



Homicidios en Quintana Roo, la ruta del Tren Maya

Cancún acaba de cumplir sus primeros 48 años de vida y disfruta de los mejores indicadores turísticos de su breve historia. Pero también atraviesa una grave crisis que la convierte en una de las cinco ciudades mexicanas con mayor percepción de inseguridad, como afirma el Instituto Nacional de Estadística y Geografía – Inegi.

En apenas 12 horas del pasado 21 de agosto Cancún amaneció con ocho cadáveres esparcidos en sus calles. Mientras en el pasado año 2017 se cometieron en Quintana Roo 359 homicidios, en sólo los primeros 6 meses del presente año ya se cometieron 300.

“Los problemas de inseguridad, corrupción, impunidad y falta de Estado de Derecho derivados de la débil gobernanza inhiben el consumo, gasto e inversión en el país” afirma el Laboratorio de Análisis en Comercio, Economía y Negocios (LACEN). Sostiene que “el ataque frontal a la inseguridad y a la corrupción mejorará en 60% el entorno económico, impulsando a su vez en 40% el clima de los negocios cuyo impacto en el PIB sería de 16%”.

Con razón el empresariado turístico está preocupado ya que la temporada 2017 fue la más baja de los últimos tres años, con una pérdida de 300 mil turistas estadounidenses, en gran medida por la advertencia de Estados Unidos para que sus ciudadanos tengan precaución al visitar Cancún, Playa del Carmen, Cozumel y Tulum por el incremento de los homicidios. Desde la segunda mitad de 2017 hay una desaceleración sistemática de viajeros estadounidenses.

Si bien las 100 mil habitaciones de Cancún-Riviera Maya permitieron aminorar el impacto de la caída y mantener la ocupación, la merma del turismo estadounidense contrajo el nivel de ingresos ya que el turista estadounidense gasta el doble que el sudamericano.

Además la ciudad sigue creciendo desordenadamente, desmejorando la calidad de vida. La población agregada se coloca en la periferia alejada, con carencia de viviendas adecuadas, lo que genera un entorno de violencia y deterioro social.

Por su parte la calificadora **Fitch Ratings** señaló que el elevado nivel de deuda de Quintana Roo acapara la agenda de pagos y disminuye la inversión con ingresos fiscales ordinarios. Por ello el gobierno de la entidad emprendió un programa de austeridad, reorientando el gasto a seguridad pública, educación y salud y reduciendo gastos corrientes. Estas restricciones dificultan un abordaje amplio de la seguridad.

En este entorno preocupante, Cancún sigue siendo una brillante oportunidad turística. El Consejo Nacional Empresarial Turístico – CNET anunció su intención de invertir 500 mil millones de pesos en el próximo sexenio y crear 1.1 millones de empleos. La mayor parte (72%) se volcaría a la infraestructura hotelera, el resto buscaría robustecer el sector aéreo y de transporte, donde la construcción del NAIM es un foco de interés.

El Consejo planea recibir 60 millones de turistas a fines del sexenio y captar 46,000 millones de dólares (en 2017 fueron 39.3 millones de turistas y 21,300 millones de dólares). Para ello necesita disminuir los indicadores de inseguridad en los destinos turísticos, lo que implica capacitación y empleo para jóvenes y la promoción de destinos turísticos sustentables, puntos coincidentes con el nuevo gobierno. El traslado de la secretaría de Turismo a Chetumal, capital de Quintana Roo, colabora en ese sentido.

Aunque la construcción del NAIM y del Tren Maya busca detonar la economía del sureste mexicano, en ambos casos abundan las indefiniciones.

En el primer caso el presidente electo prefirió lanzar una consulta popular vinculante en octubre. En cuanto al Tren Maya, con origen en Cancún y abarcando cinco estados (Quintana Roo; Campeche; Chiapas, Yucatán y Tabasco), también existen pormenores y disensos. La principal preocupación es la fuente de financiamiento de una obra que costará 150 mil millones de pesos, la infraestructura más importante después del NAIM.

López Obrador anunció que el proyecto sería financiado con 7 mil millones de pesos anuales (28 mil millones) del fondo de impuestos del turismo y con recursos privados (122 mil millones) obtenidos mediante una asociación pública-privada – APP. La licitación se iniciaría el 1º de diciembre y estaría terminado en 4 años.

Los empresarios están a favor del Tren Maya pero se niegan a que sea financiado con fondos de la promoción turística. Si bien se trata de un excelente emprendimiento turístico y de negocios les preocupa que al parecer el dinero público provendría del cobro del Derecho de No Residente (DNR), la cuota que los extranjeros sin permiso pagan para realizar actividades remuneradas en México con el que se financia la promoción turística a través del Consejo de Promoción Turística de México (CPTM). Sin promoción turística no hay turismo.

Los empresarios manifiestan que el único tramo rentable es el de Cancún-Tulum, un recorrido de 125 kms. con una inversión de 40 mil millones de pesos. Dicen que es un trayecto con viabilidad e inclusión social, cuida la movilidad, el desarrollo de las comunidades y es amigable con el medio ambiente. El resto del trazado todavía debe estudiarse porque no hay estudios de rentabilidad de esa ruta.

Por su parte el EZLN manifestó su territorialidad con claridad: “los miembros de la comunidad tzeltal serán despojados de sus tierras para que pase un tren en el que los turistas se tomen selfies”. El próximo titular del Fondo Nacional de Fomento al Turismo – Fonatur, Rogelio Jiménez Pons, contestó que “también consideramos a los pueblos originarios, tenemos que hacer consultas a partir de la ampliación que se anunció”. Dos consultas para los dos proyectos clave del próximo gobierno: NAIM y Tren Maya.

Las entidades por donde circulará el tren viven situaciones distintas y el impacto no será equilibrado. Mientras la economía de Yucatán muestra aceleración y la de Quintana Roo crece al 5.3% en los dos últimos años, la actividad económica de Campeche, Tabasco (por la crisis petrolera) y Chiapas están en crisis. Campeche cae desde hace cuatro años y medio mientras Chiapas y Tabasco llevan dos años.

Cohesionar las asimetrías y disparidades entre actores e impactos no es un resultado que deriva de democráticas consultas ciudadanas que sí otorgan legitimidad pero no son hábiles para sustentar decisiones consensuadas.