores sociales. Al ser uno de los principales proyectos del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 de la administración del presidente Andrés Manuel López Obrador, ha sido promovido como una alternativa para el desarrollo económico del sureste de México, mediante la promoción del turismo, la movilidad de los habitantes y productos para fomentar el desarrollo regional. En el otro extremo, el Tren Maya ha sido visto como un megaproyecto que representa la profundización de las políticas neoliberales que fomentan la privatización de las tierras ejidales y bienes comunes, la destrucción del medio ambiente, el extractivismo y la proletarianización.

Entre estas dos posturas irreconciliables, se abre un abanico de posibilidades para el análisis sobre los efectos multidimensionales del Tren Maya, cuya operación y funcionamiento terminará por transformar al sureste del país. Entre otras cosas, se ha dicho que el Tren Maya permitirá que el turismo que hoy se concentra en la franja costera de Quintana Roo, específicamente en Cancún y la Riviera Maya, sea atraído tierra adentro, para que visiten las comunidades mayas



ANTROPOLOGÍA AMERICANA | vol. 9 | núm. 17 (2024) | Artículos | pp. 13-40

ISSN (impresa): 2521-7607 | ISSN (en línea): 2521-7615

DOI: <https://doi.org/10.35424/anom.v9i17.5755>

Este es un artículo de acceso abierto bajo la licencia CC BY-NC-SA 4.0

de la región. El patrimonio biocultural integrado por las zonas arqueológicas y construcciones de origen colonial, así como la existencia de la selva, los cenotes y las expresiones culturales vivas de las comunidades atraerían a los turistas. Esto permitiría que los beneficios económicos del turismo, ahora altamente concentrados en las zonas hoteleras de Cancún y la Riviera Maya, se distribuyeran por toda la región, conduciendo así al desarrollo regional.

Si bien, el Tren Maya constituye un medio de transporte que facilitará la movilidad de los turistas hacia el interior de la Península de Yucatán, su simple existencia no basta. Para que lleguen los turistas hacen falta muchas cosas, entre ellas, posicionar en los imaginarios turísticos el deseo de viajar y pernoctar en los sitios ubicados tierra adentro. Hace falta también conocer más a los turistas, ya que miles de ellos cuentan con recursos limitados y los paquetes “todo incluido”, contratados desde sus países de origen, les permiten estar un promedio de 6.2 días en el destino turístico. Está también la necesidad de establecer acuerdos con las agencias de viajes, hoteles, empresas navieras, para crear paquetes turísticos que incluyan la visita a las comunidades rurales de la región. Todo ello, no es fácil y tendrá que ser motivo de análisis.

Adicional a lo antes señalado, habrá que analizar los alcances y limitaciones del turismo rural o alternativo. En este artículo, se presentan algunos apuntes sobre los avances y dificultades a las que se han enfrentado los proyectos de desarrollo rural. Se plantea la necesaria intervención del Estado para apoyar dichos proyectos con miras al empoderamiento de las comunidades para proteger su territorio y favorecer la gestión autónoma de sus proyectos, como una vía para acceder al desarrollo.

Palabras clave: *Tren Maya, turismo, desarrollo, enclaves turísticos.*

### **The Mayan Train and the challenges for community tourism development**

**Abstract:** On December 15, 2023, the Maya Train was inaugurated, when the route from Campeche to Cancun began to work. This megaproject, which covers an area of 1 525 kilometers and crosses the Mexican states of Yucatán, Quintana Roo, Campeche, Tabasco and Chiapas, has been the cause of controversy and confrontation between different social actors. Being one of the main projects of the National Development Plan 2019-2024 of the administration of President Andrés Manuel López Obrador, it has been promoted as an alternative for the economic development of Southeast Mexico, through the promotion of tourism, the mobility of inhabitants and products to promote regional development. At the other extreme, the Mayan Train has been seen as a megaproject that represents the deepening of neoliberal policies that

promote the privatization of ejidal lands and common goods, the destruction of the environment, extractivism and proletarianization.

Between these two irreconcilable positions, a range of possibilities opens up for the analysis of the multidimensional effects of the Mayan Train, whose operation and functioning will end up transforming the Southeast of the country. Among other things, it has been said that the Mayan Train will allow tourism that is currently concentrated in the coastal strip of Quintana Roo, specifically in Cancun and the Riviera Maya, to be attracted inland, to visit the Mayan communities in the region. The biocultural heritage made up of the archaeological zones and constructions of colonial origin, as well as the existence of the jungle, the cenotes and the living cultural expressions of the communities would attract tourists. This would allow the economic benefits of tourism, now highly concentrated in the hotel zones of Cancun and the Riviera Maya, to be distributed throughout the region, thus leading to regional development.

Although the Mayan Train constitutes a means of transportation that will facilitate the mobility of tourists to the interior of the Yucatan Peninsula, its simple existence is not enough. For tourists to arrive, many things are needed, among them, positioning in the tourist imaginaries the desire to travel and spend the night in places located inland. It is also necessary to know more about tourists, since thousands of them have limited resources and the “all-inclusive” promotions, contracted from their countries of origin, allow them to spend an average of 6.2 days on the place. There is also the need to establish agreements with travel agencies, hotels, shipping companies, to create tourist promotions that include visits to rural communities in the region. All of this is not easy and will have to be a reason for analysis.

In addition to the above, it will be necessary to analyze the scope and limitations of rural or alternative tourism. This article presents some notes on the progress and difficulties that rural development projects have faced. The necessary intervention of the State is proposed to support these projects with a view to empowering communities to protect their territory and favor the autonomous management of their projects, as a way to access development.

Key words: *Mayan Train, tourism, development, tourist enclaves.*

## Introducción

El 15 de diciembre de 2023 arrancó el Tren Maya en el tramo comprendido entre Campeche y Cancún. El Tren Maya es uno de los principales proyectos de desarrollo de infraestructura del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (Diario Oficial de la Federación, 2019), propuesto por la administración del presidente Andrés Manuel López Obrador. Este ha sido visto como una

alternativa para promover el desarrollo económico de la península de Yucatán mediante la promoción del turismo, la movilidad de los habitantes, bienes y recursos, y como un proyecto para fomentar la vinculación de las comunidades de la península de Yucatán. Entre los objetivos del Tren Maya se encuentran: “fomentar el desarrollo socioeconómico de la región sur-sureste y de las comunidades locales; fortalecer el ordenamiento territorial de la península de Yucatán; fortalecer la industria turística en México; promover y salvar las culturas indígenas locales; promover la inclusión social y la creación de empleo; y, proteger y rehabilitar las áreas naturales protegidas de la península de Yucatán” (Cámara de Diputados, 2019, pp. 7-8).

El Tren Maya recorrerá 1 554 kilómetros de vía férrea que atraviesa los estados de Yucatán, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Chiapas. A lo largo de su trazo contará con 34 estaciones, y podrán visitarse 27 sitios arqueológicos cercanos a la ruta, nueve museos, y se contará con 11 centros de atención a visitantes ([trenmaya.gob.mx](http://trenmaya.gob.mx), 2024). A través del tren se proyecta impulsar la producción de insumos para abastecer los centros de consumo turístico y el mercado regional. A mediano plazo se pretende integrar diferentes actividades económicas en el sur-sureste de México: desde emprendimientos de turismo rural y alternativo tierra adentro, hasta proyectos agrícolas, ganaderos, energéticos e inmobiliarios.

A partir de ahí, se considera que los turistas no se quedarán en Cancún y la Riviera Maya, pues se facilitará su internamiento en diferentes partes de la península de Yucatán y, con ello, se promoverá el desarrollo de las comunidades rurales y una mejor redistribución de los recursos provenientes del turismo. Pero, ¿qué es el turismo rural? ¿En qué consiste el turismo alternativo? ¿Cuáles han sido las experiencias en el turismo comunitario que se han registrado en el pasado? ¿Qué le espera a las comunidades por donde atravesará el Tren Maya?

Para dar respuesta a estas preguntas, en este artículo me propongo identificar algunos elementos estructurales que hay que tomar en consideración para entender la dinámica en la que se han desenvuelto diversos proyectos de turismo rural en el país y en la península de Yucatán, pues las posibilidades de desarrollo del turismo rural a partir del Tren Maya no nacen en el vacío, ya que se cuenta con antecedentes. En la primera parte me referiré a la relación entre turismo rural y desarrollo. A continuación abordaré los cambios estructurales experimentados en el campo mexicano a partir de la contrarreforma agraria de 1992, que facilitó la privatización de las tierras ejidales y comunales, y creo las condiciones para la inversión turística en

diversas regiones del país. En seguida, analizo el caso de Cancún y su *hinterland* o área de influencia, entendida esta última como la proveedora de la mano de obra de la industria turística globalizada, cuyos trabajadores encuentran en el Tren Maya una posibilidad para eludir al confinamiento cuasi-hacendario al que estaban sometidos, y las posibilidades que para ellos representa contar con sus propios proyectos de turismo rural o alternativo.

La metodología empleada para la elaboración de este ensayo exploratorio, parte de la revisión de la literatura especializada sobre turismo rural, turismo indígena y turismo alternativo, y de la revisión de estudios de caso específicos.

### Turismo rural y desarrollo

El turismo rural ha sido definido por la Organización Internacional del Turismo (OMT), como aquel conjunto de actividades de recreación que desarrollan en áreas no urbanas (rurales) cuyas características son: i) la baja densidad de población, ii) el uso del paisaje y suelo dominado por la agricultura y la silvicultura, y iii) tener una estructura social y estilo de vida tradicionales (OMT, 2021). En el mundo académico existen otras definiciones. Santana (2002), por ejemplo, lo define como el aprovechamiento turístico del medio rural en actividades de desarrollo sostenible, como serían la conservación del patrimonio, la protección del medio ambiente y la inclusión de las poblaciones locales como actores culturales.

En el turismo rural se incluye una amplia variedad de experiencias turísticas manejada por las comunidades locales, cuya oferta para atraer a los turistas se concentra en su patrimonio cultural y medio ambiente natural. A menudo se incorporan bajo la etiqueta de “turismo rural” al turismo alternativo, el agroturismo, el ecoturismo, el turismo sostenible, el turismo responsable, el turismo de naturaleza y otras formas de turismo que tienen lugar en el entorno rural (Roseman *et al.*, 2013; Buckley, 2011; López-Pardo y Palomino, 2019). En este amplio espectro se considera también al turismo étnico e indígena (Pereiro, 2012; Pastor-Alfonso y Espeso-Moliner 2015; De la Maza, 2016).

Organismos internacionales como el Banco Mundial (BM), la OMT o el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) han considerado al turismo una vía para superar la pobreza y lograr el desarrollo de las zonas rurales. En concordancia con esta apreciación, diversos estudiosos han encontrado que el turismo rural ayuda a aliviar la pobreza, reducir la desigualdad y promover el desarrollo (Yang, 2015; Vajirakachorn y Nepal,

2014). Otros más han encontrado que el turismo rural empodera a las comunidades locales e indígenas (Mansor *et al.* 2019) y a las mujeres (Marcinek y Hunt, 2015).

No obstante estas apreciaciones, los resultados no siempre son favorables. Diversos autores han señalado que el turismo ha sustraído espacios y recursos de las comunidades, y ha expulsado a los campesinos de sus territorios (Gascón y Ojeda, 2014). También se ha observado que produce gentrificación rural (Blázquez *et al.*, 2011), ya que provoca el desplazamiento de personas y actividades tradicionales, como la agricultura, al ser reemplazadas por las turísticas.

Los diversos estudios de caso brindan resultados disímiles, por lo que no se pueden hacer generalizaciones ni anticipar que el turismo por sí mismo traerá desarrollo o, por el contrario, desplazamiento y gentrificación. Los resultados dependen de diversos factores, entre ellos, del contexto social regional y nacional, de las políticas públicas, del empoderamiento de las comunidades, entre otros muchos factores.

En América Latina, el turismo rural se ha expandido rápidamente, y es hasta hoy un fenómeno poco analizado. Esto se debe a la poca importancia que se le ha otorgado como objeto de estudio, así como también a que las investigaciones sobre el desarrollo rural y los estudios sobre el turismo han seguido caminos diferentes (Gascón y Ojeda, 2014). En el caso de México, quienes estudian las “nuevas ruralidades” han analizado la pluriactividad asociada al mercado de trabajo rural, así como los cambios producidos por la minería, las biotecnologías o los megaproyectos de generación de energía en las zonas rurales, pero han prestado poca atención a las transformaciones provocadas por la turistificación en el medio rural. Y quienes analizan el turismo, por otra parte, no lo articulan al estudio de las problemáticas que se viven en las comunidades rurales.

En este artículo retomo ambas perspectivas. Planteo la necesidad de recuperar el tema de la articulación entre la economía rural y los procesos de acumulación de capitales en aquellas localidades y regiones afectadas por la expansión turística. Para ello tomo el caso de Cancún - Riviera Maya su *binterland* rural, pues considero que el modelo propuesto por Aguirre Beltrán (1957, 1964) puede ser de utilidad para comprender la articulación entre el gran capital turístico y las comunidades rurales localizadas en su área de influencia. Para este autor, las relaciones de dominación colonial tenían una estructura según la cual las “ciudades primadas” determinaban

las prácticas económicas y formas de reproducción social de las “regiones de refugio indígena”. Este misma estructura podría explicar la articulación entre los destinos turísticos altamente desarrollados ubicados en Cancún y la Riviera Maya y las pequeñas comunidades rurales de la península de Yucatán. Estos destinos turísticos tienen características muy similares a las de los enclaves mineros, entendiéndose por ello un sistema de organización capitalista “...derivado de la implantación de grandes empresas monopólicas de capital y tecnología extranjeros, cuya producción se orienta fundamentalmente a los mercados externos y cuya racionalidad económica se desarrolla con una relativa autonomía de la dinámica de las economías nacionales, integrándose a éstas solo por la vía de obtención de divisas y recursos fiscales” (Sariago, 1985, pp. 67-68). Si esto es así, el Tren Maya podría representar una alternativa para romper con esa articulación dependiente y neocolonial que opera como modelo de dominación de la industria turística multinacional sobre las comunidades rurales del *hinterland* peninsular.

### El territorio y la turistificación rural

Durante las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, a finales de la década de 1980, México adoptó una política orientada a favorecer la inversión privada nacional y extranjera a expensas de la privatización de los bienes comunes y la cancelación de las políticas redistributivas. Como parte de ese proceso, en 1992 se aprobó una reforma constitucional que dio por terminado el reparto agrario y abrió al mercado la propiedad social de la tierra (Oehmichen, 1999). En ese contexto se modificó la Ley Minera, lo que propició el extractivismo en la minería a expensas de las tierras de ejidos y comunidades agrarias, e incluso a expensas de las Áreas Naturales Protegidas (ANP).<sup>1</sup>

La falta de inversión en el campo y el abandono por parte del Estado provocaron la expulsión masiva de campesinos y población desde las pequeñas comunidades rurales hacia los centros urbanos y campos de agricultura comercial de México y Estados Unidos. Quienes no emigraron, pudieron

<sup>1</sup> El gobierno de Andrés Manuel López Obrador (2018-2024) suspendió la entrega de concesiones mineras. Sin embargo, para diciembre 2019 aún existían 25 267 concesiones mineras vigentes en una superficie de 21.3 millones de hectáreas. Esto equivale a 10.6% de la superficie del territorio nacional (Notimex, 24 de diciembre de 2019).

sobrevivir gracias a la intensificación del trabajo asalariado en la maquila, en las minas y campos agro-comerciales. Otros se dirigieron a las ciudades como obreros de la construcción, trabajadoras del hogar y otros empleos precarios, muchos de los cuales se dirigieron a las ciudades turísticas. Los más afortunados, complementaron sus ingresos con las remesas que envían los migrantes. La intensificación del trabajo de las unidades familiares y la pluriactividad fueron las características más importantes de las “nuevas ruralidades” en el campo mexicano (Grammont, 2004). Algo que no hay que perder de vista, es que en el medio rural mexicano las unidades familiares siguen funcionando en buena medida como unidades de producción-consumo, de tal suerte que se combinan los recursos adquiridos tanto de la migración y el trabajo asalariado, como lo que se obtiene en la milpa.

Bajo este giro estructural en el campo, el Estado mexicano otorgó el apoyo a las inversiones del gran capital para favorecer, sobre todo, el desarrollo de proyectos de turismo de sol y playa, tal como se venía haciendo desde décadas anteriores.<sup>2</sup> El Fondo Nacional de Desarrollo Turístico (Fonatur), la poderosa agencia gubernamental dependiente de la Secretaría de Turismo, invitó a los inversionistas nacionales y extranjeros a invertir en el sector turístico, otorgando para ello muchas facilidades, entre ellas, la condonación de impuestos, la inoperancia de las regulaciones medioambientales y la oferta de una mano de obra muy barata. A través del Fonatur, se llevaron a cabo acciones de privatización y subastas de tierras previamente arrebatadas a las comunidades indígenas y campesinas. Con ello, se atendía preferentemente a los grandes inversionistas nacionales y extranjeros, en un proceso de acumulación por despojo mediante el cual los inversionistas incrementaron sus ganancias a la vez que funcionarios públicos de alto nivel y líderes político-partidarios se enriquecieron de la noche a la mañana.

Si bien la política pública hacia el desarrollo turístico se orientó a favorecer al gran capital, el Estado destinó algunos recursos para cumplir con los compromisos internacionales en el medio rural. Siguiendo los lineamientos del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se promovieron proyectos de turismo rural. Las instituciones encargadas de “combatir la pobreza”, como el Instituto Nacional Indigenista (INI) y su sucesora, la

<sup>2</sup> La creación de los “centros turísticos integralmente planificados” promovidos por el gobierno desde la década de 1970 en el Pacífico, el Caribe y el Mar de Cortés, había privilegiado la inversión en el turismo de sol y playa. La creación de estos centros implicó la apropiación de tierras comunitarias y terrenos nacionales por parte de inversionistas inmobiliarios y turísticos.

Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas (CDI), promovieron proyectos de turismo rural en las zonas indígenas, como una actividad productiva supuestamente ayudaría a mejorar la calidad de vida y reducir la pobreza de sus habitantes. Así, entre los años 2000 y 2012 fueron creadas alrededor de 2 300 empresas de turismo rural para brindar servicios y productos de turismo de naturaleza (López-Pardo, 2016). Derivado de esta experiencia, pocas empresas se consolidaron debido a la falta de capital, experiencia en turismo, y falta de formación en finanzas y gestión empresarial. La mayoría de los proyectos se fueron a fondo perdido, aunque algunos pocos lograron sobrevivir (López-Santillán, 2015; Palomino y López-Pardo, 2019).

Otra institución gubernamental que cobró cierta relevancia al tratar de diversificar la oferta turística fue la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (Conamp) (López-Santillán, 2015; López-Pardo y Palomino, 2019). Esta institución puso en marcha proyectos de turismo rural buscando acercar a las poblaciones locales al ecoturismo y al turismo de naturaleza. En las áreas naturales protegidas (ANP), la Conamp promovió el turismo sostenible como una actividad que involucraría a los ejidos y comunidades locales en la economía de mercado y protegería el medio ambiente. Suena bien, pero desarrollarlo no fue nada sencillo. A diferencia de Estados Unidos, Canadá y la mayoría de los países de Europa occidental, en México muchas de las ANP incluyen dentro de sus territorios a comunidades locales, muchas de ellas con antecedentes de ocupación territorial (Paz, 2008). La Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) junto con organismos no gubernamentales nacionales e internacionales, promovieron el ecoturismo en estas áreas. Sin embargo, en lugar de buscar la participación de las comunidades locales, promovieron la intervención del capital internacional excluyendo a las poblaciones locales, una vez más, del manejo de los recursos sobre sus territorios (López-Santillán y Marín, 2012; López-Santillán, 2015; Ávila, 2013; Pérez-Ruiz y Argueta, 2022).

Algunas asociaciones de productores que antes habían emprendido proyectos económicos autónomos en la cafecultura y otros productos, incursionaron en el turismo por iniciativa propia. Tal es el caso de la Cooperativa Campesina Regional Tosepan Titataniske, en Cuetzalan, Puebla, la cual ideó un proyecto turístico exitoso llamado *Tosepan Kali* ('nuestra casa', en náhuatl). El turismo fue incorporado como una forma de complementar sus ingresos (Santiago, 2016; Sánchez, 2020; Beaucage, 1998 y 2017). Otras experiencias exitosas se pueden encontrar entre los jóvenes mayas de Ek

Balam (Rodríguez y Jouault, 2021) y los lacandones de Chiapas (Pastor-Alfonso y Espeso-Molinero, 2015). Viendo esos resultados que pudieran ser alentadores, cabría preguntarse: ¿por qué no aprovechar los recursos naturales y los territorios con los que cuentan las comunidades indígenas en la península de Yucatán, en el desarrollo que podría acarrear el Tren Maya? Poot, Jouault y Rodríguez (2022: 65 y ss.) plantean que si bien el Tren Maya es un catalizador que acelera "...procesos sociales, políticos y territoriales ya existentes en la Península de Yucatán como la turistificación y gentrificación rural, la expansión de la industria inmobiliaria, la folklorización y mercantilización de la cultura maya", también expresa la resistencia política de base étnica y ambiental por parte de las comunidades. En este sentido, también genera nuevos procesos, como la serie de negociaciones con las instancias públicas federales para la obtención de beneficios directos para las comunidades, así como nuevas estrategias por parte de la población maya para la apropiación y resignificación de su cultura.

### **Cancún: una ciudad global y su *hinterland* rural**

Desde su creación, en 1974, Cancún se convirtió en uno de los principales destinos turísticos de México y América Latina. Ciudad global con enorme poder sobre su entorno regional que lo circunda, Cancún ha ejercido un gran poder sobre las actividades económicas, las condiciones de vida y el futuro de numerosas comunidades rurales indígenas y campesinas de la península de Yucatán y otras regiones del país. Desde su fundación en la década de 1970, Cancún ha ido creciendo de manera continua. Para la década de 1990, la infraestructura hotelera se extendió hacia el sur del estado de Quintana Roo, para dar nacimiento a la Riviera Maya, la cual ocupa una franja costera de 130 kilómetros, en la parte que va desde Puerto Morelos hasta Tulum.

Con una enorme afluencia de visitantes, Cancún y la Riviera Maya representan hoy un tercio de los ingresos generados por el turismo en México. En 2019, antes de la pandemia del Covid-19, al estado de Quintana Roo llegaron 22,8 millones de personas por vía aérea y 7,2 millones por crucero, con un gasto superior a los 15 mil millones de dólares. La mayoría de estos visitantes procedían del extranjero, siendo los mexicanos el 36,6% del total. La mayoría de los visitantes extranjeros procedían de Estados Unidos (47,8 %) y Canadá (14,1 %), y el resto procedía en su mayoría de Europa y Asia, representando América Latina solo el 5 % (Sedetur, 2019).



**Figura 1.** Ubicación de Cancún y Riviera Maya. Elaboración: Gerardo Jiménez, Instituto de Investigaciones Antropológicas (IIA, UNAM).

La creación de Cancún y su posterior expansión hacia el sur, en la región conocida como “Riviera Maya” requirió de la participación de miles de trabajadores procedentes de las comunidades de la región y también de los

estados circunvecinos. Todos ellos conforman, de acuerdo con el modelo propuesto por Aguirre Beltrán, el *binterland* rural del que se abastece la industria turística regional. La sola existencia de Cancún y la Riviera Maya ha sido un imán que atrae a trabajadores de todo el país y del exterior, especialmente de los proceden de la península de Yucatán, quienes encuentran trabajo en la construcción, el comercio y los servicios (Sierra, 2007; Alavez, 2017; Iglesias, 2011). Para las comunidades mayas de la península de Yucatán (la cual incluye a los estados de Yucatán, Campeche y Quintana Roo), la migración hacia Cancún y la Riviera Maya representa una oportunidad de encontrar trabajo y obtener un ingreso. Aunque los empleos suelen ser temporales y los salarios muy bajos, los recursos que se obtienen se integran a la economía familiar, que se complementa con los productos que ofrecen el trabajo en la milpa y la apicultura. Para muchas personas en las comunidades mayas, el turismo representa “la otra milpa” (Re Cruz, 2000) que les permite complementar sus ingresos.

#### a) El turismo y la milpa

La expansión de Cancún y la Riviera Maya se hizo posible por las facilidades otorgadas por el Estado a los inversionistas nacionales y extranjeros. Parte de esas facilidades proviene de la abundante oferta de mano de obra barata. Las comunidades rurales conforman un amplio reservorio de mano de obra muy barata que opera como lugar de resguardo de los trabajadores ante situaciones crisis, catástrofes naturales, enfermedades e incluso, como un espacio para el retiro en edad avanzada. Las comunidades rurales, además, permiten a los trabajadores regresar en caso de despido o desempleo, como quedó demostrado durante las catástrofes meteorológicas, como sucedió con los huracanes Gilberto (1988) y Wilma (2005) y durante las pandemias del H1N1 en 1999 y la del Covid-19 en 2020-2021, cuando los hoteles y restaurantes cerraron y miles de trabajadores perdieron su trabajo (Oehmichen y Escalona, 2021).

La sobrevivencia de comunidades mayas ante estas condiciones adversas fue posible, en gran medida, gracias a la milpa. Como en otras regiones de Mesoamérica, en la península de Yucatán, la milpa se basa en el policultivo de la asociación del maíz, la calabaza y diversos tipos de leguminosas. El trabajo en la milpa se complementa con la producción de los pequeños huertos familiares y la apicultura (Mijangos, 2019; Hernández X. *et al.* 1994; Pérez Ruiz, 2022), últimamente afectada gravemente por el uso de agroquímicos que se utilizan

en la producción de soja y otros productos por parte de agentes externos a la región.

La milpa tiene una antigüedad de 5000 años en Mesoamérica (Mariaca, 2015), y ha contribuido hasta hoy a la reproducción económica y social de los mayas ante las incertidumbres e inestabilidad en el empleo urbano, la migración internacional y las catástrofes climáticas. Esto es así porque en toda Mesoamérica la milpa es importante no tanto por su productividad, sino porque representa un seguro al cual los migrantes pueden acudir en caso de enfermedad y extrema necesidad, y porque su producción se integra a la economía familiar de subsistencia. Los pequeños productores pueden estar vinculados a los mercados locales, nacionales y globales, pero no dependen sustantivamente de éstos para su reproducción social (Pérez Ruiz, 2022, pp. 215). Entre los mayas, la importancia de la milpa no puede comprenderse sin ubicarse a la vez como parte de la economía familiar. Por ejemplo, una familia puede tener a una hija trabajando como chef en un crucero de Disney, a un hijo en Holbox laborando para un restaurante de lujo, y otro más en San Francisco, California y mantener al mismo tiempo la milpa, el apiario, los animales de traspatio, la siembra de vainilla y otros productos. Quienes trabajan en Cancún y la Riviera Maya, forman parte de una densa red en la que la economía campesina funciona como un seguro de desempleo y como un espacio para la reproducción de la fuerza de trabajo.

En el sector turístico miles de trabajadores carecen de seguridad en el empleo. Es el caso de las comunidades campesinas e indígenas de la península de Yucatán, donde la milpa sigue siendo el soporte que les permite resistir los periodos de empleo y desempleo, o los problemas ocasionados por las epidemias y los fenómenos climáticos.

#### b) La privatización, las bioreservas y las tierras ejidales

La península de Yucatán cuenta con una de las principales bioreservas del mundo, así como con una gran cantidad de sitios arqueológicos de valor incalculable y áreas naturales protegidas. No obstante, hasta hoy el desarrollo turístico se ha concentrado en las zonas costeras, a través del turismo de sol y playa que tiende a favorecer a las grandes empresas multinacionales. Desde las reformas constitucionales de 1992, la península experimentó cambios importantes en la tenencia de la tierra. Durante este período, 22 660 parcelas comunitarias y ejidales se convirtieron en propiedad privada y 192 600 hectáreas pasaron a manos de inversionistas privados (Torres-Mazuera *et al.*, 2021).

Diversos estudiosos han denunciado la apropiación por parte de los desarrolladores, de tierras comunales y ejidales, así como de tierras públicas propiedad de la nación (Marín, 2015; Torres-Mazuera *et al.*, 2021). Este proceso de apropiación fue posible gracias a la connivencia entre políticos y funcionarios con inversionistas privados. Un actor sobresaliente, por ejemplo, es el grupo conocido como Mafia Agraria, integrado por empresarios y funcionarios extranjeros y nacionales (Marín, 2015). Este grupo ha tenido una enorme capacidad para apropiarse de tierras comunitarias a través de una sofisticada red que opera en toda la península de Yucatán a través de la corrupción, la represión, el reclutamiento de líderes sociales (Torres-Mazuera *et al.*, 2021) y, muchas veces, la violencia.

El proceso de acumulación por despojo (Harvey, 2003) ha sido crucial para el desarrollo del turismo en Cancún y la Riviera Maya (Marín *et al.*, 2012; Marín, 2015; Camacho, 2016). Este proceso opera con la misma lógica de otras industrias extractivas: “[así como] la minería, el petróleo o el gas, el turismo se basa en ordenamientos coordinados de la vida espacial, social y ecológica que exigen una inversión a largo plazo, costosa y de capital, desarrollo intensivo de infraestructuras” (Córdoba, 2020, pp. 13). Esto ha llevado a una concentración masiva de la riqueza en manos de poderosos inversionistas mexicanos y extranjeros, en contraste con el poco o nulo apoyo que reciben los proyectos comunitarios. La influencia de los grandes inversionistas se puede sentir incluso en las ANP, donde son participantes activos a través de las organizaciones no gubernamentales (ONG) que promueven el ecoturismo.

Cuando en 1986 se creó la Reserva de la Biosfera de Sian Ka’an, en el sur del estado de Quintana Roo, se realizó un plan de protección ambiental y turismo sustentable que incluía las tierras propiedad de comunidades mayas. Al crearse la reserva, los mayas perdieron el acceso al mar y se les prohibió cazar como antes lo hacían. Cabe destacar que la cacería es para algunas comunidades un complemento de la milpa. Hoy en día, estas comunidades requieren obtener permisos para trabajar dentro de la reserva y ofrecer servicios a los turistas en los territorios que antes eran suyos (Camacho, 2016).

La creación de esta reserva atrajo a nuevos actores, entre ellos a las ONG de orientación ambientalista. Una de ellas es la Asociación Civil Amigos de Sian Ka’an, auspiciada por el gobierno federal y financiada por el sector privado y fundaciones de investigación ambiental estadounidenses, canadienses y británicas (Camacho, 2016). Esta asociación cuenta con importantes actores de la élite regional, incluidos algunos de los poderosos empresarios y políticos,

principalmente la familia de Joaquín Nassim, empresario cozumeleño y padre de Pedro Joaquín Coldwell, exgobernador de Quintana Roo (1981-1987), ex Secretario de Turismo y ex Secretario de Energía, quien también es pariente del exgobernador Carlos Joaquín. También participa Carlos Constandse, miembro del Grupo Xcaret y propietario de los principales parques temáticos de Quintana Roo, como Xcaret, Xel-Ha, Xoximilco y Xenxes y más recientemente, el controvertido proyecto Xibalbá, cercano a Valladolid, Yucatán.

Procesos similares se encuentran en otras Áreas Naturales Protegidas; por ejemplo, en la isla de Holbox en el norte de Quintana Roo, las asambleas comunitarias incluyen los nombres de grandes inversionistas, funcionarios, banqueros, abogados y otros testaferros (Torres Mazuera *et al.*, 2021; López-Santillán, 2015). Es el caso también la comunidad de Bacalar, en el sur de Quintana Roo, donde un ejido dotado de 51 mil hectáreas que en 1993 comenzó a sufrir expropiaciones una vez que sus valiosas tierras cercanas a la laguna fueron catalogadas como de “utilidad pública” por funcionarios de gobierno. Estos terrenos luego fueron entregados a políticos, quienes construyeron sus mansiones con vista a la laguna (Mateos y Vergara, 2020).

Otro caso es el de Xcalak, una comunidad costera al otro lado de la laguna en la que Fidecaribe (Fideicomiso Caleta de Xel-Ha y del Caribe), un fideicomiso del gobierno federal encargado de desarrollar el turismo, organizó ventas de terrenos para atraer a inversionistas nacionales y extranjeros. Así llegaron diversas empresas de “ecoturismo” para construir hoteles, organizar el turismo de cruceros desde el puerto de Mahahual en Quintana Roo, y promover los viajes. Dichas empresas “dejaron poco espacio para que las organizaciones locales hicieran negocios” (Daltabuit *et al.*, 2006, pp. 110).

En otras partes, el cambio ha estado ocurriendo más lentamente, pero los inversionistas más ricos no han dejado de desplazar a los miembros de las comunidades locales. Tal es el caso de Ek Balam, una comunidad maya del estado de Yucatán, cuyos miembros terminaron trabajando como empleados de empresas usurpadoras de tierras (Rodríguez, 2019). Se trata de un proceso de gentrificación rural en el que los campesinos están siendo expulsados de sus territorios (Blázquez, Cañada y Murray, 2011).

Con la llegada de la inversión de capital algunos ejidos se desgarran por conflictos internos, debido a la desigualdad de ingresos, al uso no consensuado de espacios comunes o por la decisión de algunos ejidatarios que deciden vender sus tierras sin considerar a los demás (Daltabuit *et al.*, 2006; Monterroso y Zizumbo, 2009; Marín, 2015).

### c) Los paquetes todo incluido vs. el turismo rural

No obstante la turistificación hegemónica promovida por el Estado y los grandes intereses nacionales e internacionales, en Cancún y la Riviera Maya también existen emprendimientos de capital local. Según Jouault y García de Fuentes (2020), en 2017 había 50 proyectos comunitarios en funcionamiento en la península de Yucatán, dos de los cuales estaban totalmente dedicados al turismo, mientras que el resto combinaba el turismo con la agricultura de subsistencia como principal actividad económica. No obstante, incluso en zonas de afluencia turística masiva, los proyectos de organización rural que ofrecen contacto con la naturaleza, luchan por atraer turistas. Las pequeñas comunidades ubicadas cerca de cenotes (pozos naturales en el suelo de piedra caliza), manantiales naturales, áreas silvestres y otros recursos naturales, ofrecen a los turistas actividades como observación de aves, rastreo, ciclismo, natación y otras.

No obstante esta oferta turística, en Cancún y la Riviera Maya la mayoría de los turistas llegan a los hoteles y *resorts* con paquetes todo incluido, lo que significa que sus gastos de vacaciones (desde viajes, transporte terrestre, alojamiento y consumo de alimentos y bebidas) se han pagado por adelantado.

Desde la década de 1990, cuando la modalidad de “todo incluido” se extendió por el Caribe mexicano, la “derrama económica” que supuestamente beneficiaría a las comunidades rurales y sociedades receptoras ha sido restringida o discontinuada (Orgaz-Argüera *et al.*, 2016). Con el “todo-incluido”, no sólo se ha reducido seriamente el consumo de alimentos y bebidas fuera del hotel, sino que también se ha restringido la movilidad de los turistas, quienes generalmente llegan al hotel o *resort* para encontrar una gran variedad de amenidades, tiendas, restaurantes y espectáculos. Los *resorts* están diseñados como un microcosmos que inhibe el deseo de salir de las instalaciones. Sin una promoción activa de una forma de turismo que favorezca a la sociedad receptora, estas condiciones hacen que sea casi imposible que las comunidades rurales atraigan turistas.

Hay empresas de turismo que brindan *tours* organizados y que llevan a los turistas a visitar a las comunidades rurales, pero dejan un ingreso muy limitado. En Cancún y la Riviera Maya, los *tours* suelen ser organizados con mucha anticipación por las agencias de viajes que llevan a los visitantes a los parques temáticos del Grupo Xcaret o a las zonas arqueológicas de Chichén Itzá y Tulum, principalmente.

Aunque en 2019 el estado de Quintana Roo recibió 15,1 millones de turistas y 7,2 millones de pasajeros (Sedetur, 2021), muy pocos grupos visitaron las comunidades rurales. Los turistas interesados en conocer al “verdadero maya” para saber “cómo vive realmente la gente”, tienen que reservar una excursión organizada con una agencia de viajes. Los programas de las agencias generalmente consisten en una visita de un día.

Sin el apoyo del Estado y de las empresas privadas, es poco probable que los proyectos de turismo rural prosperen en esta región. Atraer turistas es difícil para los proyectos de turismo comunitario, sobre todo si esta forma de consumo turístico no está en los imaginarios de los consumidores. A ello hay que añadir que los gerentes de los hoteles no les permiten a los miembros de las comunidades dar a conocer sus servicios dentro de las instalaciones. Además, la barrera del idioma los hace dependientes de intermediarios. La competencia tiene lugar en términos desiguales.

No obstante lo anterior, algunos proyectos rurales independientes han logrado consolidarse. Tal es el caso de los proyectos de la comunidad Ek Balam en Yucatán (Jouault, 2020; Rodríguez, 2019), donde los habitantes se han empoderado y han podido diversificar sus fuentes de ingresos. Otros casos también son ilustrativos: el de la comunidad de Tihosuco los habitantes forman parte de la ruta de la “Cruz Parlante” y cuentan con un museo referido a la Guerra de Castas (Escalona, 2022), logrando la participación comunitaria

Otros casos son menos afortunados. Los ingresos provenientes del turismo han desgarrado a las comunidades. Es el caso, por ejemplo, de una comunidad productora de chicle en el estado de Quintana Roo, en la que se presentó un proyecto para desarrollar servicios turísticos, atraer turistas y generar empleos, pero cuando llegaron los fondos del gobierno comenzaron las luchas internas (Cruz-Coria *et al.*, 2015). Una historia similar puede contarse sobre la isla de Holbox, donde la inversión externa dividió a la comunidad, privatizó una parte de la isla y generó discordia entre la población local (Palafox y Bolán-Sorkini, 2015; López-Pardo, 2016).

Lo cierto es que hasta hoy, el apoyo a los proyectos de turismo rural-comunitario han sido escasos. En agosto de 2019, la administración encabezada por el presidente Andrés Manuel López Obrador inició la construcción del Tren Maya, un megaproyecto que ha sido presentado como una alternativa para promover el desarrollo económico de la Península de Yucatán mediante la promoción del turismo, la movilidad de los habitantes y la vinculación de las comunidades rurales. La vía férrea tiene 1 525 kilómetros de largo y atraviesa

los estados de Yucatán, Quintana Roo, Campeche, Tabasco y Chiapas. Este es uno de los principales proyectos del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (DOF, 2019) y entre sus objetivos se encuentran:

fomentar el desarrollo socioeconómico de la región sur-sureste y de las comunidades locales; fortalecer el ordenamiento territorial de la península de Yucatán; fortalecer la industria turística en México; promover y salvar las culturas indígenas locales; promover la inclusión social y la creación de empleo; y, proteger y rehabilitar las áreas naturales protegidas de la península de Yucatán (Cámara de Diputados, 2019: 7-8).

Este megaproyecto ha generado enormes controversias. Mientras amplios sectores de la población lo apoyan, otros lo han visto como una forma de apropiación de tierras comunitarias por parte de inversionistas privados.

Si bien algunos ejidos y comunidades indígenas pueden convertirse en socios del Tren Maya y llevar a cabo proyectos de desarrollo comunitario rural, también es cierto que la falta de organización y poder político dificulta que las comunidades puedan ejercer control sobre sus tierras o incluso impedir su expropiación (Gasparello *et al.*, 2019; Ceceña, 2019; Rosado y Vera-Herrera, 2019; Rosado, 2020; Córdoba, 2020).

Aunque se plantea que los ejidos y comunidades podrán participar como socios de este proyecto, esto lo podrán hacer mediante la transferencia de sus títulos de propiedad al Fideicomiso de Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRA) (Veiga, 2019, p. 26). Ello significa que la protección inherente a la propiedad social ya no se mantendría (Colectivo GeoComunes *et al.*, 2020, p. 60).

Otras opiniones señalan en la región no es un paraíso, pues “encontramos selvas asoladas por la tala clandestina y los cazadores furtivos, que incluso inician incendios para hacer salir a los animales y acaban con reservas forestales de siglos” y que el Tren Maya significa “...la esperanza para los jóvenes de no tener que salir de sus pueblos para tener de qué vivir, sin tener que sumarse a las filas del crimen organizado porque no haya otra opción” (Escalante, 2020).

Es importante no perder de vista el contexto global en el que se inscribe este megaproyecto y los factores de tipo estructural que escapan de la voluntad de cualquier gobierno. El Tren Maya va a reconfigurar el territorio en la península de Yucatán al articular proyectos turísticos, inmobiliarios, agroindustriales y de transporte. A largo plazo, puede verse como parte de un proceso de apropiación del territorio de los pueblos indígenas por parte del capital global (Espadas *et al.*, 2021).

Sin duda, el Tren Maya reconfigurará los flujos turísticos en las zonas rurales de la península, pero su impacto económico será desigual, considerando la heterogeneidad de los territorios, actores y condiciones ecológicas y políticas de las regiones que atraviesan (Ramírez, 2019, p. 8]. En todo caso, lograr un desarrollo más equilibrado pasa, necesariamente, por fortalecer la capacidad de autogestión y empoderamiento de las comunidades locales, mayas y campesinas, lo que significa reconocer sus derechos culturales y territoriales.

### Conclusiones

Siendo México un gigante turístico que ha ocupado el séptimo lugar en el mundo por el número de visitantes, durante cincuenta años ha optado por un modelo que favorece la concentración de recursos y beneficios al gran capital. La llegada al país de millones de turistas apenas beneficia a las comunidades rurales que forman el hinterland de los grandes emprendimientos, como sucede en Cancún y la Riviera Maya. El trabajo asalariado, el empleo informal, el trabajar por cuenta propia y la migración son algunos indicadores de las nuevas ruralidades que caracterizan a las comunidades mayas y campesinas de la región. Los ingresos que obtienen del empleo urbano son insuficientes, mal pagados y sujetos a la estacionalidad del trabajo turístico. En Cancún, al mes de septiembre se le conoce con el nombre de septi-hambre, porque no llegan turistas y el dinero escasea. Por ello, la milpa, junto con los huertos y la apicultura, constituyen una estrategia para la reproducción social y cultural de los trabajadores y las comunidades. Sin milpa, no hay empleo urbano que satisfaga las necesidades de miles de trabajadores. De la misma manera, si no hubiera milpa, difícilmente los empresarios del turismo y el gran capital podrían contar con una mano de obra abundante y muy barata. La articulación entre la economía rural y el gran capital, reproduce esquemas neocoloniales, con estructuras similares a las que imperaban en las épocas de las grandes haciendas.

La construcción del Tren Maya rompió el cerco y el aislamiento de los trabajadores que laboran para las cadenas hoteleras y empresas tour-operadoras de la región. A partir de 2019, muchos de ellos se incorporaron a las labores de construcción del tren y abandonaron sus empleos mal pagados en los hoteles. Otros se fueron a trabajar a la construcción de la refinería de Dos Bocas, en el vecino estado de Tabasco. Esta situación ha generado una crisis por escasez de mano de obra, lo que ha motivado a los hoteleros a solicitar permisos para que trabajadores centroamericanos puedan trabajar en Cancún y la Riviera

Maya. Esta situación también ha permitido presionar hacia el alza los salarios y mejorar las condiciones de trabajo.

La península de Yucatán cuenta con abundantes recursos naturales y una enorme diversidad biológica y cultural, en territorios que siguen estando en manos de los ejidatarios y comuneros que han resistido las oleadas de la privatización y del saqueo. El turismo rural comunitario ha sido hasta hoy una actividad marginal, pero podría convertirse en una alternativa viable si llegara a contar con respaldo financiero por parte del Estado. De los millones de viajeros nacionales e internacionales que llegan a Cancún y la Riviera Maya, hasta hoy pocos visitan las pequeñas comunidades rurales para realizar actividades alternativas o relacionadas con la naturaleza. Con el uso del Tren Maya, esta dinámica se podría modificar. Para ello haría falta una mayor labor de difusión a escala internacional, para posicionar al turismo rural en el imaginario de los consumidores de Estados Unidos, Canadá y Europa, que son los turistas que habitualmente arriban a esa zona.

Los esfuerzos de los ejidos y las comunidades rurales se han topado con grandes dificultades para desarrollar sus proyectos turísticos. No solo es la falta de inversión o que los turistas se mantengan encerrados en los hoteles y *resorts* “todo incluido” lo que les afecta. Las comunidades han tenido que competir de manera desventajosa con los *tours* organizados por tales empresas monopólicas, que acaparan todos los nichos y segmentos de turismo.

El apoyo gubernamental a proyectos de “turismo sostenible”, el “alternativo” o el “ecológico” con la participación de las comunidades locales, hasta ahora ha sido débil y, en diversos casos, más cosmético que efectivo. Al mismo tiempo, la expansión de los negocios inmobiliarios asociados al turismo masivo continúa creciendo sin cesar. Este proceso acentúa la gentrificación rural, es decir, a la expulsión de las comunidades locales (especialmente las de las franjas costeras), que han visto seriamente comprometidos sus medios de vida. Así pues, para que el turismo funcione como herramienta de desarrollo, los proyectos deben ir de la mano de una política de Estado que promueva la sostenibilidad y la redistribución. Este proceso pasa necesariamente por el empoderamiento de las comunidades rurales e indígenas y el respeto a sus derechos políticos y culturales, lo cual incluye el respeto a las decisiones de las comunidades sobre sus territorios.

La puesta en marcha del Tren Maya contempla la urbanización en los sitios que ya están operando como estaciones. La pregunta obligada es: ¿Cómo lograr que los procesos de urbanización no terminen reproduciendo la lógica de la

urbanización neoliberal, que tiende a generar ciudades de orillas y altamente polarizadas, como se observa en los casos de Cancún y la Riviera Maya?

Más allá del debate sobre los problemas medioambientales que genera, el Tren Maya podría generar una urbanización descontrolada al provocar un crecimiento demográfico descontrolado debido a la migración interna, similar a la ocurrida en Cancún y la Riviera Maya. Esto requiere el concurso de los participantes locales, también de académicos, investigadores e instituciones de los gobiernos municipal, estatal y federal.

### Agradecimientos

Agradezco a la Dirección General de Apoyo al Personal Académico, a través del proyecto del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT) IN302124 “Trabajo inmaterial y empleos atípicos en el mundo del turismo en Cancún y Ciudad de México”, el apoyo brindado para la elaboración de este trabajo. Asimismo, se agradece al Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH), por el apoyo recibido a través del proyecto HIST 03-2021 “Desarrollo histórico del turismo y repercusiones del Covid-19: estudio comparativo en comunidades locales del Caribe de México y Costa Rica”, otorgado en 2021.

### Referencias

- Aguirre Beltrán, G.  
(1957) *El proceso de aculturación*. Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), México.
- Aguirre Beltrán, G.  
(1967) *Regiones de refugio. El desarrollo de la comunidad y el proceso dominical en Mestizo América*. Instituto Indigenista Interamericano.
- Alavez, M.  
(2017) Migración y violencia en Cancún: estudio de dos asentamientos irregulares. *Revista nuestra América*, 5 (10), 67-89.
- Arias, P.  
(2013) Migración, economía campesina y ciclo de desarrollo doméstico. Discusiones y estudios recientes. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 28, (82), 93-121.

- Ariza, M. y Portes A. (eds.)  
 (2007) *El país transnacional. Migración mexicana y cambio social a través de la frontera*. México: UNAM, Instituto Nacional de Migración, Miguel Ángel Porrúa.
- Ávila, P.  
 (2013) Del ecologismo de los ricos al ecologismo de los pobres, *Revista Mexicana de Sociología*, 75 (1), 63-89.
- Beaucage, P.  
 (1998) The Third Wave of Modernization: Liberalism, Salinismo and Indigenous Peasants in Mexico. Phillips, L. (ed.) *The Third Wave of Modernization in Latin America. Cultural Perspectives on Noliberalism*, A Scholarly Resources Inc. Imprint. Wilmington, Delaware.
- Beaucage, P.  
 (2017) Con la ayuda de dios. Crónica de luchas indígenas actuales por el territorio en la Sierra Nororiental de Puebla. *Journal de la société des américanistes*, 103 (1), 239-260.
- Blázquez, M.; Cañada E. y Murray, I.  
 (2011) Búnker Playa-Sol. Conflictos derivados de la construcción de enclaves de capital transnacional turístico español en el Caribe y Centroamérica, *Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 368.
- Blázquez, M. y Cañada, E. (eds.)  
 (2011) *Turismo placebo. Nueva colonización turística: del Mediterráneo a Mesoamérica y el Caribe. Lógicas espaciales del capital turístico*. Edisa Managua.
- Buckley, R.  
 (2011) Tourism and Environment. *Annual Review of Environment and Resources*, 36, 397-416.
- Camacho, R.  
 (2016) *Desarrollo geográfico desigual en el corredor turístico Cancún-Tulum*, tesis doctoral, posgrado en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- Cámara de Diputados  
 (2019) *Ficha técnica del Tren Maya: aspectos legislativos, ambientales, económicos y socio-culturales*. Ecosur, CEFP, CEDIP, CEDRSSA, CESOP.
- Grammont, H. C. de  
 (2004) La nueva ruralidad en América Latina. *Revista Mexicana de Sociología*, 66 (1), 279-300.
- Ceceña, A. E.  
 (2019) Megaproyectos para el mercado mundial. E Ceceña, A. E. y Veiga, J. G. *Tren Maya. Avances de Investigación*. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, UNAM-III.

- Colectivo GeoComunes, Torres-Mazuera, G. y Gómez, C.  
 (2020) Expansión capitalista y propiedad social en la Península de Yucatán. Junio 2020  
[http://geocomunes.org/Análisis\\_PDF/Expansion\\_capitalista\\_propiedad\\_social\\_Junio2020.pdf](http://geocomunes.org/Análisis_PDF/Expansion_capitalista_propiedad_social_Junio2020.pdf) (Consultado en febrero 23, 2021).
- Comaroff, J. y Comaroff, J.  
 (2009) *Ethnicity, Inc.* The University of Chicago Press, Chicago.
- Córdova, M.  
 (2020) *Stuck with Tourism. Space, Power, and Labor in Contemporary Yucatán.* University of California Press.
- Cruz-Coria, E.; Briones-Juárez, A.; Pacheco-Cocom, M. (2015). “Intervención estatal, turismo y desarrollo local en el ejido de Chacchoben, Quintana Roo, México”, *Agricultura, sociedad y desarrollo*, (12), 35-57.
- Daltabuit, M.; Cisneros, H. y Valenzuela, E.  
 (2006) Globalización y turismo en el sur de Quintana Roo, *Estudios de Cultura Maya*, 27, 99-124.
- De la Maza, F.  
 (2016) State conceptions of indigeous tourism in Chile. *Annals of Tourism Research*, 56, 80-95.
- DOF  
 (2019) Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. *Diario Oficial de la Federación*, 12 de julio de 2019.
- Escalante, P.  
 (2020) ¿Nos robará el tren el paraíso?, *La Jornada*, 18 de junio de 2020.
- Escalona, C.  
 (2022) Avances de investigación doctoral, Doctorado en Antropología, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Espadas, C.; García, A.; Munguía, A., López Santillán, A.; Patiño, R.; Reyes, C., Reyes Maturano, I. y Sánchez, J.  
 (2020) Perspectiva de los territorios del norte de la Península de Yucatán de cara al Tren Maya: una visión integral de sus condiciones socioeconómicas, socioambientales y socioculturales. *Articulación Yucatán y otros*. <https://articulacionyucatan.wordpress.com/documentos/>
- Gascón, J. y Milano, C. (coords.)  
 (2017) *El turismo en el mundo rural ¿Ruina o consolidación de las sociedades campesinas e indígenas?* La Laguna (Tenerife): PASOS, RTPC. Colección PASOS. Edita No. 18. [www.pasosonline.org](http://www.pasosonline.org).

- Gascón, J. y Ojeda, D.  
 (2014) *Turistas y campesinado. El turismo como vector de cambio de las economías campesinas en la era de la globalización*. Colección Thesis, núm. 4, La Laguna (Tenerife): PASOS, RTPC. [www.pasosonline.org](http://www.pasosonline.org).
- Gasparello, G.; Núñez, V.; Quintana, J.; Acosta, E.; Jiménez, D.; Machuca, A. y Uc, H.  
 (2019) ¿Sabías que el Tren Maya...? Technical Report. Proyecto de investigación. [https://www.researchgate.net/publication/341411783\\_Sabias\\_que\\_el\\_Tren\\_Maya](https://www.researchgate.net/publication/341411783_Sabias_que_el_Tren_Maya).
- Gasparello, G. y Núñez Rodríguez, V. R. (coords.)  
 (2021) *Pueblos y territorios frente al tren maya. Escenarios sociales, económicos y culturales*, 1a. ed., Oaxaca: Centro Interdisciplinar para la Investigación de la Recreación, A.C.
- García de Fuentes, A.; Jouault, S. y Romero, D.  
 (2015) *Atlas de turismo alternativo de la Península de Yucatán*. Mérida, México: Cinvestav-Mérida y Facultad de Ciencias Antropológicas, UADY.
- Harvey, D.  
 ([2003] 2007). *El nuevo imperialismo*, Akal, Madrid, España.
- Jouault, S.  
 (2020) ¿Dónde están los mayas? Le tourisme communautaire comme revendication identitaire dans le Yucatán. *Open Edition Journals*. <https://journals.openedition.org/eps/9963>
- Jouault, S. y García de Fuentes, A.  
 (2020) El modelo de producción del espacio turístico del traspais de Cancún y la Riviera Maya. *Investigaciones Geográficas*, 102.
- Jouault, S.; García de Fuentes, A. y Romero, D. (2015). *Atlas de turismo alternativo de la península de Yucatán*, CINVESTAV- UADY, Yucatán, México.
- López-Pardo, G.  
 (2016) *[El turismo de naturaleza en comunidades indígenas. Expresión de la nueva ruralidad en México]*, tesis doctoral, posgrado en Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México], México.
- López-Pardo, G. y B. Palomino  
 (2019) *Turismo de naturaleza en comunidades indígenas en México*, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM.
- López-Santillán, A.  
 (2015) Turismo y desarrollo sustentable en áreas protegidas o sobre los nuevos contrasentidos para la producción y el marasmo en el ámbito rural. *Desacatos*, 47, 36-53.

- López-Santillán, A. y Marín, G.  
 (2012) Ecoturismo, desarrollo y sustentabilidad: un recorrido por senderos interpretativos de poder, mercado y simulacro. En Castellanos, A. y J. Machuca, *Turismo y antropología: miradas del sur y el norte* (pp. 201-233), Universidad Autónoma Metropolitana, División de Ciencias Sociales.
- Mansor, N. A.; Ibrahim, M.; Rusli, S. A.; Simpong, D. B.; Razak, N. F. A.; Samengon, H.; Ridzuan, N. A. and Othman, N.A.  
 (2019) Empowering indigenous communities through participation in tourism. *Int. J. Tourism Anthropology*, 7 (3-4), 309-329.
- Marcinek, A. A. y Hunt, C. A.  
 (2015) Social capital, ecotourism, and empowerment in Shiripuno, Ecuador. *Int. J. Tourism Anthropology*, 4 (4), 327-342.
- Marín, G. (coord.)  
 (2015) *Sin tierras no hay paraíso. Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México*, La Laguna (Tenerife): PASOS, RTPC. Colección PASOS Edita No. 13. [www.pasosonline.org](http://www.pasosonline.org).
- Marín, G.; A. García y Daltabuit, M. (coords.)  
 (2012) *Turismo, globalización y sociedades locales en la península de Yucatán, México*. La Laguna (Tenerife): PASOS, RTPC. Colección PASOS Edita no. 7. [www.pasosonline.org](http://www.pasosonline.org).
- Mariaca, R.  
 (2015) La milpa maya yucateca en el siglo XVI: evidencias etnohistóricas y conjeturas. *Etnobiología* 13 (1).
- Mateos, I. y Vergara, L.  
 (2020) *El tren maya quiere pasar por tierras sin expropiar ni indemnizar*. Mexicanos contra la corrupción e impunidad. <https://contralacorrupcion.mx/trenmaya/>
- Mijangos, J. O, Sima J. L., Ku-Pech, E. M.  
 (2019) *Desde el Herbario CICY* 11: 180-184 (12/septiembre/2019) Centro de Investigación Científica de Yucatán, A.C. [http://www.cicy.mx/sitios/desde\\_herbario](http://www.cicy.mx/sitios/desde_herbario)
- Monterroso, N. y Zizumbo, L.  
 (2009) La reconfiguración neoliberal de los ámbitos rurales a partir del turismo: ¿Avance o retroceso? *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*. 16 (50), 133-164.
- Oehmichen, C.  
 (1999) *Reforma del Estado, política social e indigenismo en México, 1988-1994*. Instituto de Investigaciones Antropológicas, UNAM.

- Oehmichen, C. y Escalona, C.  
 (2021) El COVID-19 en Cancún: epidemia y vulnerabilidad en un destino turístico de clase mundial. En Cañada, Ernest e Murray, Iván (eds.), *Turismo Post COVID-19. La turistificación confinada*. Alba Sud, pp. 190-208.
- Orgaz-Argüera, Domínguez, J. F.; López-Guzmán, T. and Moral-Cuadra, S.  
 (2016) “El sistema todo incluido en Cancún: análisis del perfil sociodemográfico, valoraciones y satisfacción del turista. *Rosa dos Ventos. Turismo e Hospitalidade*, 8 (III), 311-324.
- Palafox-Muñoz, A. y Bolán-Sorchini, S.  
 (2015) Turismo y mercantilización de la naturaleza en Holbox, Quintana Roo, México, *Rosa dos Ventos. Turismo e Hospitalidade*, 11 (2), 372-385.
- Paz, M. F.  
 (2008) De áreas naturales protegidas y participación: convergencias y divergencias en la construcción del interés público, *Nueva Antropología*, XXI (68), 51-74.
- Palomino, B. y López-Pardo, G.  
 (2019) Travesía del financiamiento de la Comisión Nacional para el Desarrollo de Pueblos y Comunidades indígenas a empresas de turismo de naturaleza en México. *Dimensiones Turísticas*, 3 (5), 25-42.
- Pereiro, X. (coord.)  
 (2012) *Los turistas Kunas. Antropología del turismo étnico en Panamá*. Universitat de les Illes Balears. Palma.
- Pérez-Ruiz, M. L. y Argueta, A.  
 (2022) “El diálogo de saberes y los mecanismos de la hegemonía”. En O. L. Sanabria y J. Tobar (eds.), *Diversidad epistémica y bioculturalidad*. CLACSO.
- Pérez-Ruiz, M. L.  
 (2018) La milpa como patrimonio biocultural. En Peña, E. Y. y Hernández L. (coords.), *Biodiversidad, patrimonio y cocina. Procesos bioculturales sobre alimentación-nutrición*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, (INAH9).
- Poot, M. A.; Jouault, S. y Rodríguez-Martínez, Y.  
 (2022) Las vías de la mayanización: Turismo, Tren Maya y representaciones de la mayanidad en la península de Yucatán. *Maya America: Journal of Essays, Commentary, and Analysis*, 4 (2). DOI: [www:/doi.org/10.32727/26.2023.5](https://doi.org/10.32727/26.2023.5)  
 Available at: <https://digitalcommons.kennesaw.edu/mayaamerica/vol4/iss2/7>
- Ramírez, L. A.  
 (2019) Diez retos para un ferrocarril. El Tren Maya y el desarrollo social y económico del sureste mexicano. *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán*, 274, 3-17.

Rodríguez, Y. y Jouault, S.

(2021) Turismo e identidad maya: ser joven guerrero en el siglo XXI, *Península*, XVI (2), 77-97.

Rodríguez, Y.

(2019) La política de desarrollo: gubernamentalidad, turismo e identidad maya en Ek Balam, Yucatán. En Salas, H. (ed.), *Etnografías contemporáneas del poder. Formas de dominación en el mundo rural* (pp. 169-190), Instituto de Investigaciones Antropológicas (IIA), UNAM, México.

Rosado, S. y Vera-Herrera, R.

(2019) ¿Tren maya? Auge de proyectos acaparadores, desprecio por la gente. *Ojarasca La Jornada* (artículos). <https://ojarasca.jornada.com.mx/2019/04/12>

Rosado, S.

(2020) “Impactos sociales y ambientales y el ‘Tren Maya’”. Seminario virtual 9 de Julio de 2020, UNAM, Colectivo Multidisciplinario por las Alternativas Locales.

<https://hcommons.org/deposits/objects/hc:31368/datastreams/CONTENT/content>

Roseman, S.; Prado, S. y Pereiro, X.

(2013) “Nuevas Ruralidades”, *Gazeta de Antropología*, 29 (2).

Sánchez, L. E.

(2020) *El proceso de aprendizaje social y la co-gestión de los recursos naturales en el turismo rural, una trayectoria a la sostenibilidad: el caso de la Cooperativa Tosepan Kali, Municipio de Cuetzalan Puebla*, Tesis, Posgrado en Ciencias de la Sostenibilidad, UNAM.

Santana, A.

(2002) Desarrollos y conflictos en torno al turismo rural: claves y dilemas desde la antropología social. IIIº Congreso Internacional sobre Turismo Rural e desenvolvimento sustentável – Citurdes o rural como nova opção de oferta para o turismo. Promoção: Universidade de Santa Cruz do Sul UNISC.

Santiago, R. J.

(2016) [La viabilidad socioeconómica y ecológica de la producción orgánica de café: el caso de la Sociedad Cooperativa Autónoma Regional Tosepan Titataniske. B.A. Thesis, licenciatura en Economía, UNAM], México.

Sariego, J. L.

(1985) Comportamiento político y acción sindical. *Nueva Antropología*, VII (27), México.

Sedetur

(2021) Secretaría de Turismo del Estado de Quintana Roo, *Plan Maestro de Turismo Sustentable Quintana Roo 2030*, Secretaría de Turismo, Gobierno del Estado de Quintana Roo. <https://sedeturqroo.gob.mx/pm2030/>

Sedetur

(2019) Secretaría de Turismo del Estado de Quintana Roo, *¿Cómo vamos en turismo en Quintana Roo? Secretaria de Turismo del Estado de Quintana Roo*, November. [http://sedeturqroo.gob.mx/ARCHIVOS/COMO\\_VAMOS\\_ENERO\\_NOVIEMBRE\\_2019.pdf](http://sedeturqroo.gob.mx/ARCHIVOS/COMO_VAMOS_ENERO_NOVIEMBRE_2019.pdf)

Sierra, L.

(2007) *Mayas migrantes en Cancún, Quintana Roo*. Universidad de Quintana Roo- Plaza y Valdés. Chetumal.

Torres-Mazuera, G.; Madrid, S. y Benet, R.

(2021) Tres décadas de privatización y despojo de la propiedad social en la Península de Yucatán, Nota informativa / January 2021, Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible, A.C. <https://www.ccmss.org.mx/acervo/tres-decadas-de-privatizacion-y-despojo-de-la-propiedad-social-peninsula-de-yucatan>

UNWTO

(2021) *Rural Tourism*. <https://www.unwto.org/rural-tourism>

Valdés, L.

(2004) El turismo rural: una alternativa diversificadora, *Papeles de Economía*, (102), 298-315.

Vajirakachorn, T. and Nepal, S. K.

(2014) Local perspectives of community-based tourism: case study from Thailand's Amphawa Floating Market, *Int. J. Tourism Anthropology*, 3 (4), 342-356.

Veiga, J.

(2019) La Cuarta Transformación viaja en tren. En Ceceña, Ana Esther y Josué G. Veiga, *Tren Maya. Avances de Investigación*. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica. México: UNAM-III, s.p.

Yang, L.

(2015) Rural tourism and poverty alleviation: the case of Nujiang, Yunnan, China, *Int. J. Tourism Anthropology*, 4 (4), 343-366.