

González Damián, Alfonso, "Movilización ciudadana contra el crecimiento del turismo de cruceros: conflicto en el cuarto muelle en Cozumel", *Alba Sud*, Barcelona, España, 25 de julio de 2024.

Consultado en:

<https://www.albasud.org/noticia/1723/movilizacion-ciudadana-contra-el-crecimiento-del-turismo-de-cruceros-conflicto-en-el-cuarto-muelle-en-cozumel>

Fecha de consulta: 12/09/2024.

Movilización ciudadana contra el crecimiento del turismo de cruceros: conflicto en el cuarto muelle en Cozumel

Alfonso González Damián | Alba Sud & UQROO

25-07-2024

El malestar por el crecimiento descontrolado del turismo de cruceros en la Isla de Cozumel, en el Caribe mexicano, ha generado movilizaciones en contra de su expansión. Las protestas contra un cuarto muelle consiguió temporalmente la suspensión de la obra. El conflicto sin embargo sigue abierto.



Crédito Fotografía: Cruceros en Cozumel. Fuente: Alfonso González Damián.

En enero de 2022 la población de Cozumel se enteró de que en el Diario Oficial de la Federación (DOF) del Gobierno de México se hizo pública y a la vez se oficializó la concesión para construir un cuarto muelle de cruceros en la ya saturada isla (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 5 de enero 2022). Esto generó no solo malestar generalizado sino una reacción que consiguió posicionarse como un movimiento social que, visto en retrospectiva, consiguió que el proyecto se detuviera, al menos hasta este 2024. ¿Cómo sucedió esto? ¿En qué situación se encuentra hoy el proyecto y qué puede ocurrir? Nos entrevistamos con **Rodrigo Huesca**, politólogo y activista que ha participado de cerca a lo largo de este movimiento y quien nos ayudó a reconstruir los hechos.

La publicación que se realizó en el [DOF de México](#) (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 5 de enero 2022) no surgió sin antecedentes. El proyecto figuraba en el acuerdo para la reactivación económica del Gobierno Federal, presentado el 5 de octubre del 2020 (Gobierno de México, 2020), impulsado por un grupo de inversionistas interesados en recibir una parte del beneficio económico derivado del servicio de atraque para las embarcaciones de las grandes navieras.

Cabe señalar al respecto, que es sabido, tanto desde estudios académicos (Palafox, et al., 2015; Moo, et al., 2016; González, et al., 2017; Fernández et al., 2019; Palafox y Vilchis, 2019; García, 2023) como en escasas notas periodísticas en diversos momentos en la historia reciente (Hernández, 15 de diciembre 2021; Reportur, 25 de junio 2023), que los beneficios económicos generados por esta enorme industria se concentran sobre todo en las propias navieras y un pequeño porcentaje en los puertos que les acogen. En el caso de México, estos beneficios son absorbidos y controlados por particulares, que consiguen la concesión del Gobierno Federal para construir y operar muelles, la cual es de carácter federal dado que las costas son consideradas zonas federales en todo el país.

En Cozumel ya **operan tres muelles**, con respectivas concesiones: el Muelle Punta Langosta con dos posiciones de atraque; el Muelle SSA Internacional con 2 y el Muelle Puerta Maya con 3. En ellos se controla la llegada de **más de mil cien embarcaciones a lo largo de un año** y, por razones logísticas, también controlan la oferta de productos turísticos locales en sus instalaciones e incluso la movilidad terrestre y marítima de corto alcance para quienes

desembarcan en Cozumel. Esta capacidad para recibir embarcaciones es la que ha posicionado a **Cozumel como el principal puerto de cruceros en México**. En 2023 recibió más de cuatro millones de visitantes por esta vía (Sedetur, 2024), alrededor del 45% del total de visitantes de cruceros al país (Secretaría de Turismo, 2024).

En una isla en la que residen poco más de 85 mil habitantes (INEGI, 2020), son tres grupos empresariales los que concentran y acumulan los beneficios. A su vez, una gran cantidad de personas empleadas formalmente en servicios, e informalmente en operación de taxis, venta ambulante, proveeduría de diversos servicios, así como otra gran cantidad de pequeñas empresas, sobreviven con la enorme cantidad de cruceristas que visitan la isla. Sin embargo, no perciben grandes beneficios y, por el contrario, sufren los efectos de un modelo de desarrollo socialmente excluyente y ambientalmente depredador.

El Colectivo Ciudadano Isla Cozumel

El **Colectivo Ciudadano Isla Cozumel** fue impulsado por varias organizaciones civiles (Hernández, 8 de mayo 2022). Actuaron apoyadas por unas cuantas empresas que se sintieron afectadas por la presencia del cuarto muelle, pero en mayor medida por “diferentes personas, que comenzaron a hacer acciones en contra de esta construcción... colegas activistas, empresarios directamente afectados y representantes de organizaciones civiles... y a partir de ese momento inicia una batalla legal contra Muelles del Caribe S.A.”, explica Huesca.

En realidad, no se trata de un proyecto del Gobierno Federal, sino de una serie de particulares a quienes el gobierno otorga la concesión. Este procedimiento es común en el país, pero requiere de diversos pasos y estudios que debieron haberse hecho de manera previa al otorgamiento y publicación de la concesión como tal, en los que tendrían que haber hecho presencia las opiniones contrarias al proyecto. El resultado no fue lo transparente que ley mexicana establece, por ello esa sensación de “sorpresa” ante la acción del gobierno federal.

La población de Cozumel depende económicamente en gran medida del auge de la actividad turística, pero también tiene conocimiento, cada vez más contundente, de que el modelo menos favorable para la sociedad local es también el más exitoso en términos puramente numéricos, como es el turismo de cruceros. Es innegable que, por su volumen, la visita de

crucelistas es parte importante de la economía local, pues representan más de 10 a 1 en proporción respecto a turistas con pernocta (Sedetur, 2024).

Es así como la población local desde hace tiempo manifiesta una actitud ambivalente frente al turismo de cruceros, se le escucha en palabras coloquiales, como “un mal necesario” para sostener la economía insular. Ante ello, el colectivo ciudadano tomó varias estrategias alternativas, la de la movilización social con [presencia permanente en redes sociales](#) y constantes plantones en espacios públicos de la ciudad de Cozumel (y la vía jurídica, mediante el instrumento del amparo, se interpusieron dos de ellos y gestionando una consulta pública formal).



Fuente: Instagram del Colectivo Ciudadano. Noalcuartomuelle.

Los primeros hechos se sucedieron de forma relativamente rápida, a pesar de que el colectivo no encontró el respaldo ni de las autoridades locales del municipio de Cozumel, ni del gobierno del Estado de Quintana Roo, ni de las estatales en los amparos interpuestos en el orden federal. La consulta pública no procedió, a pesar de que el colectivo ciudadano reunió un número de firmas validadas con los documentos de identificación personal que requieren las leyes mexicanas para solicitarla. Uno de los amparos, que se centraba en la problemática ambiental que generan los impactos de la construcción y operación de un muelle de cruceros en los linderos de un área natural protegida, también fue desechado en ese mismo año.

El segundo amparo obtuvo en un primer momento la suspensión provisional del proyecto y, posteriormente, meses después, la [suspensión definitiva ordenada por un juzgado federal](#). Quedaba pendiente en ese momento la resolución de suspensión permanente del proyecto, lo que permitiría que se abandonara la idea de un cuarto muelle.

Un aspecto relevante sobre la situación en la que quedó el litigio en ese momento fue que comenzó a moverse mucho más lentamente y, con el paso del tiempo, el movimiento social fuera perdiendo fuerza, resintiendo la carga económica de continuar pagando abogados. Para Huesca, “no puedes estar dos años con un mismo tema, la gente ya da por hecho que no se hizo y no sabe que hay un esfuerzo constante detrás de recaudación de fondos... estos procesos pueden ser larguísimos... la empresa promovente tiene el dinero del mundo para tardarse cien años si quiere, entonces de que no les urge, no les urge”.

Visto en retrospectiva, es claro que fue una estrategia premeditada por parte de las empresas promoventes del proyecto para alargar el proceso, en el conocimiento de que existe en ciernes un gran negocio, y que la iniciativa genera descontento entre la población, pero que a la larga se terminaría imponiendo.

Por el lado opuesto, cabe destacar que la intervención del colectivo ciudadano ha generado un aprendizaje en la sociedad cozumeleña. El hecho de que ante proyectos de esta envergadura, y que son orquestados desde círculos ajenos al sentir y deseos de la comunidad, la movilización ciudadana y el planteamiento de estrategias claras, sustentadas en el derecho humano, pueden tener efectos y ser escuchados en las altas esferas, pero que también no es

posible confrontar al capital en su propio terreno, con capital, puesto que por esa vía sólo se pueden ver resultados en el corto plazo.

En su momento, “lo que permitió que procediera el amparo, –recuerda Huesca–, más allá de señalar las irregularidades del proyecto en incumplimiento de diversas consultas y permisos que no se dieron a nivel municipal... fue destacar los efectos negativos que tendría en los derechos humanos la construcción y operación de este cuarto muelle en un lugar emblemático de la isla, como es el arrecife Villa Blanca”. Tales condiciones no han cambiado, aun cuando el segundo amparo fue desechado a finales del mes de abril de 2024.

Derechos humanos vulnerados e incertidumbre en el futuro

El proyecto del cuarto muelle viola el derecho a la ciudad. Además, despoja de lo público, del acceso a la costa, al mar, a las playas, incluso a la posibilidad de disfrutar de los atardeceres, al privatizar el espacio para beneficio de algunas y en perjuicio de muchas personas. Al privar a la ciudadanía de la vista y el acceso al mar, entendidos como extensión de la vida social y del espacio público de la ciudad, se constituye como un despojo.

También afecta el derecho a un ambiente sano, a causa de la contaminación que conlleva la operación de las grandes embarcaciones. Además, estas se realizarían en un espacio en el que se encuentra el único acceso público al arrecife de coral, que no forma parte de un área protegida por el gobierno pero que sí es un sitio de acciones de restauración del arrecife conducidas desde la ciudadanía. Afecta también el derecho humano al agua, en la medida en la que la presencia de un mayor número de visitantes genera una presión sobre los servicios, que finalmente recae en la población local.



Sitio en el que se pretende construir el cuarto muelle. Fuente: Alfonso González Damián.

En conjunto, la argumentación sobre la afectación a los derechos de la comunidad local fue, en retrospectiva lo que ha permitido que se reconozca desde la perspectiva jurídica al menos en dos resoluciones formales que el turismo de cruceros no es la panacea para el desarrollo económico, como pudiera parecer y que la ciudadanía cozumelense no está dispuesta a seguir cediendo sus espacios para el beneficio de unos pocos.

Según Rodrigo Huesca, “todas las autoridades en el ámbito de sus competencias tienen las obligaciones de respetar, proteger, promover, garantizar... implica que deberían estar velando por estos derechos y si ellos no lo hacen, nosotros [la sociedad civil organizada] lo que podemos hacer es exigir a través del sistema judicial”.

El futuro resulta incierto en este momento, con el fracaso del único amparo que estaba vivo, todo apuntaría a suponer que en algún momento del futuro próximo será necesaria una nueva movilización social, que es poco probable que esté dispuesta a buscar vías legales, en las que no obtuvo eco en el largo plazo, y con una creciente desconfianza hacia las autoridades ejecutivas que se han mantenido en silencio sobre el particular.

Referencias

- Fernández R., A. G., Rivera V., I. E., y Pacheco C., M. Y. (2019). Turismo de cruceros en Cozumel: un enfoque derivado de sus impactos asociados a la sostenibilidad. *TLA-MLAUA, Revista de Ciencias Sociales*, 12(45), 152–172.
- García G., E. D. (2023). Impacto de los cruceros en Cozumel. *Alba Sud*. <https://www.albasud.org/blog/es/1578/riesgos-de-una-recuperacion-turistica-centrada-en-los-cruceros>
- González, A., Macías, A. R., y Sepúlveda, M. (2017). Cruise tourism as factor of social exclusion on Cozumel island's residents' perception. *Cultur: Revista de Cultura e Turismo*, 11(2), 29–53.
- Gobierno de México (2020). [Unidos por el Progreso de México y el bienestar de Todos. Acciones y Proyectos para Apuntalar la Reactivación Económica.](#)
- Hernández, R. (15 de diciembre de 2021). [Aprueban construcción de muelle en Cozumel pese a advertencias ambientales.](#) *Pié de Página*.
- Hernández, R. (8 de mayo de 2022) [El nuevo muelle de Cozumel, otro proyecto prioritario de AMLO, en problemas.](#) *Expansión*.
- INEGI. (2020). [Censo de población y vivienda 2020.](#)
- Moo C. M. J., Arroyo A., L., Segrado P., R. G., y Estrella C., C. A. (2016). Estimación de la Propensión. *El Periplo Sustentable*, 30(Enero / Junio), 106–126.
- Palafox, A., Aguilar, A., y Anaya, J. S. (2015). Cozumel y La Transformación de su Paisaje por el turismo de cruceros. *Revista de Ciencias Sociales*, 149.
- Palafox, A., y Vilchis, A. A. (2019). El lado oscuro del turismo de cruceros en Cozumel. *Études Caribéennes*, 43–44.
- Reportur (25 de julio de 2023). [Cozumel: récord de cruceros pero que dejan toneladas de basura.](#) *Reportur. Us. El Líder turístico Americano*.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (5 de enero 2022). [TÍTULO de Concesión otorgado en favor de la empresa Muelles del Caribe, S.A. de C.V., para usar y aprovechar bienes de dominio público de la Federación, consistentes en una zona federal marítima para la construcción, operación, aprovechamiento y explotaci.](#) Diario Oficial de la Federación.
- Secretaría de Turismo (2024). [Actividades en Crucero.](#) DATATUR.
- Sedetur (2024). [Indicadores turísticos enero-diciembre 2023.](#)