

Capitalismo y su noción de “desarrollo”

Las políticas económicas en la selva del sur de Campeche, 1930-2020

Ubaldo Dzib Can¹

Resumen

La investigación argumentará que ha habido una continuidad entre todas las políticas de desarrollo gubernamental en las selvas del sur del estado, desde los 1930, incluyendo a la polémica mega obra del Tren Maya. Muestro que tal identidad de las estrategias ha consistido en la reproducción acrítica del modelo capitalista contradictorio; es decir, todas han impulsado el progreso social con producción de desigualdades y depredación de los recursos naturales. Dicha noción de desarrollo sigue siendo colonial en virtud de ser parte de la versión occidental de la historia como una línea ascendente que va del atraso a la modernidad capitalista.

En este relato, el término “desarrollo” ha constituido una de las ideologías más seductoras a través de la cual occidente ha impuesto globalmente su modelo de sociedad industrial y de mercado —no como su forma de organización culturalmente específica— sino como la última etapa moderna de la historia universal (Quintero, 2013: 68, 72). Esta versión eurocéntrica del progreso capitalista se delata en los instrumentos y conceptos empleados en todas las modalidades de intervención gubernamental en el sur del estado: modernización de la agricultura, producción para el mercado, capitalización del campo, y en el caso del Tren Maya: polos de desarrollo, industria turística y creación de empleos (Núñez Rodríguez, 2021). Pero también mostraré los hilos de continuidad de todas las estrategias de desarrollo gubernamentales impulsadas en las selvas del sur de Campeche desde la consolidación del estado posrevolucionario en la zona y en el país.

Para ello, la investigación explorará las políticas económicas en la selva desde la explotación chiclera y la construcción del Ferrocarril del Sureste en los 1930, hasta el neoliberalismo y las políticas de privatización en el campo que profundizaron la pobreza de los campesinos y devastaron la selva en las últimas tres décadas.

A partir de los resultados sociales y ambientales del mismo modelo de intervención, propongo que a pesar de las particularidades de los programas, de su énfasis desigual en las inversiones privadas o en las gubernamentales, su prioridad en la regulación del mercado o en su liberación, de la inclusión del criterio de la sustentabilidad ambiental, los planes gubernamentales han seguido siendo parte de la construcción colonial del desarrollo como reproducción acrítica del proyecto modernista inventado culturalmente e impuesto por Occidente a partir de historias de poder: conquista, colonización, imperialismo y globalización.

Conceptos clave: desarrollo, políticas económicas, modernización capitalista

¹ Ubaldo Dzib Can. Dr. En Ciencias Sociales. Centro de Investigaciones Históricas y Sociales; Universidad Autónoma de Campeche, kisteil@hotmail.com

Introducción

El núcleo de esta investigación es el argumento de que existe una continuidad entre todas las estrategias económicas gubernamentales realizadas en las selvas del sur de Campeche, desde los 1930, incluyendo el proyecto del Tren Maya. Dicha continuidad está condensada en el concepto de “desarrollo” del estado mexicano, en relación con el cual ha formulado sus diferentes planes y políticas económicas para la modernización y progreso del país.

Según Quintero (2013: 68-69) el desarrollo en su concepción contemporánea como parte de los programas de gobierno y terminología de las instituciones financieras internacionales no es una palabra cualquiera, técnica, inocente, neutral, universal; es una noción moderna construida específicamente en el marco del nacimiento de la sociedad capitalista a partir de la conquista y colonización de América. Antes del evento histórico inaugural de esta civilización la palabra había sido aplicada, tanto en occidente como en oriente, a organismos biológicos como sociales, pero denotando un movimiento cíclico: seres vivos que tenían un nacimiento, desenvolvimiento y muerte, lo mismo que en el caso de las civilizaciones: ascenso, auge y decadencia. Pero el desarrollo en su sentido de movimiento histórico acumulativo e infinito es una concepción occidental producida a partir del nacimiento de la moderna sociedad capitalista. Si todas las culturas y civilizaciones del planeta han tenido una trayectoria cíclica de emergencia, auge y decadencia, para el desarrollo del capitalismo la historia le tiene reservada una vida eterna.

Consecuentemente, el término desarrollo es un elemento nuclear de la racionalidad occidental construida en el cruce de ideologías raciales, colonialismo y dominación social: blancos civilizados superiores a indígenas y negros atrasados. Sobre esta clasificación y subalternización racial se edificó la organización social de clase que puso el trabajo de indígenas y negros, así como los recursos naturales de lo que sería América, al servicio de la acumulación de capital a gran escala. Esta dinámica y la estructuración del mercado internacional posibilitaron la consolidación del sistema capitalista y la hegemonía de los europeos a escala mundial (Quijano, 2014). La construcción de esta nueva forma de producir y vivir que subordinó las distintas formas de trabajo y de vida de indígenas y negros, consideradas incivilizadas, constituyó la base de una concepción histórica lineal: todas las poblaciones no europeas, contemporáneas o históricas, constituían el pasado de la humanidad por contraste a la modernidad y civilización de los blancos occidentales (Quintero, 2013: 70-74). A partir del predominio occidental, la noción de desarrollo empezó a denotar el camino unilineal de la barbarie a la moderna sociedad industrial y de mercado. De esta manera, mediante historias de poder (conquista y colonización, y posteriormente imperialismo y globalización) los europeos han presentado su historia particular de construcción de su sociedad industrial, no como una forma cultural específica, provincial, producto de su racionalidad y de su experiencia cultural, sino como una etapa universal de la historia de la humanidad; de hecho, el único camino posible de los seres humanos al progreso.

En consecuencia, en la actualidad, hablar de desarrollo es pensar en términos de estrategias, modelos, políticas, planes e inversiones para edificar la sociedad industrial tecnológicamente avanzada. En el país, desde la consolidación del primer estado nacional liberal de Juárez, Lerdo y Díaz en la segunda mitad del siglo XIX, el desarrollo ha significado sacar al país del atraso mediante la construcción de una economía industrial, semejante al europeo o al estadounidense. Y para ello, ya sea promovidas por un estado liberal como el

del siglo XIX, o por uno intervencionista como el emergido en la revolución, o por uno neoliberal como el de los 1980 en adelante, las políticas han consistido en la atracción de capital extranjero o el fomento del capital nacional, el impulso de procesos de industrialización y urbanización en las ciudades, la tecnologización de la agricultura y la creación de empleos asalariados.

Así, desarrollo y construcción del capitalismo han sido sinónimos. El problema con el modelo de sociedad capitalista no es sólo que estemos tratando de imitar una forma de vida basada en la experiencia histórica y los valores de otro grupo cultural, sino: 1) que lo estemos haciendo en condiciones de subalternidad, dependencia y colonialidad, y 2) que estemos reproduciendo las contradicciones y callejones sin salida de ese modelo, centralmente su carácter necrótico contra las principales fuentes de riqueza de la sociedad: la naturaleza (Moore, 2017: 597; Lander, 1995: 4) y los propios seres humanos.

En cuanto al primer punto, el propio Quintero (2013: 77) señala que desde que Europa construyó su predominio mundial en el siglo XVI a partir de la colonización, las estructuras de dominación imperial que han caracterizado la viabilidad del capitalismo se han mantenido, pero renovándose periódicamente. Desde la posguerra, dichas estructuras han sido sostenidas e institucionalizadas por un conjunto de organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la Organización de los Estados Americanos (OEA); organismos financieros como El Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial; instituciones militares como el Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y las mayores corporaciones privadas del planeta, que en conjunto con los organismos financieros internacionales han delineado las directrices económicas para el resto de los mortales. Ya sea a partir de préstamos internacionales a los países en “vías de desarrollo”, del manejo de la deuda, de la imposición de políticas económicas, de intervenciones militares, del apoyo político y económico a gobiernos complacientes o la desestabilización de gobiernos nacionalistas reacios, los países llamados “desarrollados” o de primer mundo han seguido manteniendo a las excolonias como abastecedoras de mano de obra barata, de materias primas o recursos naturales, y como mercado de sus productos.

En cuanto al segundo punto, los casos en la entidad del agotamiento del palo de tinte en el siglo XIX, las maderas preciosas y el chicle desde mediados del siglo XX, y más tarde el camarón, en el transcurso de los 1990, han sido constataciones históricas de la lógica depredadora intrínseca del capital sobre la naturaleza. Y en relación con los grupos sociales que han padecido, por omisión o por intervención, las políticas desarrollistas del estado nación, en el periodo de estudio de este artículo mostraremos que los resultados en el sur de la entidad han sido la crisis de la agricultura, el empobrecimiento de los grupos rurales, su necesidad de búsqueda de fuentes de ingresos no agrícolas, su migración regional y transnacional, el abandono de la agricultura y la proletarianización de sus generaciones más jóvenes.

En este trabajo mostraremos la continuidad de todas las políticas “desarrollistas” del estado en la zona de estudio: desde la industria chiclera en los 1930, el Ferrocarril del Sureste en 1936-1950, el programa de colonización agraria en los 1960-1980, el neoliberalismo y la privatización de la agricultura en las dos últimas décadas del siglo XX y la primera del XXI, y el Tren Maya del actual gobierno federal. Argumentaremos que la identidad de todas las formas de intervención estatal en la zona de estudio ha tenido como base el concepto

moderno de “desarrollo”, que le ha permitido al estado mostrar sus programas como iniciativas para promover el progreso en zonas excluidas. Pero, asimismo, dicha continuidad también ha persistido en los resultados agresivos para la integridad de la selva, la pobreza no resuelta y las desigualdades sociales.

El enclave chiclero en una entidad atrasada

A principios de los 1930, cuando el nuevo estado posrevolucionario empezaba a estabilizarse y el humo de las batallas se disipaba en el territorio nacional, podía decirse que Campeche emergía como una entidad “atrasada”, desde el punto de vista de las modernas ideas de desarrollo. La agricultura, que en todo el país era la principal actividad económica, en Campeche constituía el segundo renglón y mayoritariamente se concentraba en la única zona poblada del estado: el norte indígena, asentado sobre suelos delgados, pedregosos y secos; era de temporal e itinerante, pues se apoyaba en la técnica agrícola maya precolombina de roza, tumba y quema de los montes, que obligaba a dejar el área trabajada después de tres años consecutivos de su uso por su pérdida de fertilidad, y regresar a él veinte años después, cuando los montes se hubieran restablecido; además, tenía al maíz como su principal producto agrícola, el cual se cultivaba extensivamente más por imperativos culturales y constituir la dieta básica de la población, que por sus rendimientos económicos y productivos. La industria era artesanal y familiar, sin el apoyo de modernas instituciones de crédito y sin energía eléctrica. El comercio sólo era local, pues, a excepción de Mérida, la entidad y la ciudad estaban prácticamente aisladas del resto del país por la falta de medios y vías de comunicación; sólo había intercambio comercial inestable con algunos puertos del Golfo mediante el caro y deficiente servicio de cabotaje que, por sus retrasos en otros puertos, provocaba escasez de mercancías en la ciudad y el retraso de las salidas de la producción local; y finalmente la pesca era artesanal, con embarcaciones que aprovechaban las direcciones de los vientos y las corrientes marinas para ir y venir de altamar, y su mercado era meramente local; es decir, sólo se consumían en las propias comunidades pesqueras y en la ciudad capital (Uc Valencia, 2003: 85-86, 187-188).

La actividad económica básica, central de la entidad, que nos vinculaba con el mercado internacional, particularmente con el capital y los consumidores norteamericanos, era la recolección de chicle. Esta actividad meramente extractiva de un recurso natural constituía el resabio de la anterior política económica liberal de Porfirio Díaz, quien pretendió modernizar al país mediante la atracción de capitales extranjeros. Esta estrategia se implementó en la entidad a través de los deslindes de terrenos en el sur del estado, a partir de 1886, mediante los cuales se entregaron a consorcios norteamericanos más de un millón de hectáreas de selvas para la explotación de maderas preciosas y chicle (De la Peña, 1942, T. II: 72-73; Bocanegra, 1994: 15). Esta cifra representaba la quinta parte de la cubierta forestal de la entidad estimada a mediados de los 1990 en un poco más de 5 millones de hectáreas (Gío Argáez, 1996: 5).

Frente al “atraso” del resto de las actividades productivas, la recolección de chicle estructuró desde la segunda década del siglo XX una economía extractiva mono exportadora, atado a un solo mercado. Esta vinculación de nuestra economía con capitales transnacionales se realizaba a través de la participación monopólica de corporaciones norteamericanas en todas las fases de la industria chiclera: desde la posesión latifundista de los montes y el

financiamiento de la explotación en nuestro país, hasta el procesamiento industrial y el consumo en el vecino país del norte. Esto revelaba llanamente el control estadounidense sobre la economía de la entidad; más específicamente, la dependencia económica de la región respecto a los intereses de los particulares norteamericanos, quienes imponían precios, condiciones y volúmenes de compra.

Esta asimetría económica se expresaba en tres ámbitos, todos letalmente nocivos para la sociedad campechana y sus recursos naturales. En primer lugar, los consorcios norteamericanos tenían la capacidad para sumir en crisis a la economía y la sociedad campechana para proteger sus intereses, como ocurrió en dos momentos históricos frente a procesos transnacionales: la depresión de 1929 y el fin de la segunda guerra mundial. En el primer caso, los estadounidenses dejaron de comprar la goma y suspendieron el financiamiento de la recolección durante 1929 y 1930 (Ramayo Lanz, 1993: 7). Los siguientes años, para propiciar el regreso de los inversionistas, el gobierno federal canceló los impuestos que esos capitales pagaban por la exportación del chicle, mientras el estatal redujo en un 50 % los impuestos locales a la explotación (Uc Valencia, 2003: 84-85). Aun así, los precios de la resina bajaron en un 36.8 % entre 1929 y 1934, lo cual representó para la entidad la pérdida de dos terceras partes de sus ingresos por concepto del producto que movía el conjunto de su economía (Uc Valencia, 2003: 136).

Esas condiciones significaron el aumento del desempleo, la escasez de circulante en la entidad, la drástica disminución del consumo de los recolectores y permisionarios del chicle que afectaron la agricultura, el comercio, los transportes y la banca, así como la detonación de una crisis presupuestal de las finanzas del gobierno del estado que disminuyó los ingresos de la burocracia, incluyendo la del propio gobernador (Uc Valencia, 2003: 89-90).

El caso de la segunda guerra mundial fue más dramático para el chicle y la propia entidad, pues significaron el contraste del auge y caída de la industria chiclera, mostrando el poderío de las corporaciones transnacionales en su capacidad de crear y destruir economías dependientes. Entre 1939 y 1945 la entidad produjo sus volúmenes más elevados de resina debido a que el consumo del país vecino se incrementó por las adquisiciones de chicle industrializado por parte del ejército norteamericano. Pero al concluir el conflicto y desaparecer dicho consumo las transnacionales suspendieron sus compras, cerraron sus oficinas en la entidad desde 1947 y gradualmente fueron perdiendo interés en el chicle mexicano, por la apertura de las rutas asiáticas a gomas de menor calidad, pero más baratas. La estocada final al chicle mexicano se la dio la producción norteamericana en laboratorio de chicle sintético. Así, la industria chiclera gradualmente se iría apagando hasta constituirse en una actividad marginal desde los 1960, sin haber hecho progresar a la entidad, ni resuelto los problemas de pobreza de los propios chicleros

En segundo lugar, independientemente de las crisis económicas y sociales provocadas por las economías dominantes, la distribución asimétrica de la renta generada por la industria mostraba otra cara de la producción de desigualdades. El presidente del Comité Chiclero en la entidad, Castillo Maury (1940: 13) estimaba, en 1940, que los ingresos anuales generados por la industria y el comercio en el país vecino ascendían a unos 86 millones de dólares, de los cuales la mitad se quedaba en manos de la industria y la mitad en manos del comercio. En cambio, la extracción de la resina en las selvas sólo le dejaba al país 3 millones

590 mil pesos, en promedio, de los cuales una tercera parte era para los recolectores y las dos terceras partes para los empresarios locales (Uc Valencia, 2003: 141).

Y, en tercer lugar, el predominio de la renta y de los intereses particulares también prevalecía por encima de los recursos naturales. La extraordinaria demanda internacional de la resina, que se había consolidado en la entidad desde la segunda década del siglo XX, inducía prácticas de abuso contra el restablecimiento y conservación de los zapotales. En el marco de la XVII Conferencia de Mesa Redonda organizada en la entidad en 1946 con el objeto de elaborar el programa de trabajo de Miguel Alemán, candidato del PRI a la presidencia, Jesús D. Ortiz (1946: 75-76), en su ponencia titulada “Plan de movilización agrícola en el estado de Campeche”, denunciaba que el abuso de resinación de los productores realizado a través del sangrado de árboles de diámetros prohibidos, así como del repique de zapotes antes de su restablecimiento, diezaban anualmente los zapotales. La contrapartida de este exceso era la disminución irreversible del nivel productivo de los montes y el descenso del rendimiento de resina por trabajador, de 900 a 400 kg de látex durante una temporada de siete meses, que Castillo Maury (1946: 36-38) había observado entre 1936 y 1946.

Este daño a la preservación de los zapotales y a su productividad tuvieron sus costos en el periodo de auge de la producción y exportación chiclera durante la segunda guerra mundial. Entre 1939 y 1945, cuando la demanda internacional llegó a su cresta más alta y las selvas de la entidad llegaron a producir su cifra récord de 3.5 mil toneladas de resina, en la temporada 1941-1942, la entidad perdió su capacidad para satisfacer la demanda del mercado norteamericano; primero, por las sequías de 1943 y 1944, y después porque los zapotales estaban exhaustos (Uc Valencia, 2003: 197). Después de la extracción de su cifra histórica, el nivel de producción de chicle de la entidad vendría en descenso irreversible, hasta que las corporaciones norteamericanas lo sustituyeron por goma sintética. El colapso de su soporte económico durante la segunda mitad de los 1940, sumió a la entidad y a su gobierno en una crisis económica y social sin precedentes, hasta que otros capitales norteamericanos edificaron otra monoproducción extractiva a partir de la pesca del camarón a fines de la misma década.

Ferrocarril y colonización

Pero antes de ese desplome, la construcción del Ferrocarril del Sureste entre 1935 y 1950 había sido proyectado como otro puntal para el desarrollo de la entidad. Desde principios del siglo XIX, la construcción febril de ferrocarriles en Estados Unidos había sido promovida como símbolo de modernidad, de progreso y de desarrollo económico. Teniendo como espejo la pujante sociedad industrial norteamericana, el joven estado liberal juarista, y después el porfirista, pensaron en el ferrocarril como palanca para el desarrollo del capital y del comercio. No fue casual que las primeras dos vías terminadas a fines del siglo XIX no fueran proyectadas para unir a las diversas regiones del país, sino para conectarnos con Estados Unidos, en la frontera norte, y con el puerto de Veracruz, hacia el mar, para exportar las diferentes materias primas mexicanas y conectarnos con los mercados internacionales más dinámicos.

En esa fiebre de construcción ferrocarrilera del porfiriato, interrumpida por la revolución, ya había sido concebida una línea que integrara al sureste en términos

económicos y políticos al desarrollo nacional (Uc Valencia, 2003: 254-255). Aunque ese esfuerzo no cristalizó, de manera excepcional en la región, con recursos campechanos y yucatecos se había establecido desde 1882 el sistema de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. No obstante, aunque dicha red unía a las dos principales ciudades de la Península, estaba completamente aislada del resto de las líneas de los ferrocarriles nacionales. Por ello, la idea de la unificación nacional y el desarrollo económico del sureste siempre permaneció latente durante las primeras décadas del siglo XX (Uc Valencia, 2003: 256).

Fue hasta 1934, una vez conseguida cierta estabilidad en el país y definido un plan sexenal de reorganización política y económica, que Cárdenas retomó el proyecto de construcción del Ferrocarril del Sureste. Aunque el ferrocarril sería inaugurado en 1950, desde 1939 se empezó a dar servicio de carga y pasaje entre la ciudad de Campeche y Escárcega. Esta decisión fue menos para comunicar a las poblaciones locales intermedias, que para proporcionarle a la pujante industria chiclera un medio para introducir víveres e implementos de trabajo a la central chiclera cercana a Escárcega, como para sacar las marquetas de las selvas productoras hacia el puerto de Campeche para su exportación. Es decir, la operación del Ferrocarril del Sureste contribuyó a dinamizar la acumulación de riquezas de particulares norteamericanos a costa del trabajo manual de los chicleros y de los recursos naturales de la entidad; no sólo coadyuvó a devastar directamente los zapotales sino la construcción de los más de 250 kilómetros de vías dentro de la espesa jungla, desde la ciudad de Campeche hasta más allá de Candelaria, constituyó el inicio de un proyecto de sustitución de selva por poblaciones, agricultura tecnificada y ganadería, que todavía no se cuestionaba, sino se concebía como progreso.

Adicionalmente, la operación parcial del ferrocarril trajo a la entidad una prosperidad contradictoria, pues si bien el intenso flujo de la resina de la región de Escárcega al puerto de Campeche creó un cierto auge económico en la ciudad capital, en Ciudad del Carmen — anterior puerto de exportación del chicle— el desvío del comercio de la goma a la ciudad de Campeche provocó una crisis económica y social de casi una década hasta la aparición explosiva de la pesca del camarón en 1947 (Uc Valencia, 2003: 260).

La principal ironía en la construcción del ferrocarril fue que su inicio de operaciones ocurrió en el último tramo de existencia de su carga más importante, el chicle. No obstante, aún se mantenían vigentes los otros objetivos de la obra, con los cuales soñó la clase política desde principios del siglo XX: la apertura de las grandes extensiones selváticas atravesadas por la vía a la agricultura moderna y a la ganadería; la explotación de las riquezas forestales de la montaña, de las cuales sólo se había aprovechado intensivamente el chicle y, sobre todo, la colonización de esas extensas zonas deshabitadas que permitiría la introducción del factor humano capaz de transformar los recursos naturales en bienes de consumo e ingresos para la entidad (Uc Valencia, 2003: 263).

Así, hasta mediados del siglo XX, el chicle y el ferrocarril no habían podido generar condiciones para resolver los problemas económicos de la entidad; por el contrario, desde los 1930 los gobiernos estatales empezaron a comprender la necesidad de superar la economía chiclera oscilante controlada por intereses extra nacionales. En esas condiciones, desde principios de los 1940, Héctor Pérez Martínez, gobernador de la entidad en 1939-1943, le propuso al gobierno federal un plan para diversificar la economía de la entidad mediante la modernización de la agricultura y la industrialización urbana. Aunque el modelo nacional

de desarrollo impulsado en esos años por Ávila Camacho con el nombre de “sustitución de importaciones” se planteaba lo mismo, la entidad fue excluida de las grandes inversiones para tecnificar la agricultura y desarrollar la industria.

En el proyecto de Pérez Martínez, la colonización de las selvas del sur en las que, en su visión, se encontraban las mejores tierras de la entidad bañadas por corrientes superficiales de agua, pero sin el recurso humano para explotarlas, constituía la base para modernizar la agricultura y sustituir la inestable economía chiclera. No obstante, la colonización sólo sería posible con recursos federales dos décadas después, a partir de los 1960. En verdad, hubo dos programas, uno impulsado por López Mateos a principios de los 1960, y otro por Echeverría Álvarez durante su sexenio en 1970-1976. Pero en el ínterin, y en la estela de la iniciativa de Echeverría, siguieron llegando por sus propios medios grupos campesinos sin tierras, principalmente de Veracruz, Tabasco y Chiapas.

Sin embargo, la colonización federal no debe ser comprendida como una concesión del estado a la entidad para incorporarla al tren del desarrollo nacional. Los gobiernos federales pusieron los ojos en la entidad primeramente para resolver las explosiones sociales por la demanda de tierras en entidades densamente pobladas e impactadas por los beneficios de la agricultura comercial, en las que no había tierras que repartir (Dzib Can, 2014: 206). En segundo lugar, para ampliar la frontera agrícola e impulsar la producción de alimentos en zonas de temporal, que las áreas de agricultura comercial no estaban produciendo (Restrepo, 1981) interesadas más en cultivos de exportación. Y, en tercer lugar, la inversión pública se destinó primordialmente a la movilización de las poblaciones campesinas, a fomentar su arraigo en sus Nuevos Centros de Población Ejidal (NCPE) y a apoyar sus actividades productivas (Uc Valencia, 2003: 215-216); mientras que el resto de los ejidos que fueron surgiendo a partir de la iniciativa de los propios grupos campesinos sin tierras fueron excluidos de esos recursos y limitados en los apoyos gubernamentales para la producción.

De cualquier modo, aunque con mucho menos recursos e infraestructura que en otras regiones de agricultura moderna, según Restrepo (1981) la colonización fue impulsada por el estado nación en el marco de la ampliación del capitalismo mexicano en el sureste. Por ello, uno de sus principales resultados en las selvas campechanas fue la construcción de la soberanía del estado en las comunidades rurales emergentes y la sustitución de la moribunda explotación forestal por una agricultura y ganadería ejidal orientadas a un mercado regulado por el estado-nación.

La construcción de la presencia del estado en las selvas campechanas a través de la administración del reparto agrario, los exiguos apoyos productivos y el control del mercado de productos agropecuarios se tradujo en la transformación de los ejidatarios en apéndices subalternos del estado, en meras extensiones sumisas sin ciudadanía independiente, como “hijos predilectos” del régimen paternalista. No obstante, a través del control del acceso a la tierra, a los recursos naturales de la selva y a los fondos gubernamentales para la agricultura y la ganadería, en las comunidades emergentes los ejidatarios se erigieron en el grupo social dominante por encima de las mayoritarias poblaciones no ejidatarias; es decir, el ejido y el control de la membresía ejidal se convirtieron en medios para la construcción de jerarquías y desigualdades sociales en las comunidades rurales.

El fomento del capitalismo a través de la agricultura y la ganadería comercial se tradujo en la disolución de las economías tradicionales de autosuficiencia alimentaria,

basadas en relaciones comunitarias, consideradas entonces como atrasadas. El estado priorizó, por el contrario, las producciones con una mayor ideología de mercado, ingresos monetarios, individualismo, competencia y disolución de las culturas campesinas. El corolario de la colonización en términos ambientales, todavía no cuestionados en los 1960 y 1970, fue la destrucción de ecosistemas tropicales vía la construcción de áreas urbanas, caminos y desmontes para la agricultura y la ganadería extensivas (Restrepo, 1981).

Neoliberalismo y crisis de la agricultura

En 1982 empezaron a cambiar las condiciones en las que se venían produciendo y reproduciendo los grupos emergentes en las selvas del sur. Ese año colapsó el estado de bienestar que había emergido de la revolución, y se constituyó y consolidó un estado neoliberal que modificó sus relaciones tanto con la economía como con los grupos sociales del país. El reordenamiento económico, que consistió en retirar al estado tanto de su intervención y regulación de la economía, como en abrir ésta a la participación de la iniciativa privada nacional y transnacional, implicó una profundización de las relaciones capitalistas en el país y el crecimiento y polarización de las desigualdades entre los grupos sociales. En el campo, esa política se tradujo en la reducción de las inversiones federales en materia productiva, cancelación de subsidios y desregulación del mercado de productos agropecuarios (Merino, 2009: 8). En las comunidades de la zona sur de la entidad tal disminución de las responsabilidades productivas del estado resultó en el desplome de la agricultura y la ganadería, particularmente el cultivo del arroz —producto agrícola más importante de la entidad en la década de los 1970— que el gobierno federal apoyaba con desmontes, mecanización de tierras, subsidios, maquinaria y precios de garantía (Dzib Can, 2014: 330-331).

En materia agraria, las políticas neoliberales cancelaron el reparto ejidal y propusieron la titulación de parcelas (PROCEDE) con la finalidad de capitalizar el campo vía el crédito de instituciones bancarias, o la participación de la iniciativa privada a través de la adquisición de tierras o la asociación con los productores rurales. En las comunidades del sur ninguno de esos mecanismos ha logrado atraer generalizadamente el financiamiento privado. Como en la época de Porfirio Díaz y el estado liberal que presidió, lo único que se ha consolidado en las comunidades es la formación de intermediarios, quienes se quedan con la riqueza generada por los pequeños productores directos a través del control del mercado de productos agropecuarios y la imposición de condiciones de compra y precios.

En esas condiciones, el campo dejó de ser suficiente como medio de vida. Por ejemplo, en la zona rural de Sabancuy, tras la década pérdida de los 1990, en el 2000 el 90 % de la población vivía con ingresos que no rebasaban los dos salarios mínimos, los cuales eran insuficientes para adquirir la canasta básica estimada ese año en casi tres salarios mínimos².

² El salario mínimo diario en el 2000 para el área geográfica “C” al que pertenecía Campeche era de \$ 32.70. Esto significaba que el 90 % de la población rural ganaba \$65.40 o menos (http://www.conasami.gob.mx/pdf/salario_minimo/2016/salarios_area_geo_2016.pdf [Accedido el 30 de mayo de 2016]). Esos ingresos eran insuficientes para adquirir la canasta básica cuyo costo fue estimado para ese año en \$90.23 por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados (<http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/2009/cefp0422009.pdf> [Accedido el 25 de marzo de 2017]).

Por ello, las familias rurales tuvieron que empezar a diversificar sus fuentes de ingreso mediante su proletarización en las ciudades regionales mayores como Escárcega, Ciudad del Carmen, Cancún y Playa del Carmen, la creación por parte de mujeres jóvenes y adultas de sus propios empleos precarios en sus comunidades o, incluso, la migración a Estados Unidos.

El complemento del repliegue económico del estado fueron las políticas de gasto social. Si bien por un lado el gobierno federal desapareció instituciones vinculadas con el apoyo financiero y los subsidios productivos al campo, por otro instituyó programas asistenciales de combate a la pobreza extrema como Solidaridad, Oportunidades y Progresá, orientados a respaldar las necesidades de consumo (alimentación, educación y salud) de las poblaciones más necesitadas. Así, la propuesta del gobierno neoliberal para el campo puso más énfasis en paliar la disminución del ingreso y el consumo de los mexicanos, que en potenciar su capacidad productiva, de generación de riquezas y su autosuficiencia económica. Es decir, las políticas neoliberales contribuyeron a profundizar la pobreza en la zona sur y crearon condiciones para la dependencia de los grupos rurales respecto a las dádivas del gobierno federal que, manejadas con criterios partidistas, transformaron a esas poblaciones en clientelas políticas dispuestas a vender sus votos por acceso a los programas sociales.

FOTO 1. Casas y calle de Jobal, Sabancuy en el 2022 tras años de políticas de desarrollo



Fuente: Fotografía del autor en temporada de campo de junio de 2022

Si en el campo la iniciativa privada no se había interesado en capitalizar los procesos productivos, en la cabecera municipal de Carmen esas mismas políticas privatizadoras habían incentivado a las viejas élites carmelitas a asociarse entre sí o con capitales transnacionales para participar en la industria petrolera en áreas productivas o de servicios que se abrieron a los particulares desde el sexenio de Carlos Salinas (Vadillo, 2000: 75-76). Asimismo, estimuladas por el auge petrolero en la isla, invirtieron ampliamente en negocios comerciales y de servicios. Este impulso a las inversiones de particulares en la cabecera municipal ampliaría el mercado de trabajo asalariado para la población rural expulsada por la crisis del campo y, por tanto, promovería la construcción de vínculos desiguales de clase entre las élites municipales y los grupos rurales.

En términos ambientales, el neoliberalismo profundizó los monocultivos orientados al mercado (como papaya, palma africana, limones, chile habanero) y el uso de agroquímicos en las comunidades rurales; el reemplazo por esta tecnología del sistema precolonial de roza, tumba y quema, ha contribuido a devastar la diversidad selvática y a perfilar cultivos con altos contenidos de sustancias que también pueden ser dañinas a la salud humana. Pero el reverso de este proceso ha sido el encarecimiento de la agricultura por la constante alza de los precios de los agroquímicos y, por tanto, la exclusión de la mayoría de los pequeños productores de temporal de bajos ingresos, quienes crecientemente se convierten en jornaleros de los reducidos agricultores pudientes de sus comunidades, o venden sus parcelas, o migran a las ciudades regionales mayores para convertirse en asalariados urbanos en trabajos precarios y mal pagados.

FOTO 2. Monocultivo de limones, en una parcela ejidal en la región rural de Sabancuy



Fuente: Fotografía del autor en temporada de campo de junio de 2022

FOTO 3. Maquinaria que va sustituyendo la agricultura tradicional de roza, tumba y quema



Fuente: Fotografía del autor en temporada de campo de junio de 2022

El tren maya

Si frente al olvido de la entidad por los modelos nacionales de desarrollo, la modernidad excluyente y depredadora ha ido avanzando lentamente, ahora con un proyecto que impacta directamente al sureste se prevé un deslizamiento vertiginoso al colapso social y ambiental. En el discurso gubernamental: “el tiempo del sureste ha llegado”. Podríamos no dudar del compromiso del presidente por razones de justicia social; el problema es el concepto de desarrollo que tienen en mente él y su equipo de colaboradores.

Las nociones, los instrumentos, las decisiones y las estrategias del estado mexicano para construir el Tren Maya revelan que esta mega obra de infraestructura se ha concebido dentro del modelo de desarrollo occidental moderno que pretende sacar del atraso y la pobreza una región olvidada. Según sus propios diseñadores el proyecto es más que un tren, es una palanca para el objetivo de progreso y bienestar del sureste (FONATUR, 2019, cit. p. Núñez Rodríguez 2021; Gasparello, sf: 6). Se trata de un reordenamiento territorial con necesarios impactos en el orden social, que profundizará la jerarquía entre espacios sociales (entre el campo marginal y las ciudades globalizadas), las prioridades económicas (de la agricultura tradicional a la mecanizada y a los monocultivos), modificará el sentido de la cultura (de elemento de identidad a mercancía exótica), polarizará la estratificación social y estrechará los vínculos subalternos con el mercado internacional. La lógica y el diseño de este reordenamiento tendrá como palanca la construcción del Tren Maya, como eje la industria turística, y como esquema la construcción de al menos 19 estaciones y la edificación de modernas ciudades que funcionen como polos de desarrollo y de creación de empleos (Núñez Rodríguez, 2021). Con estos conceptos no es difícil avizorar la configuración capitalista del modelo de organización implicado.

Para empezar, aunque el gobierno federal ha señalado que los fondos para la magna obra serán mixtos, es decir, públicos y privados, las inversiones de éstos últimos serán predominantes con un 90 % (Gasparello, sf: 7; Núñez Rodríguez, s.f[b]: 56). Eso significa que el motor y los imperativos de las obras serán la ganancia y su apropiación privada, sin importar la preservación del ambiente, la revitalización de las culturas campesinas e indígenas ni el bienestar de las poblaciones asalariadas, quienes con su trabajo crearán y mantendrán en funcionamiento las estructuras y actividades modernas que nos harán semejantes a las sociedades de occidente del primer mundo. La preponderancia de la voracidad de los intereses privados hará difícil la regulación de un estado todavía carcomido por la corrupción. Pero lo más importante para nuestro argumento consiste en que la participación del capital, con el respaldo del estado, históricamente han constituido en nuestra entidad y en el país las principales fuerzas que han modelado un orden social capitalista.

Dicho orden también se evidencia en las funciones y estatus asignados a los demás actores involucrados en el proyecto, así como en los instrumentos para construir tales posiciones. Si para los grandes capitales nacionales y transnacionales la obra asigna el privilegio de las inversiones y las ganancias, para las poblaciones campesinas e indígenas locales propone su participación como “socios” o como empleados, o su exclusión del tren del progreso y la modernidad. Como titulares de las tierras en las que se edificarán las estaciones y las ciudades modernas, el proyecto plantea que los grupos locales participen como “socios” del desarrollo recibiendo ingresos por su patrimonio (Núñez Rodríguez, sf[a]: 39). El

problema es que la única vía para su “asociación” es a través de mecanismos legales y financieros totalmente desconocidos para la mayoría de ellos: sus tierras deben entregarlas a un fideicomiso (Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces [FIBRA]), que pasará a ser la titular de esos bienes, y cuyas acciones se ofertan diariamente en la Bolsa Mexicana de Valores. Es decir, no sólo se trata de un “mundo desconocido alejado de sus mundos rurales” (Núñez Rodríguez, sf[a]: 39) sino es la ruta para acercarlos a la ideología del mercado financiero, la competencia, la erosión de su cultura comunitaria y su transformación de grupos campesinos a inversionistas de la bolsa de valores; con la desventaja de que en tal esquema la titularidad de sus tierras no está muy clara, y sus ingresos serán aleatorios de acuerdo a la volatilidad del capital financiero (Núñez Rodríguez, sf[a]: 40). Sin embargo, Independientemente de su éxito empresarial o no, el resultado previsible de la figura “asociativa” es transformar a las comunidades locales en agentes de la modernidad.

Para el resto de las poblaciones sin tierra, la opción que le ofrece el proyecto para “mejorar” sus niveles de bienestar es el trabajo asalariado; es decir, sólo la modificación de sus denominaciones de clase: de campesinos a empleados urbanos, pero sin cambiar su estatus subalterno. Por el contrario, muy probablemente se deteriorarán sus condiciones de vida al perder el control de sus medios de trabajo —si es que no lo han perdido como resultado del neoliberalismo y la privatización de la tierra— y enfrentarse al mercado laboral urbano sólo como dueños de sus fuerzas de trabajo.

En las ciudades turísticas globalizadas, como Cancún, Playa del Carmen y las que perfila el proyecto del Tren Maya, la salarización de las relaciones laborales ha implicado una degradación no sólo de los términos del trabajo sino, en general, de las condiciones de vida y de la propia dignidad humana. El empleo ha sido el medio a través del cual las poblaciones laborantes han sido convertidas en servidumbre al servicio del confort de turistas de altos ingresos, tanto nacionales como internacionales. En pocos lugares del planeta pueden coexistir tan cercanamente, en el tiempo y en el espacio, la polarización social entre ejecutivos, empresarios y funcionarios públicos de alto nivel que se divierten y practican el ocio, y los trabajadores manuales que los atienden; o entre las zonas hoteleras y las residencias exclusivas donde viven esos turistas de altos ingresos, y las colonias paupérrimas de los empleados de servicios de los sitios turísticos y los albañiles que los construyen (Murray, 2017: 118-122, cit. p. Machuca, sf: 33; Núñez Rodríguez, 2021).

El diseño del funcionamiento del Tren Maya parte de esas desigualdades sociales que comentamos; e incluso el reordenamiento del territorio que propone, no solo no contempla estrategias ni modelos alternativos para disolverlas, sino plantea instrumentos y dinámicas para profundizarlas. El Tren Maya ofrecerá tres clases de servicios diferenciados: turístico, para usuarios de altos ingresos con camarotes de lujo, bares, restaurantes, fumaderos; de pasajeros, para la población en general y la que viva a lo largo de la vía, y de carga para la movilización de las mercancías para los polos de desarrollo y para los asentamientos populares a lo largo de la vía (Núñez Rodríguez, 2021). Por un lado, las dinámicas de inversión de grandes capitales, incluyendo consorcios transnacionales, la afluencia de turistas de altos ingresos de diversas partes del mundo, y por otro, el empleo asalariado precario ofrecido a las poblaciones locales, no presagian la desaparición de tales asimetrías, sino su profundización.

Asimismo, el turismo como eje detrás de la propuesta de desarrollo no sólo implicará una enorme presión sobre los recursos naturales y la tierra, sino conllevará la mercantilización de la cultura material e inmaterial de los grupos indígenas y campesinos; por tanto, la transformación de sus contenidos de elementos de identidad, a mercancías para poder sobrevivir.

Finalmente, la construcción de ciudades como polos de desarrollo resume la idea occidental moderna del gobierno de la visión histórica lineal que va del atraso al progreso: con la construcción de ciudades mediante procesos de urbanización que concentren empleos, servicios, infraestructura, salud y educación se pretende sacar del olvido a regiones campesinas e indígenas e incorporarlas a la senda del desarrollo nacional (Núñez Rodríguez, 2021). En otros términos, los polos de desarrollo han sido pensados para imponer relaciones capitalistas en zonas consideradas tradicionales. Consecuentemente han sido muy exitosos en promover las inversiones privadas y crear élites económicas y políticas, impulsar procesos de proletarización y profundización de desigualdades, modificar el uso del suelo y propiciar la especulación inmobiliaria, sustituir los paisajes naturales por pavimento y estructuras de hormigón, disolver tradiciones comunitarias e inculcar ideologías individualistas de competencia y lucha. Así, los procesos de urbanización de los polos de desarrollo conllevan dinámicas de desvalorización y autodesvalorización de los grupos campesinos e indígenas, y la presión a renunciar a sus identidades comunitarias para erigirse en individuos modernos si no quieren ser excluidos de las oportunidades y progreso que ofrecen las ciudades.

Epílogo

Desde el enfoque decolonial en el que me posiciono no tiene sentido discutir los cuatro elementos de la visión de empobrecimiento, por varias razones: 1) parecen tomar por dada la pobreza, aceptarla como natural, como problema con el cual hay que lidiar en los marcos de esta sociedad; 2) por lo mismo, los esfuerzos se orientan a comprenderla, a medirla, caracterizarla, conceptualizar sus variedades (moderada, aguda, patrimonial, de capacidades, etc.), atenuar sus efectos, pero no erradicarla; y 3) parecen no alcanzar a comprender que la pobreza no es una variable independiente, sino un efecto de la estructuración de desigualdades, de la forma en que se organiza la sociedad. Por tanto, lo central no es comprender y dimensionar la pobreza, sino cómo se producen, estructuran, se hacen perdurables y pueden aparecer como naturales las asimetrías sociales, de las cuales la pobreza es resultado. Desde el enfoque decolonial, la producción de jerarquías es intrínseca a la modernidad capitalista y a su lógica central de acumulación, la cual define, a partir del predominio de los intereses del capital en la sociedad, los criterios de distribución de la riqueza producida: los cuatro elementos de la visión de pobreza son resultado de dicha distribución. Por tanto, el enfoque decolonial —y otras perspectivas de análisis— propone la construcción de modalidades de orden social y racionalidades que no estén fincadas en la producción y apropiación de capital, sino en la estructuración de relaciones más horizontales entre los seres humanos, y más armoniosas con la naturaleza.

Referencias

- Bocanegra Quiroz, A.** (1994) Breve historia de la reforma agraria en Campeche. *Gaceta Universitaria* Nos. 15-16: 12-20.
- Castillo Maury, R.** (1940) El Chicle (Mecanoscrito); Campeche: Secretaría de la Educación Nacional.
- (1946) Chicle y maderas en la Península de Yucatán; En: *XVII Conferencia de Mesa Redonda. Problemas fundamentales del estado de Campeche* (pp. 46-87); Campeche: S. Ed.
- De La Peña, M. T.** (1942). *Campeche Económico*; T. II. Campeche: Gobierno del Estado.
- Dzib Can, U.** (2014) Patriarcado, Clase y Poder. Procesos de producción de igualdades y disparidades sociales en Sabancuy, Campeche, 1940-2010.
- Gasparello, G.** (sf) Introducción. En: *Impactos sociales y territoriales del Tren Maya. Miradas multidisciplinares* (pp. 5-8); México: INAH, UAM-Xochimilco, Altépetl Desarrollo Comunitario, Productivo y Ambiental A.C.
- Gío Argáez, R.** (1996) Campeche y sus recursos naturales; México: Gobierno del Estado de Campeche – SECUD – Sociedad Mexicana de Historia Natural.
- Lander, E.** (1996). El dogma del progreso universal. *El límite de la civilización industrial. Perspectivas Latinoamericanas en torno al postdesarrollo*. Caracas: Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. (Accesado el 27/octubre/2020: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/Venezuela/faces-ucv/20120815104915/landereditor.pdf>)
- Machuca, A.** (sf). ¿Qué impactos tiene el turismo de masas en las comunidades y la biodiversidad? ¿El Tren Maya fomentará el turismo de masas o articulará otro modelo de turismo? En: *Impactos sociales y territoriales del Tren Maya. Miradas multidisciplinares* (pp. 32-34); México: INAH, UAM-Xochimilco, Altépetl Desarrollo Comunitario, Productivo y Ambiental A.C.
- Merino, M.** (2009). Los programas de subsidios al campo. Las razones y las sin razones de una política mal diseñada. (Accesado el 13/agosto/2009: http://www.sergioaguayo.com/biblioteca/Merino_Programas_campo.pdf)
- Moore, J. W.** (2017) The Capitalocene, Part I: on the nature and origins of our ecological crisis”. *The Journal of Peasant Studies*, 44(3): 594-630.
- Núñez Rodríguez, V.** (sf[a]) ¿El Tren Maya beneficiará a los ejidatarios de la Península de Yucatán mediante su incorporación al Proyecto? En: *Impactos sociales y territoriales del Tren Maya. Miradas multidisciplinares* (pp. 37-41); México: INAH, UAM-Xochimilco, Altépetl Desarrollo Comunitario, Productivo y Ambiental A.C.
- (sf[b]) ¿El Tren Maya es el principal Proyecto gubernamental para el Desarrollo del sur de México, en donde el Estado será un actor protagónico? En: *Impactos sociales y territoriales del Tren Maya. Miradas multidisciplinares* (pp. 55-58); México: INAH, UAM-Xochimilco, Altépetl Desarrollo Comunitario, Productivo y Ambiental A.C.

(2021) ¿El Tren Maya para el Desarrollo del sur de México? *Mirada Ferroviaria*; Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero y Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria; No. 41, enero-abril. (accesado el 10/marzo/2022: https://www.miradaferroviaria.mx/wp-content/uploads/2021/07/mf41_cruceCaminos_02.pdf)

Ortiz, J.D. (1946) Plan de movilización agrícola en el estado de Campeche; En: *XVII Conferencia de Mesa Redonda. Problemas fundamentales del estado de Campeche* (pp. 46-87); Campeche: S. Ed.

Quijano, A. (2014). Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. En CLACSO (Ed.), *Cuestiones y horizontes: de la dependencia histórico-estructural a la colonialidad/descolonialidad del poder* (pp. 777-832). Buenos Aires: CLACSO. Accesado el 13/septiembre/2021: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20140507042402/eje3-8.pdf>

Quintero, P. (2013) Desarrollo, Modernidad y Colonialidad. *Revista de Antropología Experimental*, 13 (5): 67-83.

Ramayo Lanz, T. (1993) Estrategia política regional: Campeche y Quintana Roo, 1934-1940; Campeche: Instituto de Cultura.

Restrepo, I. (1981) La colonización del trópico mexicano. Una primera evaluación; Editions de l'IHEAL (Accesado el 23/mayo/2022: <https://books.openedition.org/iheal/1427?lang=es#ftn1>).

Uc Valencia, J. (Coord.) (2003) *De la revolución a la época moderna, 1911-1961*. Enciclopedia Histórica de Campeche T. IV. México: Gobierno del Estado-Miguel Ángel Porrúa.

Vadillo, C. (2000). *Campeche. Sociedad, economía, política, cultura*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.