



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo
Facultad de Arquitectura
Desarrollo Urbano y Regional

SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL EN CIUDADES TURÍSTICAS: EL CASO DE CANCÚN

Tesis que para optar por el grado de
Maestra en Urbanismo

Presenta

DIANA GUADALUPE GUERRERO FRAGOSO

Tutor:

Dr. Adrián Guillermo Aguilar Martínez
Instituto de Geografía, UNAM

Miembros del comité Tutor:

Dra. Eftychia Danai Bournazou Marcou- Facultad de Arquitectura, UNAM
Dra. Esther Maya Pérez- Facultad de Arquitectura, UNAM
Dr. Enrique Propín Frejomil- Instituto de Geografía, UNAM
Dra. María del Carmen Valverde Valverde- Facultad de Arquitectura, UNAM

México, D.F. enero de 2015



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL EN CIUDADES TURÍSTICAS: EL CASO DE CANCÚN

TESIS

Que para optar por el grado de
Maestra en Urbanismo

Presenta:

DIANA GUADALUPE GUERRERO FRAGOSO

Tutor: Dr. Adrián Guillermo Aguilar Martínez

Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo

2015

Director de Tesis:

Dr. Adrián Guillermo Aguilar Martínez

Sinodales:

Dra. Eftychia Danai Bournazou Marcou

Dra. Esther Maya Pérez

Dr. Enrique Propín Frejomil

Dra. María del Carmen Valverde Valverde

DEDICATORIAS

A José Martínez Ramírez †

No existen palabras para expresar lo mucho que siento tú ausencia y lo que daría porque estuvieras con nosotros. Agradezco inmensamente el apoyo y el cariño que siempre me brindaste.

A Reyna Fragoso y Gustavo Guerrero
Mis papás, a quienes admiro y amo muchísimo

A Elvira Lora y Adolfo Fragoso
Mis otros papás, por siempre los mejores del mundo

A Gustavo Guerrero Fragoso
Mi hermano,... tú sabes

A Juan Carlos Molina López
¡Te amo!

AGRADECIMIENTOS

A mi Universidad, gracias por abrirme las puertas una vez más, me has regalado extraordinarias experiencias y aprendizajes a lo largo de mi formación, no sólo como profesional sino también como ser humano... gracias por el orgullo de permitirme sentir la sangre azul y la piel dorada.

A mi asesor, Doctor Adrián Guillermo Aguilar, gracias por aceptar dirigir esta tesis, por la disposición que siempre me ha mostrado y el apoyo que me brindó desde el comienzo de la maestría. Gracias también por las consideraciones y oportunidades que me ha dado y por todas las firmas.

A la Doctora Flor Mireya López, gracias por permitirme formar parte de su equipo de trabajo, por su apoyo y las facilidades que me brindó para el desarrollo del mismo. Gracias también por el apoyo derivado del proyecto 0153869 del CONACYT : “Segregación socioespacial y pobreza urbana en zonas metropolitanas de la Región Centro de México”.

A mi tutor y sinodales, Doctora Eftychia Bournazou, Doctora Esther Maya, Doctora María del Carmen Valverde y Doctor Enrique Propín, a quienes agradezco la revisión y comentarios vertidos, que contribuyeron a mejorar y enriquecer esta tesis.

A mis papás, que siempre han confiado en mí y han apoyado mis decisiones, me han dejado ser libre y por ello les agradezco infinitamente. Gracias por el amor que siempre me hacen sentir y por enseñarme a hacer todo con amor y compromiso.

A mi hermano, gracias por tu compañía, por crecer conmigo y regalarme “la experiencia de la hermana mayor”.

A mis abuelos, que siempre han cuidado de mi, gracias por escucharme, por apoyarme y por los consejos que me han dado; he aprendido tanto de ustedes. Los quiero como si lo saben.

A mi tía y primas, gracias por el apoyo y por hacerme sentir que somos una pequeña pero gran familia.

A ti Juan Carlos Molina, que eres parte esencial de mi vida, agradezco tu compañía, el amor que siempre me demuestras y el respeto que me tienes. Gracias por confiar y por creer en mí, por ser mi mayor crítico y mi mejor consejero. Gracias por tu ayuda para la realización de esta tesis, desde las visitas a campo hasta el trabajo de gabinete.

La maestría me regalo la oportunidad de conocer extraordinarias personas, que hoy puedo decir son mis mejores amigas, Victoria Callén, Alejandra Cervantes y Susana Gómez, ustedes hicieron de esta etapa una de las mejores.

A mis geógrafas, a quienes les debía una mención... Alejandra Cuevas e Italivi Lara.

Contenido

Introducción.....	6
Marco teórico conceptual	9
1.1 Turismo: un fenómeno socioespacial	9
1.2 Turismo y desarrollo urbano: paradigmas del desarrollo económico.....	15
1.3 El proceso de urbanización turística	16
1.4 La diferenciación del espacio urbano	18
1.5 Sobre el concepto de segregación socioespacial	23
1.5 La teoría en el análisis de los espacios segregados.....	25
1.6 Identificación del proceso de segregación socioespacial.....	26
Segregación en ciudades turísticas	28
Comentario final.....	30
CAPÍTULO II.....	31
Cancún: la planeación de la ciudad segregada.....	31
2.1 Contexto Geográfico del área de estudio.....	31
2.2. Antecedentes de la ciudad de Cancún.....	33
2.3 Planeación y modelo urbano de Cancún	40
Los instrumentos para la planeación de Cancún	43
2.4 Balance del Proyecto de Centro Integralmente Planeado, Cancún	51
Comentario Final	59
CAPÍTULO III.....	61
Desarrollo urbano y configuración espacial de Cancún	61
3.1 El poblamiento de Cancún	61
Migración	65
3.2 Dinámica económica de Cancún	66
El sector turismo	68
3.3 Estructura urbana de Cancún	71

A. ZONA TURÍSTICA (ZT).....	73
B.ZONA URBANA (ZU).....	77
3.4 Proyectos recientes.....	93
<i>Puente vehicular Bójorquez</i>	93
<i>DragonMart</i>	95
<i>Nuevos complejos hoteleros</i>	97
<i>Nuevos proyectos desarrollados por FONATUR</i>	98
Comentario final.....	100
CAPÍTULO IV.....	101
Determinación de la segregación socioespacial	101
4.1 El análisis de la segregación socioespacial	101
4.2 Metodología	102
4.2.1 Fuentes de información	105
4.2.3 Las variables seleccionadas.....	106
4.3 Resultados	109
Grado de segregación por sector	109
Índice de segregación.....	113
4.3.2 Ingreso.....	117
Comentario Final	125
Conclusiones	126
Bibliografía	130
Bibliografía.....	132

Índice de Figuras

- 1.1 Estructura y funcionamiento del sistema turístico
- 1.2 Modelos de estructura urbana
- 1.3 Modelo de la ciudad Latinoamericana de Ford
- 1.4 El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana
- 1.5 El modelo de la ciudad latinoamericana de Bordosof
- 1.6 Segregación socioespacial en rio de Janeiro

- 2.1 Localización de Quintana Roo
- 2.3 Localización de Cancún
- 2.4 Objetivos del proyecto Cancún
- 2.6 Traza de supermanzanas
- 2.7 Tenencia de la tierra
- 2.9 Grandes desarrollos residenciales: Las olas y Porto Novo
- 2.10 Localización de nuevos desarrollos de vivienda social
- 2.11 Visión a futuro de Cancún, Fonatur
- 3.5 Zona Metropolitana de Cancún
- 3.11 Evolución del crecimiento de Cancún
- 3.14 Localización de playas públicas
- 3.15 Localización de principales subcentros urbanos
- 3.16 Crecimiento urbano
- 3.17 Principales vialidades
- 3.19 Proporción de vivienda habitada y deshabitada
- 3.20 Ocupación de la vivienda
- 3.25 Reservas para el crecimiento urbano
- 3.26 Proyecto puente laguna Nichupté
- 3.27 Polígono Dragon Mart

3.28 Imagen maqueta digital Dragon Mart

3.29 Publicidad Dragon Mart

3.30 Vista aérea de Puerto Cancún

4.32 Intensidad de la segregación

Índice de fotografías

3.13 Predio vendido por FONATUR

3.22 Fraccionamientos urbivilla del Rey

3.23 Deterioro de las viviendas

3.24 Publicidad de CADU

3.25 Asentamiento irregular en Ejido Bonfil

Índice de Cuadros

3.2 Crecimiento de la Población 1970-2010

3.3 Distribución de la población por municipio

3.8 Ocupación hotelera 2010-2012

3.9 Derrama económica

4.2 Variables para medir segregación

4.3 Índice de segregación

4.4 cálculo de correlaciones

4.8 Resultados índice

4.10 Cálculo correlaciones

Índice de Mapas

2.2 Regionalización de Cancún

2.5 Zonificación urbana de Cancún

2.8 Localización de asentamientos irregulares

3.12 Zonificación del Plan Maestro

4.4 Mapa Zona Hotelera y su área de influencia

- 4.5 Población derechohabiente
- 4.6 Segregación por situación de carencia en la vivienda
- 4.7 Grado de segregación por situación educativa
- 4.9 Segregación socioespacial 2010

Índice de Gráficos

- 3.1 Crecimiento de la población en Quintana Roo
- 3.4 Tasas de crecimiento por municipio
- 3.6 Distribución de la PEA por sector económico
- 3.7 Ocupación hotelera
- 3.10 Crecimiento de la mancha urbana
- 3.18 Evolución de la vivienda
- 4.11 PEA y PNEA
- 4.12 PEA por posición de ocupación
- 4.13 Sector de actividad
- 4.14 Derechohabiencia a servicios de salud
- 4.15 Ingreso y derechohabiencia
- 4.16 Ingreso por sector de actividad
- 4.17 Escolaridad e ingresos
- 4.18 Jornada laboral e Ingresos

Introducción

El turismo es una de las actividades económicas más importantes a nivel mundial, en México esta actividad contribuye con el 8.2% del Producto Interno Bruto nacional (INEGI, 2011) y desempeña para los países tercermundistas un rol decisivo en el desarrollo económico que la convierte en una actividad motriz y diversificadora, cuyas bondades refieren a la generación de empleo y primordialmente a la entrada de divisas.

En los centros turísticos se dan cambios importantes en el ambiente físico y social, principalmente porque a la actividad se le atribuye una gran capacidad para generar empleos y mejorar las condiciones de vida de la población, enmarcado en la concepción de que las ciudades turísticas actúan como motor de desarrollo para la región, no obstante es importante considerar cómo y de qué calidad es el empleo que ahí se genera y cómo se manifiesta en la calidad de vida de la población para así poder reconocer un desarrollo regional por efecto de esta actividad, así mismo destacar la problemática local producto de la oferta de empleo, como es la demanda de vivienda y servicios originada por la nueva población que llega a asentarse a estos centros turísticos; por lo que en la problemática urbana se refleja la falta de integración de las proyecciones que se han hecho sobre el crecimiento de la población, aunado a la falta de planeación que han incidido en un desarrollo y ocupación del territorio desigual, que afecta la calidad de vida de la población.

En las últimas décadas el turismo de masas se ha consolidado en nuestro país, centrándose en los destinos de sol y playa por su reconocida riqueza ambiental, como efecto de esta búsqueda ha tenido lugar la paralela creación de economías de escala, a partir de lo cual se han producido conglomerados urbanos a lo largo de los litorales mexicanos. En este contexto, la política turística de México promovida en los años setenta dio lugar a la creación de los Centros Integralmente Planeados (CIP), desarrollados por el Fondo Nacional De Fomento al Turismo, siendo Cancún el ejemplo más exitoso de esta política, convirtiéndose a principios de los 90's en la ciudad con mayor dinamismo del país y consolidándose como uno de los principales destinos turísticos del mundo, no sólo por el importante flujo de capital y la derrama económica generada sino también por su importancia dentro del Sistema Urbano Nacional.

Sin embargo hacia finales de los años ochenta, se comenzó a cuestionar el modelo de "Centro Integralmente Planeado", que si bien representa para Cancún indiscutibles beneficios económicos también ha hecho visibles graves problemas sociales y ambientales, pues algunas políticas contempladas en el plan original, nunca fueron implementadas, como el impulso a otros sectores de la economía, es evidencia también que este importante polo de desarrollo turístico ha concentrado la riqueza en una pequeña porción del territorio, no sólo refiriéndonos a la contribución al PIB estatal y nacional, sino hablando en términos de ingreso, inversión, infraestructura y crecimiento de la población; siendo este último rubro el que presenta y concentra las mayores disparidades y evidencias de desigualdad existentes en la entidad.

La consolidación del turismo como una actividad promotora del desarrollo económico, además de ser determinante en los procesos de urbanización, reproduce espacios de desigualdad social que se manifiestan a través de la segregación socioespacial. Esta diferenciación, característica de los enclaves turísticos, trasciende en el crecimiento, estructura y configuración de la ciudad y de su población.

Cancún como el principal destino turístico de México y el modelo más exitoso de los CIP evidencia grandes contrastes, dónde el desarrollo regional no solo ha traído consigo una importante derrama económica, sino también ruptura en las relaciones sociales y fragmentación del espacio urbano.

El problema que plantea esta tesis se centra en identificar cual ha sido el papel de la actividad turística en el proceso de segregación socioespacial de Cancún y cuál es el grado de segregación socioespacial existente en la ciudad. Pues se reconoce que la actividad turística en Cancún más allá del desarrollo regional producto de la derrama económica, ha traído consigo un proceso de segregación socioespacial, que ha generado espacios urbanos diferenciados donde se reproducen las desigualdades sociales entre los habitantes de la ciudad.

Como el objetivo principal se plantea analizar los efectos de la relación existente entre el proceso de segregación socioespacial y la actividad turística en Cancún. Así mismo se planteó como objetivos particulares:

- Identificar el proceso de urbanización turística y su influencia dentro de la estructura socioespacial de Cancún
- Reconocer el papel de la planeación urbana de Cancún dentro del proceso actual de segregación socioespacial que enfrenta
- Evaluar el papel de la actividad turística y sus limitantes en el desarrollo socioeconómico de Cancún
- Caracterizar las condiciones de empleo, vivienda y servicios de la población que habita Cancún y analizar su distribución espacial
- Determinar el grado de segregación socioespacial en Cancún

Con el propósito de exponer la problemática socioespacial de Cancún expresada cuantitativamente a través del Índice de Segregación, esta tesis se estructura en cuatro capítulos. El primero ofrece el marco teórico conceptual, que permite sentar las bases para el estudio de la segregación socioespacial, definiciones, teorías y posturas al respecto, así como una revisión al tema del proceso de urbanización turística y la relación que guardan entre sí ambos procesos.

El segundo capítulo ofrece un análisis del proceso de planeación de Cancún, los antecedentes históricos y el marco en el cuál tuvo lugar su conformación, en este capítulo se profundiza en el

modelo urbano de la ciudad, el proceso de crecimiento, así como los instrumentos de que han regido la planeación de Cancún.

En el tercer capítulo se profundiza en la estructura urbana actual de la ciudad, la ocupación socioespacial de la misma y la situación actual, desde la perspectiva del deterioro ambiental, la carencia de servicios y equipamiento urbano, la especulación inmobiliaria y los nuevos proyectos que están por ejecutarse en la ciudad, así como el papel que el gobierno (a escala local, regional y federal) ha desempeñado en la lógica de funcionamiento de la ciudad y que son la base para explicar el proceso de segregación socioespacial.

En el cuarto capítulo se presenta el análisis estadístico-espacial de Cancún, realizado a partir de variables seleccionadas del censo 2010 para la generación del Índice de Segregación Socioespacial, cuyos resultados se reflejan en los mapas presentados a nivel de área geoestadística básica, mismos que dan cuenta del proceso de diferenciación espacial existente en la ciudad.

Por último se exponen las conclusiones de esta investigación, haciendo un recuento de las principales aportaciones hechas en la tesis, así como las que pueden ser consideradas recomendaciones o acciones más importantes surgidas a partir de este trabajo, mismas que puedan incidir en el desarrollo urbano de un Cancún más equitativo.

CAPÍTULO I

Marco teórico conceptual

El presente capítulo expone una revisión teórico-conceptual del turismo, el contexto socio-político en el cual surge, las posiciones existentes en torno a la actividad, destacando de forma particular la postura crítica a la actividad turística, el papel de la planeación y los paradigmas del desarrollo económico asociados a la actividad turística, así como las políticas resultantes del mismo.

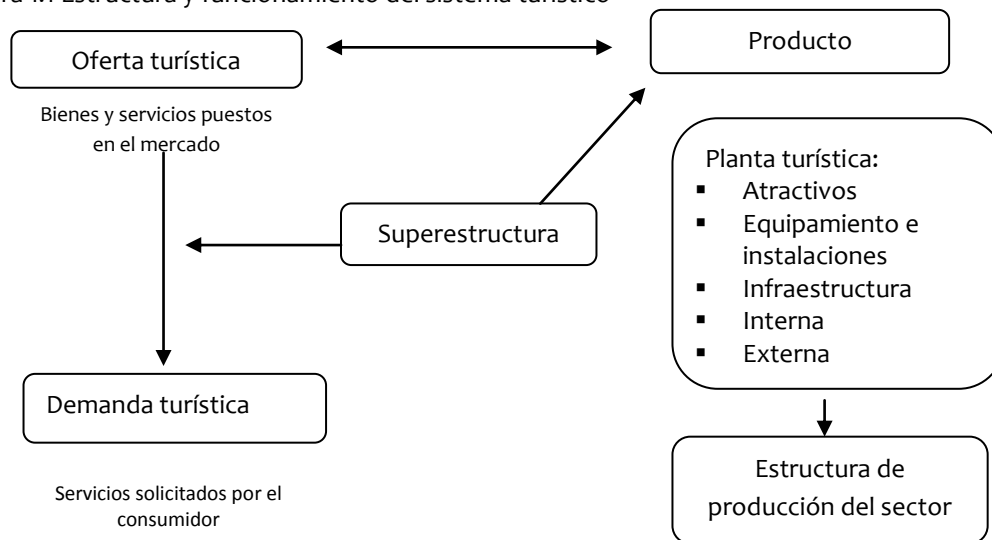
En una segunda parte se presenta un análisis teórico de la fragmentación de las ciudades y los procesos asociados: polarización, exclusión social y segregación socioespacial; así como la teoría empleada en el análisis de los espacios segregados y su conceptualización.

Por último se exponen los fundamentos de la urbanización turística en México y se analizan sus efectos socioespaciales, bajo la perspectiva del turismo como detonante del proceso de segregación, así mismo se ofrece una visión general del proceso de urbanización segregativa que se manifiesta en el caso de estudio: Cancún y sobre el cual se profundizara en el siguiente capítulo.

1.1 Turismo: un fenómeno socioespacial

El turismo es un tema de estudio que en las últimas décadas ha tomado gran relevancia, múltiples investigaciones y estudios han surgido en torno a él, sin duda uno de los principales motivos se asocia a los múltiples beneficios que aporta a la economía local y nacional al ser una de las actividades económicas más dinámicas y con mayor potencial de crecimiento a nivel mundial.

Figura 1.1 Estructura y funcionamiento del sistema turístico



Fuente: elaboración propia con base en Boullón (1990:26).

En la actualidad, el turismo¹ se estudia en función de los efectos económicos que se reflejan en el espacio, asimismo ha incorporado elementos complejos de carácter cuantitativo y cualitativo, aspectos que obligan a visualizarlo no sólo como actividad económica sino fenómeno transformador del espacio y la sociedad.

“El turismo es un fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de personas que fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura y salud; se trasladan de su lugar de residencia habitual a otro en el que no ejercen ninguna actividad lucrativa ni remunerada, generando múltiples interrelaciones de suma importancia económica y cultural”(Padilla, 1992)

El elemento consecencial de la actividad turística, es el producto de la interacción entre los elementos dinámicos y estáticos, por lo que los efectos que produce el turismo no son aislados, siendo destacada su expresión espacial como ente transformador. Esto refiere a la inminente necesidad de dotación y adecuación de espacios para el desarrollo de la actividad. “El turismo utiliza y precisa del espacio como uno de sus componentes fundamentales, se trata de la única actividad humana que aprovecha el espacio tanto por su valor paisajístico como por las características ambientales que prevalecen, las ultimas se advierten determinantes para la actividad” (Hiernaux, 1989). El turismo como práctica social se sustenta en el principio de localización espacial fundamental por el grado de dependencia hacia los recursos que consume y los espacios de los que se apropia, es por ello que ésta es una de las actividades con mayor poder de transformación, refiriéndonos a la capacidad de “cambio” del territorio (principio de actividad); este elemento es fundamental para efectos de planeación y ordenación, además de vincularse fuertemente con otros elementos del espacio (otras actividades económicas, elementos del paisaje, estructura interna de las ciudades y otros instrumentos de planeación).

Sin embargo, la configuración espacial de la que son objeto los territorios en los cuáles se inserta la actividad turística no obedece estrictamente a implicaciones de carácter físico, pues como señala Santos (1986) son los procesos sociales representativos de una sociedad los que prevalecen en la expresión territorial.

En ese sentido la geografía permite el estudio del turismo desde dos perspectivas: tradicional y crítica. La postura tradicional se asocia a los flujos, localización, la diversidad de espacios y

¹La naturaleza de la actividad turística es resultado de complejas interrelaciones entre factores que funcionan sistemáticamente, por ello es evidente la necesidad de realizar una adecuada planeación para que un espacio turístico tenga valor como producto y pueda constituirse en un elemento relevante de la economía de la zona.

tipología del turista; mientras que, la visión crítica cuestiona los impactos y efectos de la actividad, concibiéndolo como importantes prácticas sociales con implicaciones territoriales puntuales vinculado siempre al contexto socio político, económico que influye en su desarrollo y en el entorno construido donde se inserta.

En la actualidad parece de general aceptación que el turismo, por el conjunto de efectos, fundamentalmente económicos que origina, sea considerado como una herramienta de desarrollo económico, es por ello que muchos países han convertido al turismo en eje rector de su economía, de acuerdo con Rey (1998).

“El turismo es generador de empleo y riqueza; el turismo es vía de comunicación cultural, el turismo es el camino más positivo para conservar las bellezas del mundo; el turismo es un generador de cambios sociales positivos” (Graña, 1998:64)

Sin embargo, bajo la visión crítica se han desarrollado nuevos trabajos que exploran la necesidad de abandonar la visión de que el turismo es el único dinamizador de una economía a la escala que sea. En este sentido Jiménez (1998) sostiene que la actividad turística es:

“... la resultante de las condiciones económicas, políticas y sociales de una sociedad en el momento histórico específico. Y no es posible esperar que la actividad turística proporcione la respuesta a los problemas estructurales de un modelo. Al turismo se ha llegado por la crisis y está bien podría ser la crisis del turismo” (Jimenez, 1998:26)

Es pues, responsabilidad del Estado hacer frente a la crisis que pone en peligro la estabilidad del sistema.

Al respecto, Paul Baran² sostiene que el turismo en relación con el desarrollo económico es una actividad improductiva y como tal, complementaria. Los principios fundamentales, sostienen que el turismo debe absorber el excedente del ingreso que se genera por las actividades del sector primario y secundario de la economía nacional, pero en los países en vías de desarrollo esto no sucede, debido a que no existe tal excedente que permita impulsar el desarrollo de la actividad y por tanto se deja de prestar atención al mercado interno y comienzan a dirigir la atención a las demandas del mercado internacional.

²Paul Baran, define al desarrollo económico como un “incremento en la producción per cápita de bienes materiales en el transcurso del tiempo”

Es por ello, que los gobiernos locales han visto en la participación internacional una respuesta y se ha diseñado una política de desarrollo turístico formulada de acuerdo a las demandas y necesidades de consumo de los países desarrollados. La salida de divisas se relaciona también con la excesiva participación extranjera que a través de consorcios internacionales que poseen filiales hoteleras o de otros servicios tienen concesión para operar en México. Brenner (2007)

En la actualidad existe una creciente producción de conocimientos referida a los impactos negativos ocasionados por el desarrollo de la actividad, muchos de ellos analizando el desequilibrio que se produce en las comunidades; pues en Latinoamérica el turismo se ha convertido en una actividad complementaria para la economía de los países desarrollados, con lo que se fortalece la relación de dependencia existente.

García (1979) sostiene que en los países en vías de desarrollo el turismo local ha sido planteado con la base de los beneficios económicos, las divisas, la redistribución del ingreso y la generación de empleo; pero nunca se ha concebido como respuesta a la necesidad de esparcimiento de un pueblo; lo que se sostiene con políticas nacionales que promueven poca o nula participación del capital nacional para la captación de recursos.

Por tanto, las políticas nacionales y los sistemas de planeación deben orientarse al desarrollo de un sistema turístico capaz de generar nuevas empresas, diversificación del mercado y que generen para la comunidad mayores ganancias reduciendo la participación extranjera.

En el caso particular de México, concebido como un país en vías de desarrollo o subdesarrollado, no se puede hablar del turismo como una actividad que promueva el crecimiento, pues no puede haber desarrollo mientras exista una relación de dependencia con otros países.

De acuerdo con el Banco de México en el sexenio 2006-2010 se redujo en un 13% la entrada de visitantes extranjeros a México, lo que provocó el descenso de 14 posiciones en la captación de divisas, colocando al país en el lugar 23 a nivel mundial, producto de la situación de violencia e inseguridad por la que atraviesa el país actualmente.

A partir del surgimiento de la actividad turística en América Latina en la década de los setenta, se han generado importantes repercusiones y deterioro en la estructura económica, política y

social. Como señala (Britton, 1982:94) *“Cuando un país del tercer mundo utiliza el turismo como estrategia de desarrollo acaba inmerso en un sistema global sobre el que apenas se tiene control”*

Es por ello que las crecientes críticas a la dependencia económica por el turismo, aumentan; no puede considerarse como en la principal fuente de generación de ingresos, pues se está sujeto a la volatilidad de la demanda, por lo que debemos cuestionarnos como bien se mencionó anteriormente, ¿Cuál es la capacidad real del turismo para generar el desarrollo regional?, ¿Existe gracias a esta actividad una redistribución del bienestar económico para la población local?

[...]El Estado cumple un papel fundamental al inducir la actividad turística a través de la inversión federal y de la promoción turística y económica. Esto es, mediante la inversión directa se construye infraestructura física y social de apoyo a la actividad, o se otorgan créditos para construcción o remodelación [...] Esta estrategia se sustenta naturalmente en el principio de difusión del desarrollo a nivel regional, dónde a partir del apoyo público al turismo como actividad central y básica se promoverán diversas actividades económicas de carácter industrial, agrícola o artesanal en toda su área de influencia. De acuerdo con el anterior postulado, se deberán sentar las bases para un desarrollo regional que tendrá como punto nodal el centro turístico. Sin embargo, parece más común encontrar ciudades turísticas que carecen de fuertes vínculos regionales con sus áreas de influencia inmediata, con las cuáles sólo se han logrado acentuar las disparidades. (Aguilar, 1996:213)

El desarrollo del turismo en los países subdesarrollados presenta un doble reto, por un lado la necesidad de aumentar su competitividad turística, para atraer al turista internacional y apropiarse de los beneficios económicos del avance y crecimiento de esa actividad económica; y por el otro, enfrentar y convertir los impactos socioculturales del encuentro entre el turista internacional y las comunidades locales en impactos significativamente positivos.

Sin embargo, las ciudades turísticas evidencian un modelo y paradigma del desarrollo que resalta un uso del espacio dónde se refleja una estructura social dividida por clases. Son ciudades caracterizadas por contar con un centro dinámico abastecido por infraestructura de calidad, servicios y tiendas lujosas, rodeado de cinturones de miseria donde se alojan los trabajadores precarizados, que alimentan la funcionalidad de los centros turísticos.

Las ciudades turísticas mexicanas se desconectan de su entorno territorial inmediato, pero simultáneamente se insertan dentro de las cadenas globales del ocio (Pedreño, 2009).

Por su naturaleza la actividad turística es un resultado complejo de interrelaciones que se involucran dinámicamente. Actualmente es evidente la necesidad de realizar una adecuada

planificación para que un determinado espacio, municipio o zona turística pueda llegar a tener valor como producto y constituirse en elemento relevante de la economía de la zona.

Para Latinoamérica, el turismo ha sido concebido como una superestructura con un importante factor de desarrollo orientado a sus potenciales efectos económicos. Esta actividad surge como estrategia económica de carácter internacional en la que se busca impulsar el crecimiento de los países desarrollados que fueron afectados por la Segunda Guerra Mundial. Esto generó el surgimiento de múltiples actividades para el aprovechamiento del tiempo libre. De acuerdo con Molina (1991), Estados Unidos se vio beneficiado económicamente después del conflicto bélico, pues sus ingresos aumentaron considerablemente respecto a los demás países y con ello implementaron una política de integración de las economías, a la que se le denominó *transnacionalización del capital estadounidense*³, con ello desarrollaron una estrategia de expansión encaminada a tener presencia en determinadas áreas -entre ellas el Caribe- que garantizaran su seguridad nacional.

Paralela a esta política, la mejora en los ingresos y calidad de vida de los estadounidenses se promovió el deseo por la utilización de su tiempo libre, por lo que comenzaron a incrementarse los viajes al exterior, pero su desconfianza por las condiciones de vida en los países destino, provocaron una demanda de mejor calidad en los servicios, cuestión que los países receptores no eran capaces de atender; es por ello que surgió una campaña -no oficial- denominada “apoyo al desenvolvimiento de la industria turística” garantizando la rentabilidad de sus inversiones. Actualmente, Estados Unidos continua promoviendo la existencia y permanencia de este modelo, sosteniendo que los beneficios económicos que se derraman garantizan el desarrollo de las regiones, refiriéndose a tres aspectos principales: 1) La captación de divisas, 2) La generación de empleos y 3) La redistribución del ingreso mediante los recursos obtenidos de la actividad, que pueden canalizarse a zonas económicamente débiles.

Sin embargo, pese a que los gobiernos latinoamericanos han aceptado y promovido la participación de la iniciativa privada en el desarrollo e impulso a múltiples centros turísticos, los beneficios económicos no han sido los esperados, pues la alta participación de empresas extranjeras ha provocado que los ingresos provenientes de las divisas retornen, y la derrama

³ Estados Unidos de América, como vencedor del conflicto bélico, vio incrementados sus ingresos en forma considerable, en relación con los demás países que participaron en la guerra. Este hecho fue apoyado por la posterior integración de las economías periféricas a la de los países en vías de desarrollo, este proceso que se identifica con el nombre de transnacionalización del capital estadounidense.

económica sea mucho menor a la esperada; de acuerdo con Molina, esto se explica por cuatro razones:

1. Las operaciones de pago de servicios entre intermediarios y productores por concepto de ventas, se realizan en el exterior.
2. Generalmente, las empresas extranjeras están exentas del pago de impuestos, producto de políticas establecidas por los gobiernos locales para incentivar la inversión privada.
3. Las utilidades y regalías se canalizan a los países de origen del capital.
4. Los estándares de calidad impuestos por los empresarios, hacen necesario que el personal calificado provenga de los mismos países inversores.

Es por ello que los beneficios surgidos y que se plantean en torno a la actividad no han reflejado considerables cambios en la realidad de los países que han apostado por el impulso y la promoción al turismo y que puedan traducirse en el desarrollo integral de las regiones.

1.2 Turismo y desarrollo urbano: paradigmas del desarrollo económico

El turismo y el desarrollo urbano han logrado consolidarse como dos importantes paradigmas del desarrollo económico, y en México estos escenarios son reproducidos en los principales destinos turísticos, donde la actividad ha impactado en el crecimiento y estructura de las ciudades, debido a la principal manifestación de la urbanización, que es el crecimiento poblacional acelerado, en segundo lugar el crecimiento del espacio urbanizado y el desarrollo de nuevas actividades económicas complementarias.

A lo largo de la historia el turismo se ha consolidado como una actividad promotora del desarrollo económico, siendo este el principal discurso que sustenta el impulso a la actividad que además es un factor determinante en los procesos de urbanización, pues estos espacios actúan como centro de atracción para dos tipos de actores: en primer lugar, los empresarios, dispuestos a invertir recursos, comienzan con la transformación espacial del centro turístico y, en segundo lugar, la población que manifiesta una tendencia a migrar hacia los nuevos centros turísticos en busca de empleo; pero debido a la limitada capacidad del gobierno local para asimilar la llegada de fuerza de trabajo, la demanda de vivienda, servicios e infraestructura pocas veces se ve satisfecha.

Es por ello que el turismo tiende a generar áreas privilegiadas en función de la presencia de infraestructura de calidad, propiciando paisajes atractivos para los visitantes. Los espacios turísticos se insertan geográficamente produciendo enclaves que consolidan la estructura urbana de las ciudades, pero cuando estos espacios limitan con áreas rurales o periferias de las grandes ciudades, los contrastes socioeconómicos son evidentes.

Las disparidades en el desarrollo local-regional se explican por el desigual ritmo de crecimiento entre la actividad turística y la construcción de infraestructura urbana, lo que marca las diferencias socioeconómicas dentro de las ciudades que resaltan en el uso y consumo de los espacios. Aunado a esto, los patrones de consumo de la población nacional frente a los turistas extranjeros son menos competitivos, aspecto que se asocia al poder adquisitivo de la población y que incide en la dotación de áreas privilegiadas que contribuyen a la diferenciación del espacio urbano donde se desarrolla la actividad.

1.3 El proceso de urbanización turística

La urbanización es un proceso de transformación físico-social, donde las actividades humanas y de reproducción del capital se concentran en las ciudades.

Los años setenta caracterizaron a las ciudades latinoamericanas por un proceso de urbanización acelerada, producto del nuevo modelo de sustitución de importaciones y el proceso de industrialización que propicio una mayor acumulación de población en las ciudades que se convirtieron en núcleos concentradores de actividades productivas y capital, mientras que paralelamente a este proceso se modernizaban los mecanismos de producción del campo, donde la tecnificación redujo la demanda de mano de obra, segundo aspecto que contribuyó a intensificar el fenómeno migratorio campo-ciudad y aceleró el proceso de urbanización y consolidación de muchas ciudades.

La urbanización se caracteriza por un aumento en el número de ciudades y su tamaño, así como un aumento en el volumen y en la densidad poblacional. Uno de los tipos de urbanización es la turística que se basa en el desarrollo de territorios con el propósito principal de producir, vender y consumir bienes y servicios para satisfacer los requerimientos de los turistas y los empresarios. En el caso de las ciudades turísticas, el fenómeno migratorio es determinante para explicar el proceso de urbanización.

La migración se caracteriza por la movilidad geográfica generalmente dada del ámbito rural al urbano, donde las ciudades actúan como centros de atracción para la población que se

traslada en busca de empleo. Esta movilidad ocurre de manera diferente en todos los países, de acuerdo con su nivel de desarrollo y las características de la población, en el estudio del fenómeno migratorio están presentes razones del orden económico y social.

En este contexto, la urbanización turística⁴ surge como una nueva tipología de ciudad orientada al desarrollo e impulso de espacios en los cuales se ofertan bienes y servicios para consumo de los visitantes, aspectos que difieren de las características de las ciudades tradicionales con vocación industrial. Las ciudades turísticas promueven escenarios, paisajes y servicios; es así que la naturaleza de estas demandas y la necesidad por satisfacerlas ha creado ciudades atractivas con acumulación de riqueza en determinados espacios de la ciudad y que es el origen del proceso de segregación socioespacial.

Dentro de este proceso, el sector público y la inversión privada desempeñan funciones esenciales para la creación de los centros turísticos, esta última se enfoca en la producción de espacios dotados de significativas cualidades que los hacen atractivos para los visitantes y para otros inversionistas. Es así que el proceso de urbanización turística otorga una importante perspectiva para explicar el proceso de segregación socioespacial.

Retomando las declaraciones del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en 2004 a través de un análisis de las tendencias de América Latina, se afirma que los países de América Latina y el Caribe se enfrentan con dos dilemas básicos del desarrollo que están profundamente entrelazados en la trama de sus sociedades: la pobreza y la desigualdad.

Los niveles de pobreza manifiestan una tendencia a la alza desde hace tres décadas, siendo los países de América Latina y el Caribe un claro ejemplo de lo que sucede cuando el desarrollo favorece a unos pocos. Mazón (2009) sostiene que por tal razón, el turismo en esta nueva sociedad se caracteriza por ser más heterogéneo, más fragmentado y menos estandarizado que el de los años sesenta y setenta.

En este contexto de incertidumbre, el desarrollo de un turismo nacional, que precede a la instalación de empresas turísticas con orientación internacional, puede facilitar el proceso de cambio social de una forma gradual, pues la competitividad del turismo internacional exige niveles de calificación de empleados, calidad de servicios turísticos y la compra local y nacional

⁴ La producción por y para el turismo contempla la producción o adaptación de espacios en los cuales se pueda desempeñar la actividad, es por ello que el capital generalmente extranjero es fundamental.

de insumos, que se espera beneficien a la comunidad y a través de mejores alternativas para el proceso de modernización local y regional.

Sin embargo, el proceso de urbanización turística también considera efectos negativos, al respecto diversos autores señalan que la intensidad del proceso de urbanización y artificialización del territorio impactan negativamente sobre este y sus habitantes, entre las principales críticas a la actividad se señalan la intensidad de transformación del espacio natural, la destrucción ecológica, la pérdida de riqueza cultural, la distorsión del paisaje y la apropiación de los espacios públicos urbanos (Díaz, 2004:126). Es en ese sentido que “La urbanización por y para el turismo se efectúa ejerciendo dominio territorial y paisajístico a través del capital” (Benavides, 2013: 11).

1.4 La diferenciación del espacio urbano

Históricamente las ciudades han sido objeto de estudio desde diferentes perspectivas, una de ellas busca analizar la estructura socioespacial desde el análisis de la división social del espacio y particularmente la diferenciación urbana de las mismas con el propósito de explicar la distribución desigual de la población al interior de las ciudades con patrones de localización que responden a las características de sus grupos sociales, aunado a los conflictos surgidos por la disputa de los recursos urbanos entre los residentes de la ciudad.

“Esta disputa (conflictiva o no) ocurre a través de dos dimensiones sociales complementarias, el mercado y los mecanismos institucionales. La capacidad de pago y el conocimiento de los residentes determinan sus ventajas en ambas dimensiones sociales [...] las personas ubicadas en la cúspide de la pirámide social pueden diferenciarse con mayor facilidad, y la capacidad de distinción decae con el ingreso, bajando por la pirámide social [...] Debido a que muchos de los recursos urbanos son inmóviles, la disputa por ellos incorpora la dimensión espacial en términos de lejanía-cercanía. De este modo la diferenciación social se materializa como segregación espacial.” (Alegría, 1994:411)

Este es un interesante referente que da pie a la conceptualización de la segregación explicada a partir de los patrones de localización intraurbana de los grupos sociales y sus determinantes.

Entre los diversos enfoques de análisis en las ciudades, una de las mayores aportaciones está dada por el legado de la Escuela de Chicago y la corriente de la Ecología Humana, surgida a inicios del siglo XX.

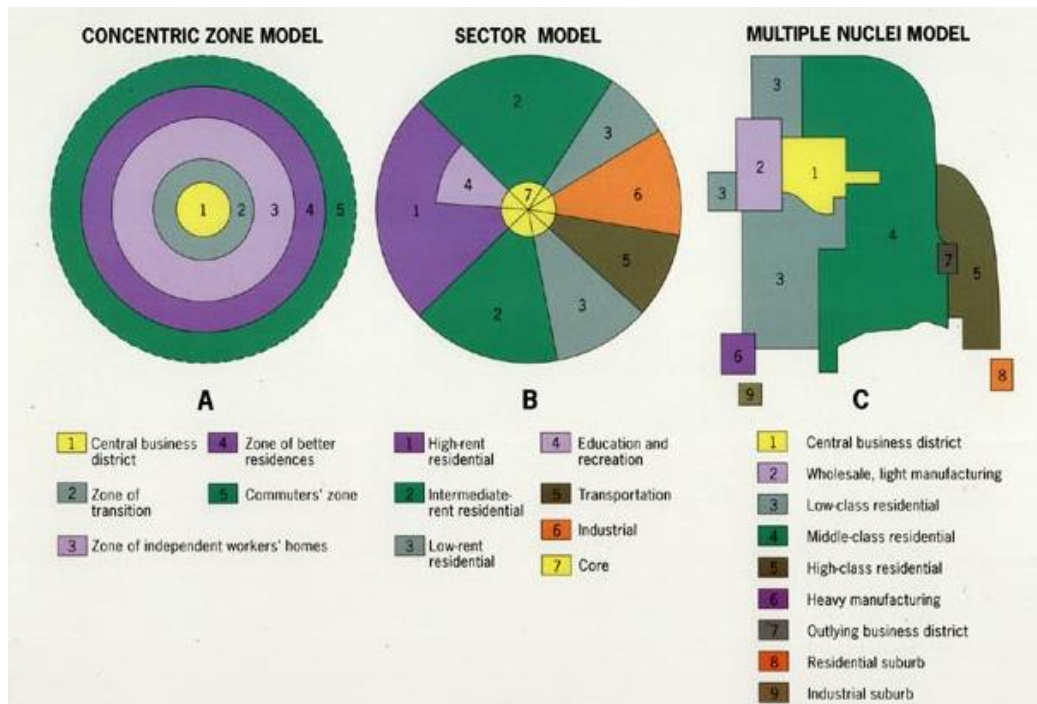
La Ecología Humana aborda las interrelaciones entre el hombre y su entorno, por lo que retoma los principios de la biología y la antropología para explicar el funcionamiento y evolución de las

ciudades, para la ecología humana existen cuatro elementos fundamentales que deben ser considerados: 1) población, 2) tecnología, 3) costumbres y creencias, y 4) hábitat (Park, 1936).

La ecología humana surge como un intento por comprender los mecanismos de identificación de las dimensiones de diferenciación del espacio urbano; en ese sentido a la escuela de Chicago se le reconoce como su principal aportación la creación de tres modelos clásicos de la estructura urbana.

El primero y más conocido surge en 1925 y corresponde al modelo concéntrico de Burgess que explica la transición de la ciudad con base en círculos concéntricos creados a partir del centro de negocios; el segundo, propuesto por Hoyt en 1936 considera la evolución de los círculos concéntricos a partir de las vías de comunicación y los usos de suelo y el tercero en 1945 propuesto por Harris y Ullman que explica la evolución de la ciudad bajo la forma de núcleos de uso de suelo separados entre sí.

Figura 1.2 Modelos de estructura urbana



Fuente: Human Settlements, 2014. www.csiss.org

Más tarde se encontraría que estos modelos no se excluyen uno al otro sino que se sobreponen simultáneamente, convirtiéndose este hallazgo en una de las principales aportaciones de la ecología factorial al estudio de la estructura urbana.

El análisis de la relación espacio-ciudad, ha sido abordado históricamente desde distintos enfoques, en ese sentido Davies (1993) realizó una primera aproximación que permitió reconocer la constante transformación de las ciudades, con una tendencia clara hacia una mayor complejidad que se traduce en una mayor diferenciación, especialización y eventualmente una fragmentación del espacio social; en su estudio Davies reconoce la diferencia de las ciudades en distintas dimensiones, por ejemplo, la ciudad preindustrial esta diferenciada por el rango social y la etnia, la ciudad industrial moderna se diferenciaría además por la estructura familiar y la migración mientras que para la post-industrial reconoce además otras 3 dimensiones; lo que explica lo progresivo de este proceso de diferenciación de la ciudad, así como las nuevas dimensiones estructurantes y discriminantes del espacio social que emergen a lo largo de su desarrollo histórico.

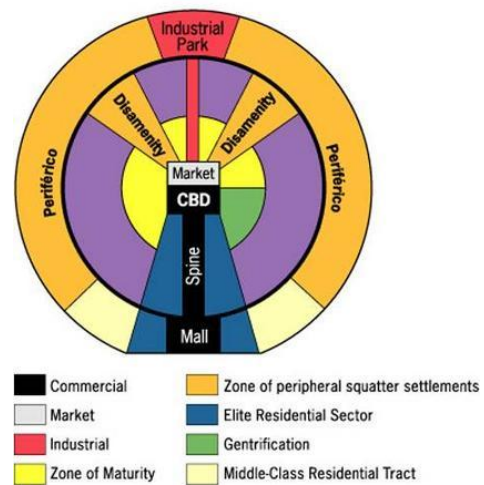
El modelo de la ciudad latinoamericana

En Latinoamérica también surgieron modelos teóricos para explicar la estructura interna de sus ciudades, aunque con menor reconocimiento que los modelos surgidos en la Escuela de Chicago.

Entre los modelos surgidos para el caso de las ciudades Latinoamericanas destacan el propuesto por Ford en 1999, que retoma los círculos concéntricos a partir de un sector central donde emerge un desarrollo comercial que conecta el centro de la ciudad con nuevos conjuntos comerciales (malls o plazas) regularmente localizados en la periferia y que es determinante en la localización de las elites, por otra parte destaca la localización de las vías de comunicación (en este caso considera las vías férreas) que determinan en gran medida la aparición del eje manufacturero que se conecta con el parque industrial; así como la presencia de un anillo periférico que en muchos casos separa la ciudad de una zona externa de marginalidad y asentamientos irregulares a las zonas interiores donde residen las clase medias.

Un segundo modelo “el nuevo modelo de la ciudad latinoamericana” propuesto por Janoschka (2002), en el que se reconoce la inercia de los procesos de

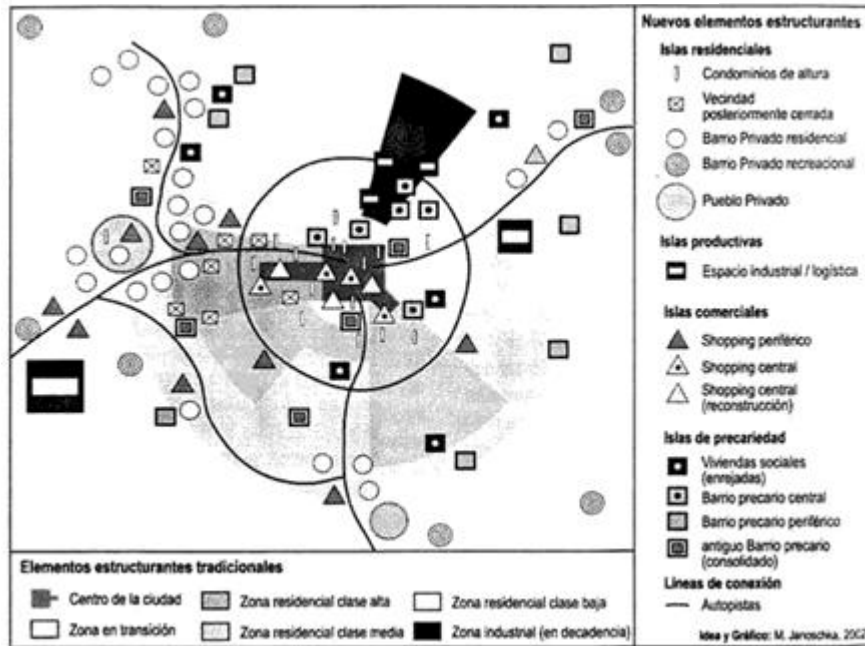
Figura 1.3 Modelo de ciudad latinoamericana de Ford, 1999



Fuente: Ford, 1999 en www.csiss.org

desarrollo del espacio urbano, pero donde también continúan presentes los patrones tradicionales de la ciudad latinoamericana. Los ejes radiales y sectoriales del desarrollo y la expansión urbana representan el principio de organización espacial fundamental, de este modo se llega también dentro de las áreas homogéneas a una creciente fijación de procesos contradictorios –revalorización y aislamiento-.

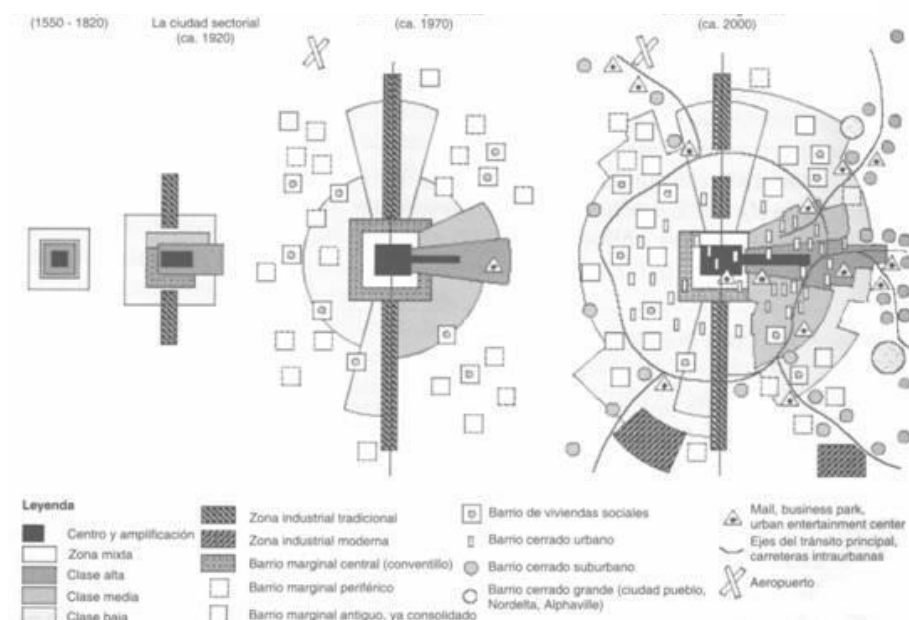
Figura 1.4 El Nuevo modelo de la ciudad latinoamericana



Fuente: Janoschka, 2002 en www.eure.cl

Por último un modelo que hace una revisión de la estructura interna de la ciudad latinoamericana es el de Bordosof (2003) que toma en cuenta las grandes transformaciones históricas que han repercutido en la conformación de las ciudades, en este modelo Bordosof propone modelar el desarrollo y la dinámica de las ciudades en cuatro etapas: 1) la ciudad colonial, 2) la ciudad sectorial, 3) la ciudad polarizada y 4) la ciudad fragmentada –que destaca la aparición de nuevas creaciones urbanas como son los barrios cerrados, malls y centros de negocio-. Este modelo hace hincapié en la importancia de la fragmentación como principal característica de esta fase, donde se da una nueva separación entre funciones y elementos socioespaciales.

Figura 1.5 El modelo de la ciudad latinoamericana de Bodosof



Fuente: Bodosof (2003), www.scielo.cl

Pese a la funcionalidad de estos modelos para explicar la estructura y evolución de las ciudades, es complicado utilizarlos pues tienden a generalizar la realidad de las ciudades latinoamericanas.

Por otra parte es fundamental considerar la influencia de procesos externos que repercuten en la estructura y funcionamiento de las ciudades. En su obra *ciudades globales*, Sassen (1991) sostiene que la globalización ha llevado a niveles sin precedentes el grado de segmentación y división social del espacio en las grandes metrópolis mundiales. En este sentido números autores han abordado los efectos socioespaciales surgidos en el marco de la globalización; en *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países* (Aguilar, 2004) se analizan las transformaciones socioespaciales que las ciudades han sufrido bajo la globalización, refiriéndose principalmente al policentrismo urbano, la polarización y diferenciación social inmersa en la “modernidad” así como el papel que juegan las inversiones de capital extranjero en un proceso paralelo de aumento en los niveles de pobreza y la falta de empleo.

Es por ello que se asegura que la diferenciación socioespacial de las ciudades es producto de un modelo de ciudad adoptado en Latinoamérica desde la década de los setentas y vigente en la actualidad inmerso en un mundo globalizado, dónde las peculiaridades de la organización del espacio pueden influir en la sociedad y en la vida de las familias (Schteingart, 2012).

Actualmente las tendencias de expansión de las ciudades refieren a la consolidación de un espacio urbano difuso que es poco sustentable y no garantiza el acceso al suelo a los sectores de más bajos recursos, es por ello que se denota un proceso de ocupación desigual del espacio en el cual surgen zonas heterogéneas, que tienden a alejarse entre ellas y en las que se reducen las interacciones y cohesión social. (Aguilar, 2012).

En su obra *las reglas del desorden: habitar la metrópoli*, Duhau y Giglia (2008), señalan que la organización del espacio urbano es un producto diferenciado que separa grupos sociales y funciones urbanas, algo más complejo que la existencia de barrios cerrados. Y argumentan que este fenómeno se debe en gran medida a la incapacidad del Estado para coordinar la organización de las actividades económicas y la población.

1.5 Sobre el concepto de segregación socioespacial

El concepto de segregación socioespacial surge a principios del siglo XX intentando explicar el proceso de ocupación diferencial del espacio el interior de las ciudades, es un proceso inherente a las sociedades humanas, y su componente espacial permite por medio del alejamiento o la proximidad de prácticas y representaciones sociales construir un espacio urbano diferenciado.

El problema de la segregación es tan antiguo como las ciudades mismas, en este sentido una de las primeras aproximaciones fue la de Federico Engels a mediados del siglo XIX en la descripción que hace al proceso de segregación residencial en Manchester, dónde analiza con asombro los barrios obreros ocultos al interior de la ciudad y alejados de las vías principales.

Conceptualmente uno de los principales referentes para hablar de segregación socioespacial es Pierre Bourdieu (1990), quien desarrolló la base del concepto desde la perspectiva de la distinción-diferenciación, considerando la segregación social del espacio urbano y la relación que guarda con los niveles de ingreso; siendo ésta una de las principales perspectivas para abordar el estudio de la segregación.

Desde una perspectiva más general es interesante retomar una de las primeras aproximaciones al concepto de segregación, es así que Castells (1972) define a la segregación como la tendencia hacia la organización del espacio en zonas que presentan simultáneamente una alta homogeneidad social interna y una alta heterogeneidad entre las mismas, éstas deben entenderse en términos de diferencia, desigualdad y jerarquía. Y es bajo este precepto que se entiende a la segregación como un proceso que se explica fundamentalmente de forma

espacial. Para esta investigación el concepto de segregación empleado, será el desarrollado por Prévôt Schapira (2001) en su investigación, *Fragmentación social y espacial: Conceptos y realidades*.

“La segregación es el proceso de unión y diferenciación cultural y socioeconómica, basado en las fuerzas de producción y en la división social del trabajo que territorialmente son evidentes a través de los componentes de la estructura urbana como el uso del suelo, los servicios, equipamiento y la infraestructura”. Prévôt Schapira (2001)

En este sentido, se entiende que las disputas y principales diferenciaciones en el espacio urbano surgen producto de la accesibilidad a los recursos de la ciudad, que está determinada fundamentalmente por su capacidad adquisitiva, es así que los grupos de mayores ingresos actúan “autosegregándose” en ciertos espacios mientras que la población de menores ingresos se convierte automáticamente en el grupo “segregado”.

En la segregación se distinguen dos grupos: “la segregación pasiva” que se refiere a quienes sufren el rechazo “los que son apartados” generalmente la población de bajos recursos o grupos étnicos y la “segregación activa” que se refiere a quienes “se apartan”, el sector dominante que tiende a ser el de mayores ingresos (Scheingart, 2012).

Figura 1.6 Segregación socioespacial en Río de Janeiro, Brasil



Fuente: www.guillermotella.com

1.5 La teoría en el análisis de los espacios segregados

El análisis de la relación espacio-ciudad, ha sido abordado históricamente desde distintos enfoques. “Los teóricos clásicos y autores recientes reconocen que los cambios en la estructura económica e industrial han transformado el mundo y cambiado los esquemas espaciales de las ciudades” (Schteingart, 2012)

Autores como David Harvey (1979) han desarrollado los enfoques de la construcción social del espacio, al concebirlo como un producto social complejo y heterogéneo generado por un sistema de recursos creados por el hombre.

El único marco conceptual adecuado para comprender los fenómenos urbanos es aquel que toma sus fundamentos tanto de la imaginación sociológica como de la geografía. Hemos de relacionar las conductas sociales con la manera en que la ciudad asume cierta geografía, cierta forma espacial determinada, tiende a institucionalizarse y, en ciertos aspectos, a determinar el futuro desarrollo de los procesos sociales. Necesitamos sobre todo, formular conceptos que permitan armonizar e integrar distintas estrategias para adentrarnos en la complejidad de los procesos sociales y de los elementos de la forma espacial. (Harvey, 1979)

De acuerdo con Nuñez (2002) el espacio urbano se analiza como soporte de la producción y reproducción del capital y la tierra urbana, vinculado a la reproducción de la fuerza de trabajo, siendo la renta del suelo la categoría que explica y resume los costos de reproducción y la causa de la división social del espacio por lo que el valor de la propiedad de la tierra y las políticas del Estado constituyen elementos fundamentales y determinantes de la estructura urbana.

Y es así que al retomar las aportaciones de Castells, la perspectiva de los espacios socialmente homogéneos se convierten en fundamentales para explicar la organización socioespacial de las ciudades.

En este sentido, debe resaltarse el análisis de la división social del espacio hecho por Emilio Duhau (2013:88) que retomando los preceptos del principio de homogeneidad interna y heterogeneidad externa de Castells, expone que existe una tendencia a la organización espacial en zonas de fuerte homogeneidad al interior de ellas y con grandes disparidades sociales en el exterior y que éstas no sólo implican diferencia y desigualdad sino también jerarquía; además de ser esta división la expresión espacial de la estructura de clases o estratificación social.

1.6 Identificación del proceso de segregación socioespacial

Desde el enfoque neoclásico Alegría (1994) señala que la segregación es producto de condiciones sociales exógenas que operan en conjunto con los mecanismos de mercado que determinan la localización residencial; en este modelo la población pobre posee una limitada capacidad de gasto para la vivienda, por lo que tienden a desplazarse a espacios más densos ubicados en la periferia de la ciudad, mientras que la población de mayores recursos pueden destinar una mayor proporción de sus ingresos en vivienda de mejor calidad y con mejor localización, generalmente en zonas menos densas ubicadas en las áreas centrales de la ciudad. Por lo que el autor señala que esta distribución es “matemáticamente” continúa según sus niveles de ingreso ascendente desde centro de la ciudad a la periferia.

Es importante señalar que este proceso tiene un trasfondo explicado por el sistema económico en el que las ciudades se encuentran inmersas, donde el ejercicio del poder de las clases dominantes juega un papel determinante en el mercado inmobiliario y la producción de vivienda; es así que la dinámica de la urbanización responde a la lógica del sector financiero y de gobierno y mediada por los especuladores y promotores.

De este modo la renta del suelo se convierte en un agente de diferenciación que paralelo al surgimiento de nuevos patrones de consumo el proceso de segregación generan nuevos grupos por distribución de ingreso que se manifiestan en a través de diferencias intraurbanas. Espacialmente el proceso de segregación reconoce la ocupación desigual de la de la ciudad a través de cuatro dimensiones: 1) grado de concentración espacial del grupo social; 2) grado de homogeneidad social del área; 3) percepción subjetiva de la segregación objetiva y 4) pobreza del espacio urbano. (Bautista, 2008).

El grado de concentración espacial del grupo social y el grado de homogeneidad en el área responden fundamentalmente a la necesidad de identificar los niveles de igualdad existentes al interior de ciertos grupos y las diferencias que guardan respecto a otros, la percepción subjetiva obedece a la necesidad de considerar las interpretaciones de las personas que forman parte de estos grupos y el último aspecto, pobreza del espacio urbano; es fundamental para evaluar las condiciones de acceso a los servicios básicos que debe proveer la ciudad a sus habitantes.

La distribución en el espacio de los diferentes grupos sociales es consecuencia de una compleja interacción entre múltiples factores que comprenden, las actividades económicas, la estructura social, la intervención del estado en la construcción del espacio, el poder adquisitivo de quienes ocupan el espacio y sus preferencias.

Sin embargo en América Latina, es la caracterización socioeconómica determinada a través del ingreso que se explica la segregación, como un fenómeno que tiende a enfatizar gradualmente las diferencias y desigualdades entre diferentes grupos o en el mismo grupo, refiriendo a la proximidad espacial que manifiestan.

De acuerdo con Castillo (2011), Sabatini (2001) sintetiza el proceso de segregación en las ciudades de América Latina en patrones tradicionales que caracteriza en tres condiciones:

1. Concentración espacial de las elites y grupos sociales en ascenso en forma de un eje que parte del centro y se expande hacia la periferia.
2. Zonas pobladas por grupos pobres localizadas en las periferias lejanas principalmente, pero también en ciertas áreas de la ciudad central.
3. En cuanto a las de heterogeneidad de estas dos zonas, la primera registra normalmente una mayor diversidad social, casi la totalidad de la clase alta cohabitando con algunos grupos de clase media e incluso clase baja, mientras que las zonas periféricas presentan tradicionalmente una población socialmente más homogénea.

Transformaciones recientes

1. Nuevas formas residenciales para clases medias y altas localizadas no necesariamente en el eje de mayor desarrollo urbano, y con la instalación de dispositivos de seguridad y separación además de un equipamiento exclusivo de los residentes (fraccionamientos cerrados, gated communities).
2. De manera similar, la concentración de servicios, oficinas y comercios generando centralidades importantes apoyadas en la accesibilidad de vialidad radiales.
3. Desarrollo residencial masivo dirigido a grupos de bajos ingresos localizados fuera de la ciudad, en ocasiones a varios kilómetros de los servicios urbanos más básicos.

4. Pérdida de la continuidad física residencial, lo que algunos llaman fragmentación urbana o ciudad difusa, principalmente en la periferia y en relación con espacios rurales o poblados menores.
5. Algunos centros urbanos experimentan de manera moderada una renovación residencial y de la oferta de servicios, y de la ocupación de grupos medios (conocido como gentrificación)

En estudios recientes, se ha profundizado en el análisis de la división espacial y la relación con la estructura social de las ciudades, en Latinoamérica el proceso de globalización y urbanización ha incidido en un aumento de las diferencias sociales y espaciales, en cuestiones como la expansión de áreas en pobreza en ciudades globales, como el caso de México. Julio Boltvinik, señala que en la Zona Metropolitana del Valle de México, el número de pobres (extremos y moderados) paso de 53.8% en 1984 a 61.3% en 2000 y 56.9% en 2010 y por otra parte, también se registran importantes cambios en el aumento de asentamientos irregulares, en 2012 SEDESOL estimó que en México surgen anualmente 80 mil nuevas viviendas que se asientan en suelo irregular, aspecto que sin duda incide en la división social del espacio en la ciudad (SEDESOL, 2011).

La segregación socioespacial, obliga a revisar los modos y formas en que se constituyen los asentamientos humanos. En este tipo de estudios priman los análisis empíricos sobre realidades urbanas, mayoritariamente en ciudades de tipo industrial ya sean metrópolis o ciudades intermedias y pequeñas. Sin embargo el fenómeno no es exclusivo de las ciudades industriales o de servicios; este proceso existe también en ciudades con vocación turística en las que la ocupación, distribución de la población y las funciones de la ciudad están determinadas por el flujo de capital, el consumo y la capacidad adquisitiva de sus habitantes.

Segregación en ciudades turísticas

Si bien el sector turístico es uno de los más estudiados desde diversas disciplinas, poco se ha escrito sobre la construcción de espacios urbanos diferenciados en el contexto del desarrollo del turismo.

En las ciudades turísticas los espacios urbanos diferenciados son construidos en gran medida por los gobiernos locales, a partir de la dotación preferente que existe para las áreas de consumo de los visitantes. Hiernaux (2005) señala que las ciudades turísticas juegan un papel doble; son receptoras y soporte físico de la actividad; explotando su riqueza natural, cultural e histórica y por otra parte es la infraestructura urbana básica y los servicios especializados los que sirven de soporte al turismo y que junto con la vivienda propician la expansión física de la ciudad.

Una de las características centrales de estas ciudades es la diferenciación espacial interior, por lo general las zonas hotelera y comercial están unidas, mientras que los espacios residenciales se localizan en las periferias. Los visitantes se ven confinados a sitios donde pueden divertirse, ir de compras y descansar, de esta manera pueden separarse de condiciones indeseables, como criminalidad y pobreza; mientras que los habitantes reproducen su vida cotidiana en otros espacios de la ciudad, poco frecuentados por los turistas, lo que resulta en una tensión permanente entre ambos espacios (Judd, 2003 citado en Pérez, 2010:143)

La urbanización turística tiene grandes particularidades como lo es el acelerado crecimiento de la ciudad, producto del fenómeno migratorio por el que es atraída nueva población a los centros de trabajo, el surgimiento de áreas privilegiadas de la ciudad dotadas de infraestructura, servicios y equipamiento urbano de mejor calidad que el resto de la ciudad, clara diferenciación entre los espacios turísticos y los no turísticos, diseño de sistemas de transporte eficaces que garanticen la eficiente movilidad de los turistas, tipo de mercado laboral ofertado para la población migrante.

Como se ha mencionado, los mecanismos de funcionamiento del capital, como la especulación inmobiliaria coexisten con una realidad paralela de la ciudad, que permanece oculta donde tienen lugar relaciones sociales de subordinación y dominio dadas por el sistema en el que se encuentran inmersos y que se convierten en la clara expresión de que la actividad turística fomenta a gran escala el proceso de segregación socioespacial.

Comentario final

El desarrollo de los conceptos y teorías planteadas en este capítulo contribuyen de forma general a establecer las bases para abordar el estudio de la segregación socioespacial en ciudades turísticas, considerando elementos esenciales como el turismo y el proceso de urbanización concebidos como paradigmas del desarrollo económico, así como las posturas surgidas para el análisis de los espacios segregados y la identificación del proceso de diferenciación socioespacial en el marco del sistema económico en el que se encuentran inmersos los países en vías de desarrollo. Mientras que en el contexto de las ciudades turísticas es importante identificar la función del turismo como actividad distribuidora de la riqueza o profundizadora de las desigualdades espaciales existentes al interior de las mismas y que es además objetivo de la presente investigación.

CAPÍTULO II

Cancún: la planeación de la ciudad segregada

En el presente capítulo, se expone un análisis del proceso de planeación urbana de Cancún, concebida como una ciudad de reciente fundación y producto de la acción planificadora del Estado mexicano, surgida en un contexto de reestructuración de la economía global pero que actualmente resalta condiciones de ausencia histórica de mecanismos de planificación y ordenación urbana eficaces, lo que se expresa en servicios públicos obsoletos y deficientes, así como en el envejecimiento de la infraestructura y el equipamiento turístico, carencia de espacios recreativos y de entretenimiento en la zona urbana, pero, sobre todo, la creciente especulación inmobiliaria en áreas de reserva. Y por otra parte el paralelo surgimiento y expansión de asentamientos humanos de carácter irregular, que se traduce en la afectación irreversible de los ecosistemas naturales, y dificultad de acceso y abastecimiento de infraestructura y servicios urbanos, situación que exige mayor intervención del Estado para limitar la expansión de la ciudad en áreas de reserva.

Por lo tanto, se analizarán los instrumentos de planeación y el modelo bajo el cual ha sido diseñada la ciudad de Cancún, así como el proceso histórico de su desarrollo urbano y el impacto ambiental que las políticas y estrategias establecidas en dichos planes han tenido. Por otra parte, se revisarán las tendencias de crecimiento de la ciudad, así como una aproximación a los principales efectos socioespaciales producto de la conformación y estructuración de la ciudad y el desarrollo del turismo.

2.1 Contexto Geográfico del área de estudio

Quintana Roo se localiza en la costa nororiental de la península de Yucatán, con una superficie de 50 843 kilómetros cuadrados que corresponden al 2.6% del territorio nacional. De acuerdo con el Plan Estatal de Desarrollo (2011-2016), Quintana Roo se divide en tres regiones, conformadas por sus características geográficas y socioeconómicas.

Figura 2.1 Localización de Quintana Roo



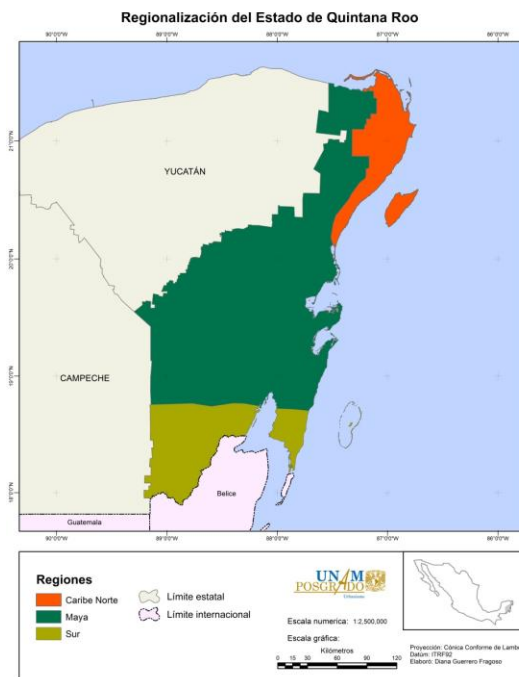
Fuente: www.fonatur.mx

1. *La Región Caribe Norte*. Ubicada en la franja costera noroeste de del estado e integrada por los municipios de Benito Juárez, Isla Mujeres, Solidaridad -en su porción costera- y Cozumel; es la zona más dinámica en términos demográficos y económicos. Su extensión es de 5 199 km², que equivalen al 10% del estado y alberga a dos terceras partes de la población del estado, concentrando en su territorio al 90% de la infraestructura turística.

2. *La Región Maya*. Conformada por la zona continental noroeste del estado, conformada por el municipio de Lázaro Cárdenas, Solidaridad -la porción rural- José María Morelos, Felipe Carrillo Puerto y la porción noroeste del municipio Othón de P. Blanco; abarca 28 307 km² que corresponden al 56% de la superficie de la entidad. Su economía se basa en las actividades primarias –agropecuaria y forestal-, es una región totalmente desarticulada y en estancamiento económico y social.

3. *La Región Frontera Sur*. Comprende la porción restante del municipio de Othón de P. Blanco, su extensión es de 13 288 km², el 26% de la entidad. Sus funciones son administrativas, aunque presenta actualmente indicios de diversificación en sus actividades económicas.

Mapa 2.2 Regionalización estatal de Quintana Roo



Como es visible, el desarrollo desigual de estas regiones está determinado por la actividad turística, siendo la región Caribe Norte el polo de desarrollo regional que actúa como centro de atracción de población.

Cancún es por su parte la ciudad más importante del estado y es además la cabecera del Municipio Benito Juárez, que se localiza en la zona norte del Estado, entre las coordenadas extremas 21° 22' y 20° 43' de latitud norte; al este 86° 44' y 89° 19' al oeste. Tiene como límites, al norte los municipios de Lázaro Cárdenas e Isla Mujeres y el Mar Caribe; al sur con los municipios de Solidaridad y Lázaro Cárdenas. Benito Juárez tiene una extensión de 1,664 km² que representa el 3.27% del territorio del estado y una extensión de costa de 22 km que es aprovechada intensivamente con fines turísticos.

El éxito de Cancún, como centro turístico, se atribuye a su riqueza natural, propia de la fina arena blanca –resultado de la erosión coralina de hace cientos de miles de años- así como sus cristalinas aguas color turquesa, que aunado a sus cálidas condiciones climáticas han hecho de Cancún

la zona turística más importante de México y donde esta actividad se ha consolidado como el motor de la economía de estado.

Figura 2.3 Localización de Cancún



Fuente: Implan Cancún, www.implancancun.gob.mx

2.2. Antecedentes de la ciudad de Cancún

La política turística mexicana

A finales de los años cincuenta, el nuevo modelo de desarrollo económico de México, consideró un proceso de transición de la actividad agrícola a la industrial.

Bajo el nuevo esquema de crecimiento sostenido por la industria, el Estado Mexicano buscó desarrollar paralelamente en las regiones más atrasadas del país, nuevas actividades económicas que se tradujeran en grandes fuentes de empleo y bienestar para la población, fue

así como se dictaron nuevas estrategias de ordenamiento para el desarrollo nacional, considerando el gran potencial turístico de México y priorizando los destinos de playa, como sitios potencialmente atractivos para la inversión nacional y extranjera. Los primeros sitios considerados se localizaron en el litoral del Pacífico, pero fue el Caribe Mexicano el que acaparó la atención, por su gran riqueza natural, desde entonces se visualizó como un centro turístico que en el futuro podría convertirse en un polo de desarrollo y de despunte económico para la región.

La política implementada por el gobierno federal consideró la creación de enclaves turísticos en espacios con potencial para ser urbanizados y con gran riqueza natural y paisajística, para lo cual se destinaron cuantiosos recursos para la construcción de ostentosos espacios que sean aprovechados por el turismo.

Desde entonces el turismo juega un papel central dentro del marco de la política de desarrollo nacional y regional, en el programa de desarrollo sector turismo 1995-2000 se afirma que:

Por su impacto en el desarrollo regional, la generación de empleo y la captación de divisas, la actividad turística es la opción más rápida y viable de desarrollo para algunas regiones del país, que el empleo turístico es de generación rápida, cuesta menos, incorpora más fuerza de trabajo joven y de ambos sexos y que, en nuestro país, el turismo tiene ventajas extraordinarias por sus vecindad con grandes mercados, y, sobre todo, por la singularidad de sus recursos (*Poder Ejecutivo Federal, 1995*)

De forma similar, el gobierno federal en 2001 expresó que:

El turismo es la actividad económica más importante del mundo al inicio del siglo XXI. Su probada capacidad para generar empleo, divisas y para funcionar como motor de desarrollo regional hacen que esta actividad sea una fórmula cada vez más buscada por los gobiernos nacionales y locales de distintas latitudes (*SECTUR, 2001*)

Aunado a esto, desde la década de los setentas el gobierno mexicano ha manifestado su interés por convertir al país en una potencia turística a nivel mundial, campañas como “*hagamos del turismo el futuro de México*” promovida por la Secretaria de Turismo en 2005, plantean consolidar a este subsector de la economía como un eje prioritario dinamizador de la economía nacional.

Sin embargo, de acuerdo con INEGI, en 2000 tan sólo el 6% de la población económicamente activa equivalente a 1.7 millones de personas, se empleaba directamente en el sector turístico,

así mismo se registró que el ingreso por divisas bajo este concepto se había reducido de un 10% en los noventas, a un 6% en 2000.

En el caso mexicano y una vez establecida la política oficial en materia del turismo, las primeras acciones del gobierno federal, se concentraron en la implementación de dos planes principales para el desarrollo turístico:⁵

- I. El Plan Acapulco, que con una inversión de 1 200 millones de pesos estaba orientado a mantener la viabilidad turística del puerto, enfrentando los problemas de contaminación y el crecimiento urbano en áreas inapropiadas.
- II. La creación de tres polos de desarrollo turístico: Ixtapa Zihuatanejo, Bahía de Banderas y Cancún.⁶ En los tres casos el Estado asumió la responsabilidad para favorecer la redituabilidad económica para las empresas turísticas que se establecieran ahí, así mismo asumió la dotación de infraestructura, la legalización de la expropiación de tierras y la capacitación de la mano de obra.

En ambos casos, los planes fueron diseñados bajo la premisa de que el turismo como actividad económica principal actuaría como motor generador de desarrollo, al contribuir al surgimiento de actividades complementarias y diversificadas que influirían en el crecimiento económico de la región de la cuál formen parte.

Cancún: Centro Integralmente Planeado

En México, la política de desarrollo turístico⁷ está enmarcada dentro de una política general de “Planeación para el desarrollo” que tiene como objeto, fomentar el desarrollo de los sectores económicos: agropecuario e industrial, la generación de empleos que trae consigo una redistribución del ingreso y que por ende aminora las marcadas desigualdades socio espaciales; todo ello mediante el apoyo a la iniciativa

⁵Estos planes fueron la respuesta que el Estado dio a los graves problemas sociales y ecológicos generados por el turismo, desde entonces fueron asumidos como paliativos para las crisis que ya comenzaban a impactar a la actividad turística.

⁶ Las diferencias entre Zihuatanejo y Bahía de Banderas con respecto a Cancún, se debían a que en las dos primeras ya existía población y una estructura económica, mientras que Cancún era un área casi despoblada que sólo contaba con la presencia de unas cuentas familias de pescadores, por lo que no se enfrentaron a problemas por la expropiación de tierras.

⁷ Las estrategias y los principales instrumentos para la política turística en México permanecieron estáticas durante tres décadas, las únicas variaciones se referían a los montos designados.

privada y donde el Estado juega tres papeles fundamentales: 1) proveer de infraestructura y 2) ser una de las principales fuentes de financiamiento y 3) crear instituciones especializadas para diseñar y manejar los programas, para cumplir con esta última función, el Estado mexicano creó el Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (INFRATUR) que tuvo como objeto desarrollar nuevas zonas con la encomienda de “las más modernas técnicas de planeación turística” y que más tarde se encargó de promover la participación de inversionistas privados.

En 1974, ambas funciones se integraron en un sólo organismo, que hoy conocemos como el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y que fundamentalmente se encarga de asesorar y otorgar financiamiento para el desarrollo de zonas y proyectos turísticos de interés nacional.

Desde su origen, el modelo de planeación emprendido por FONATUR se ha regido por principios básicos que garantizan el desarrollo sostenible de los centros turísticos, para ello ha incorporado a su práctica siete premisas, bajo la encomienda de hacer de la planeación una actividad factible, participativa e institucional; 1) Integral y de largo plazo, 2) Coordinada y contundente con el plano institucional, 3) Concertada e incluyente con los sectores privado y social, 4) estratégica, 5) Con vigencia jurídica, 6) Factibilidad financiera y 7) Seguimiento y evolución permanente. En la actualidad estos principios están vigentes en todos los proyectos de Centros Integralmente Planeados de México.

Como ya se ha señalado, Cancún es el primer gran proyecto que el gobierno mexicano impulsó como un modelo de la nueva política pública de fomento al turismo, con la finalidad de promover el desarrollo regional en las zonas más atrasadas y aisladas del país.

“En breve se implementará un importante programa integral turístico como medio para fortalecer el desarrollo regional. Su objetivo es no sólo atraer divisas sino emplear los recursos de las propias zonas para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes” (Gustavo Díaz Ordaz, 1969).

Esta declaratoria oficializó la política pública en materia de turismo que el Gobierno Federal implementó en los setenta. Por su parte, en la actualidad FONATUR sostiene que Cancún representa el mayor “éxito” económico entre todas las iniciativas públicas emprendidas por el Estado para impulsar el desarrollo regional.

Como se ha señalado con anterioridad Cancún es una ciudad de reciente fundación, producto de la acción planificadora del Estado Mexicano, creado bajo el concepto de Centro

Integralmente Planeado (CIP)⁸, a través de (INFRATUR) hoy Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), proyecto que se oficializó a partir del decreto presidencial del 10 de agosto de 1971:

“Por el que se declara de interés público la planeación y desarrollo turístico, habitacional, recreativo y de actividades conexas en terrenos de la Isla Cancún y los alrededores de la costa del territorio de Quintana Roo, Delegación de Gobierno de Isla Mujeres” (*Diario Oficial de la Federación, 10 de agosto de 1971*)

Por otra parte, las líneas de acción establecidas por el gobierno federal han sido diseñadas a través de la Secretaría de Turismo, creada en 1974 y por su órgano ejecutor, Fonatur, encargado de la venta de terrenos y la administración del desarrollo de proyectos en el país. Esta política ha impactado a los centros turísticos tradicionales, debido a la tendencia de competencia internacional, así como el avanzado grado de deterioro de los centros tradicionales producto del ciclo de vida de los centros turísticos, el deterioro ambiental y la expansión urbana no controlada (Brenner y Aguilar, 2002).

Cancún, como proyecto, es producto de un modelo de planeación capitalista, justificado por estudios que señalaban a la región como “dotada de características especiales” y que se orientaban a mostrar un sitio que reunía todos los factores de éxito, probados en otros centros turísticos de relevancia mundial.

Los estudios realizados consideraban dos aspectos: el primero, la evaluación de los recursos, considerando el potencial de los recursos naturales y culturales y la variabilidad de las condiciones naturales que pudieran afectar al turismo y el segundo consistió en una evaluación del mercado, para determinar a los consumidores potenciales y sus necesidades, así como los precios por los servicios otorgados.

Como señala García de Fuentes, los estudios fueron herramientas básicas no sólo para la justificación del proyecto sino para probar a los organismos internacionales la viabilidad económica del mismo, como el caso del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que otorgó un crédito de 300 millones de pesos para la ejecución del proyecto y el cual le permitió al sector público dotar de infraestructura básica a la ciudad, considerando:

1. Adquisición de terrenos a través de INFRATUR, a fin de evitar la especulación y preservar la ecología.

⁸ Centros Integralmente Planeados de México: Cancún (1970), Ixtapa- Zihuatanejo (1972), Los Cabos (1975), Loreto (1979) y Bahías de Huatulco (1984).

2. Fumigar y desecar para sanear la zona
3. Construcción del aeropuerto internacional
4. Abastecimiento de agua potable a la zona hotelera y a la población
5. Red de distribución de energía eléctrica
6. Urbanización y construcción de viviendas
7. Instalaciones centrales y redes telefónicas, así como depósitos de combustible (gas, petróleo, gasolina, diesel, etc.)
8. Construcción y rehabilitación del muelle de Puerto Juárez
9. Adquisición de embarcaciones para la prestación de servicios de transporte de Cancún a Cozumel, Isla Mujeres y Puerto Juárez.
10. Construcción de campo de golf
11. Construcción de centro de convenciones.

Por otra parte, la inversión privada destinó, en la primera etapa del proyecto, un monto estimado de 250 millones de pesos, empleados en:

1. Construcción de 1000 cuartos de hotel
2. Construcción de un supermercado para el abastecimiento local
3. Instalación de una sala de espectáculos para la población local
4. Construcción de un centro comercial de lujo, localizado en la zona turística

Es así que en el marco de esta política nacional en 1969 dan inicio las primeras obras del Centro Integralmente Planeado de Cancún.

Las obras de infraestructura y vivienda en Cancún se desarrollaron intensivamente, con una inversión de 204 millones de pesos, paralelamente durante el mismo proceso y dentro del mismo proyecto de Centros Integralmente Planeados de México, se comienza la construcción de Ixtapa Zihuatanejo para lo que se le asignaron 94 millones de pesos. Esta sustancial diferencia de inversión entre ambos puntos pone en evidencia la prioridad que el Estado mexicano le dio a Cancún desde sus inicios. Los primeros hoteles de esta zona comenzaron a operar en 1974 y en este mismo año se concluyeron las obras del aeropuerto internacional.

En 1976, Cancún se consolidó como destino turístico, para entonces contaba con 18 mil habitantes, se habían generado ya más de 5 mil empleos, contaba con 1,500 cuartos de hotel y para el invierno de este año habían arribado más de cien mil turistas.

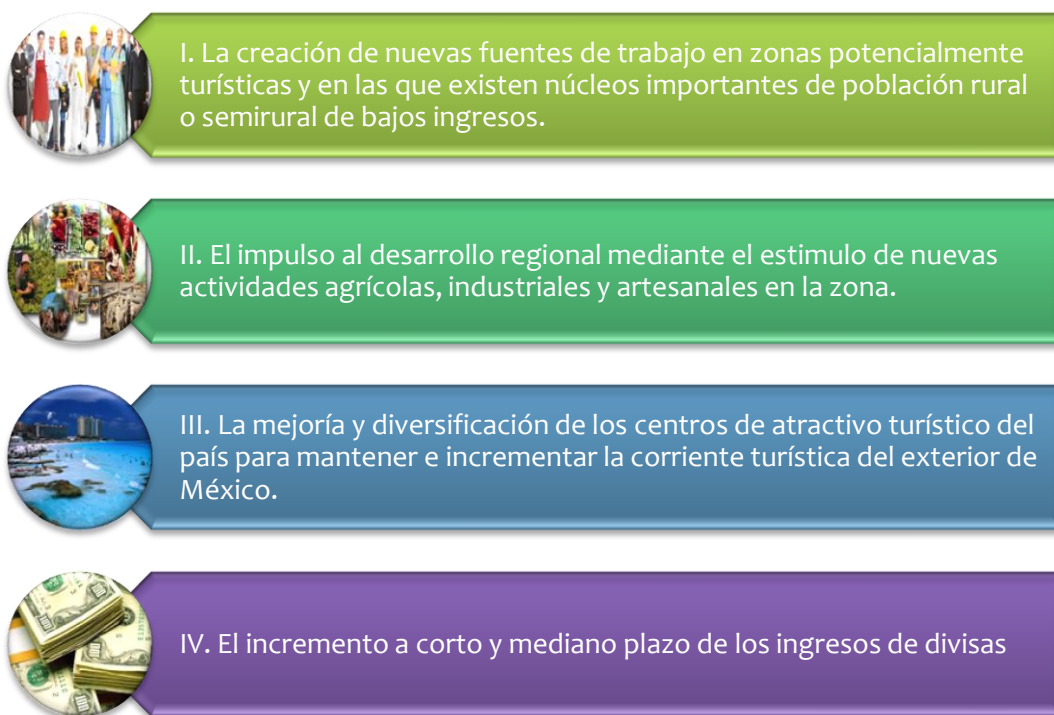
El auge de la urbanización se dio en 1982, cuando fueron construidos 5 mil 700 cuartos de hotel y la ciudad pasó de tener 18 mil a 70 mil habitantes, convirtiéndose así en la ciudad más poblada

de Quintana Roo y lo que trajo consigo que para el periodo de 1983 a 1988 Cancún registrara un despegue explosivo con la construcción de más de 12 mil cuartos de hotel, para entonces la zona urbana se configuró por 200 mil habitantes. Este crecimiento exponencial trajo consigo una mayor demanda de servicios básicos e infraestructura que para entonces ya no eran suficientes para abastecer a la población.

En 1989, Cancún se convirtió en la ciudad con mayor dinamismo del país y para el año 2000 se consolidó como el centro turístico más importante de México y el 6° a nivel mundial (SECTUR, 2001).

El proyecto de Cancún, resume sus objetivos en cuatro puntos principales:

Figura 2.4 Objetivos del proyecto Cancún



Fuente: Elaboración propia basada en el Plan Maestro de Cancún, 1972.

Sin embargo, hacia finales de los años ochenta, se comenzó a cuestionar el modelo de “Centro Integralmente Planeado”, que si bien ha traído para Cancún indiscutibles beneficios económicos también ha hecho visible graves problemas sociales y ambientales, pues algunas políticas contempladas en el plan original nunca fueron desarrolladas, como el impulso a otros sectores de la economía, por lo que este importante polo de desarrollo turístico ha concentrado la riqueza en una pequeña porción del territorio, en términos de ingreso, inversión

e infraestructura; mientras que la población del área urbana ha acumulado las desventajas propias de las grandes ciudades en México, como la saturación de vialidades, carencia de infraestructura y equipamiento urbano, mala calidad de los servicios, problemas para el manejo de desechos sólidos y la propagación de cinturones de miseria, principalmente en las zonas ejidales.

2.3 Planeación y modelo urbano de Cancún

La base del proceso de urbanización turística, en Quintana Roo y en Cancún, ha sido históricamente el consumo de espacios naturales y paisaje, lo cual ha conformado un sistema lineal de ciudades costeras, ubicadas en la franja litoral, estas ciudades concentran el 74% de la población de la entidad, su emplazamiento a lo largo de la línea de costa, contrasta con la existencia de numerosas localidades dispersas con características rural-urbanas y rurales acentuadas. No obstante que la importancia de Cancún estriba en el número de visitantes que recibe cada año y en la derrama económica que aporta a la economía estatal y nacional, su vertiginoso crecimiento turístico, no corresponde con la construcción y mejora de la infraestructura urbana. (Campos, 2007)

Este proceso de urbanización y el modelo urbano generado a partir de ella, ha tenido profundas implicaciones en el desarrollo económico y social de la ciudad. En el ámbito social, el principal impacto se refiere a la mala calidad y baja seguridad del empleo creado y, por otra parte, a los bajos niveles educativos de la población, que reproducen condiciones de desigualdad, pobreza y marginación.

Otro aspecto que no se ha considerado en el modelo urbano es el impacto ambiental del sector turístico producto del acelerado crecimiento de la ciudad y que principalmente se refieren a la calidad del agua, el manejo de los residuos sólidos y la devastación de las áreas naturales protegidas producto del agotamiento de los recursos. De acuerdo con Velázquez *et al* (2007), se tienen identificados cuatro problemas que deben atenderse de forma prioritaria:

- *Deforestación.* Debido a las tendencias de urbanización de la ciudad y el impacto de fenómenos hidrometeorológicos como los huracanes.
- *Afectación de manglares.* Se estima que se ha perdido 50% de los manglares que rodean la laguna Nitchupé debido al mal manejo de la Zona Federal Marítimo Terrestre

- *Fauna silvestre asociada al manglar.* Con la reducción de los manglares también se ha visto afectada la fauna nativa como peces, anfibios y reptiles, que dependen de este ecosistema para reproducirse y vivir.
- *Calidad del agua del sistema lagunar.* La calidad del agua se ha reducido notablemente, como efecto de los rellenos que han alterado la comunicación entre los diferentes cuerpos de agua.

Esta situación pone en riesgo la condición de sustentabilidad que una actividad como el turismo demanda, al ser los recursos naturales y culturales la materia prima para el desarrollo de la actividad y que actualmente sufre grandes impactos.

Entre los problemas que demandan atención prioritaria, señalados anteriormente destacan los niveles de contaminación del agua. En 2011, la Organización de las Naciones Unidas realizó el estudio *Environmental Pollution* en Cancún, los resultados revelaron alarmantes niveles de contaminación en las aguas subterráneas, los pronósticos señalan, que de no actuar pronto esos niveles podían ser 10 veces mayores en 2030.

La región tiene que prestar más atención a las prácticas de desarrollo sustentable y minimizar la contaminación [...] Si dejan que las cosas sigan así, matarán la gallina de los huevos de oro, el turismo. (*La Jornada*, 07 de febrero de 2011)

Esto es producto, de que la ciudad no cuenta con un drenaje sanitario y pluvial para desalojar sus aguas residuales, actualmente son utilizados fosas sépticas y pozos pluviales; mientras que en las zonas con asentamientos irregulares sus desechos sólidos son depositados a cielo abierto, son las fosas sépticas y fugas de alcantarillado las principales fuentes de contaminación, pues sólo el 32% de la población de Quintana Roo tiene acceso a sistemas municipales de tratamiento de aguas residuales, siendo el mar el destino final de estas descargas con alto contenido de contaminantes.

El estudio realizado, reveló también que en los últimos 20 años se ha perdido el 50% del arrecife de coral de esta costa, uno de los hábitats biológicamente más diversos en el planeta, además de que en los últimos 20 años el arrecife ha disminuido su capacidad de regenerarse, producto la contaminación del agua, el desgaste de las tierras de origen, la pesca excesiva y el cambio climático.

En tanto, que para el abastecimiento de agua potable cada vez se requiere mayor volumen de agua para satisfacer la demanda de la población, que es extraída a mayores distancias, para obtener una buena calidad, es así que la actividad turística ha intensificado el deterioro del sistema lagunar en Cancún.

Otra de las graves problemáticas a las que se enfrenta la ciudad es el acelerado proceso de deforestación de la selva y el mangle. La región de selva baja conformada por Quintana Roo, Campeche, Yucatán y Chiapas es el segundo macizo forestal tropical más grande y diverso de América después del Amazonas. Pese a que aún tiene una superficie importante, el desarrollo urbano ha contribuido a la privatización de grandes extensiones, antes tierras comunales, y su consiguiente deforestación.

Al respecto de estos estudios y múltiples manifestaciones de grupos activistas en pro del medio ambiente, los empresarios se han pronunciado por la inminente necesidad de preservar los recursos del destino turístico, por reconocer la riqueza paisajística como la fuente principal de atracción para los turistas.

Es importante también, tener presente que la construcción de la ciudad y en particular la zona hotelera, constituida como un muro de concreto, trajo consigo la devastación de la vegetación natural de playa y manglares, que en la actualidad es causa del alto nivel de erosión de sus arenales y la alta vulnerabilidad a huracanes así, como lo han sido Gilberto en 1988 y Wilma en 2005. Hecho que se sumó a la violación al plan maestro, con el marcaje de alturas de los hoteles situados en la ZH.

Las consecuencias de haber deforestado los manglares ya se han resentido en varias ocasiones. Incluso, en 2006 y 2010 se tuvo que invertir en inyección de arena para que este destino siguiera teniendo como principal atractivo sus payas. En total se han destinado mil 217 millones de pesos, de acuerdo con datos de la Secretaría de Turismo (Sectur). (*El Universal*, 28 de noviembre de 2010).

Es indudable que los efectos de las violaciones a la legislación, reglamentos y programas han acrecentado las problemáticas ambientales de la ciudad. No obstante, no han sido suficientes para ejercer presión a los actores involucrados; pues ha sido poca la participación de los empresarios y aún menor el interés del gobierno local por implementar medidas de rescate y saneamiento de las zonas deterioradas y los ecosistemas afectados pese a las prospecciones que se han hecho de continuar con estas tendencias de degradación.

Luis Arista, subdirector del complejo hotelero Barceló en la zona que reúne siete hoteles y un total de 6.800 habitaciones, explica que su compañía mantiene desde hace seis años la certificación Green Globe, una de las más altas a nivel mundial para el sector turístico en gestión de residuos, agua y consumo energético, así como en responsabilidad social y conservación del patrimonio. "Debemos ser cautelosos con el impacto que generamos para salvaguardar nuestro propio negocio" (*Publico, España, 07 de marzo de 2011*)

Declaraciones como esta revelan el interés fundamentado en la necesidad de preservar su fuente de ingresos, más allá de la conciencia ecológica producto de los efectos ya visibles en el ecosistema y el paisaje de Cancún.

Los instrumentos para la planeación de Cancún

Para poder generar un balance del proceso de planeación de la ciudad turística, es necesario hacer una revisión a la instrumentación del mismo.

El "*Plan Maestro*" de Cancún tuvo un horizonte temporal de 25 años y hasta 1985 fue el único documento rector del desarrollo urbano de la ciudad. El mismo año se publicó el primer Plan Director de Desarrollo Urbano, el cual a su vez tuvo una primera actualización en 1993.

Las pautas básicas de este plan maestro fueron tres:

- 1) La construcción de una *zona turística*, sin áreas residenciales permanentes, bajo el concepto de corredor turístico, con instalaciones hoteleras, centros comerciales, campos de golf y marinas. La zona turística se dividió a su vez en cuatro categorías:
Zona turística A: hoteles de lujo, alejados de la zona habitacional
Zona turística B: casas de veraneo ubicadas en una porción de la laguna y dónde también se localizaría un campo de golf.

Zona turística C: lotes residenciales para la clase alta y algunos hoteles exclusivos

Zona turística D: la zona más próxima a la zona habitacional permanente, que incluye lotes residenciales y algunos hoteles.

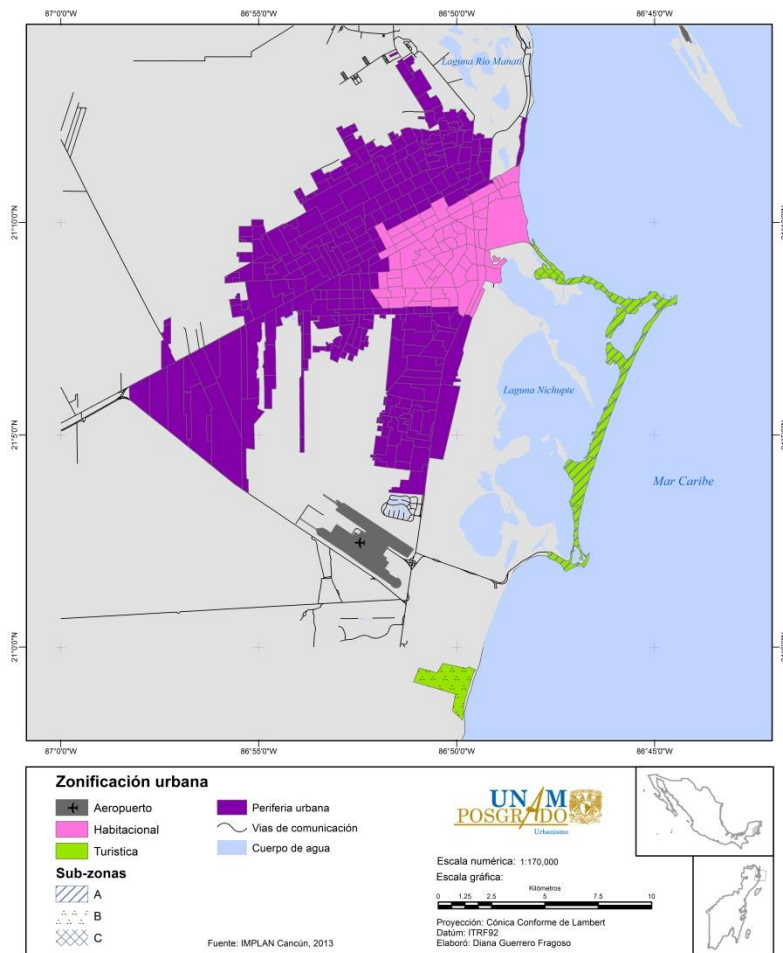
2) La construcción de una zona habitacional para los residentes permanentes, denominada “Ciudad Cancún” que más tarde se conocería como “pueblo de apoyo”, una ciudad integral, en la parte norte de la reserva territorial, planeada para la población empleada en la actividad turística y que prestará sus

servicios en la zona hotelera, en el plan se contemplaban áreas residenciales y comerciales, vialidades, edificios públicos, escuelas, hospitales y mercados, aquí se concentra más del 85% de los cancanenses empleados en la zona hotelera y actualmente se caracteriza por el boom inmobiliario de viviendas de interés social de dos grandes desarrolladoras: Casas Geo y Consorcio Ara.

3) La construcción de un aeropuerto internacional, a un costado del tramo carretero Cancún-Tulum (en ese entonces en construcción), en el macizo continental, al sur de la isla.

El desarrollo de la Zona Hotelera se dividió a su vez en tres etapas. La primera abarcó toda el área de Bahía de Mujeres hasta Punta Cancún y el litoral abierto del Caribe hasta el límite

Mapa 2.5 Zonificación urbana de Cancún

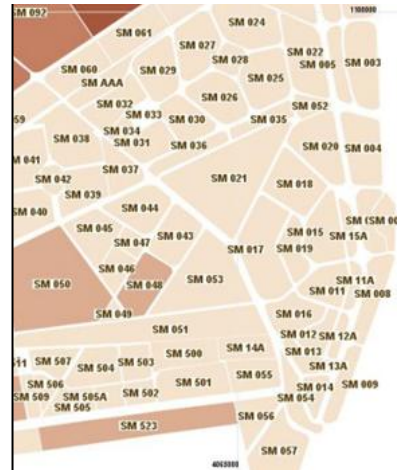


Fuente: elaboración propia con base en IMPLAN, 2012.

interior de la Laguna Bojórquez; la segunda comprendía desde la laguna Bojórquez hasta Punta Nizuc, y la tercera de Punta Nizuc hacia el sur, hasta los límites de la reserva territorial.

El diseño y trazo de la zona urbana genéricamente denominada “ciudad Cancún” respondió al concepto de "supermanzanas", que arquitectónicamente es conocido como "diagrama del plato roto" y que consiste en manzanas de grandes dimensiones, separadas por grandes avenidas. Con ello, se pretendía que a partir de una planeación urbana se pudiera evitar el crecimiento anárquico ya sabido de los sitios donde se impulsa una actividad como el turismo, que atrae grandes flujos de población en búsqueda de un empleo.

Figura 2.6 Trazo supermanzanas



Fuente: Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Cancún

El primer trazo urbano, en Cancún, se realizó en torno a la que habría de convertirse en la arteria principal de la ciudad, la avenida Tulum. Sobre el predio principal de esta zona, se ubicaría, posteriormente, el palacio municipal. Las primeras obras de infraestructura de agua potable (abrir 16 pozos a 30 Km para contar con el vital líquido), de drenaje (perforar más de 100 Km de zanjas para conducir aguas residuales hasta plantas de tratamiento) y de electrificación (traer líneas de conducción desde Tizimín, Yucatán, a 150 Km. de distancia), no se compararon, en dificultad y envergadura, a la obra de ingeniería realizada en la Zona Hotelera. Aquí fue necesario consolidar 240 has de suelo (100 para el campo de golf, 60 para el lote 18 A y 60 para Ruinas El Rey), rellenar de manera directa 80 has (65 para ensanchar la isla y 15 para la carretera que se construyó para el aeropuerto), y dragar 372 mil m³ en los canales Sigfrido y Nichupté, a fin de equilibrar el intercambio de aguas entre el mar y las lagunas.

En 1995, el horizonte de planeación del Primer Plan Maestro fue superado, por lo que es actualizado con un horizonte al año 2020, donde ya se consideró la intervención de los gobiernos estatal y municipal. Para el año 1998, se publica el primer Programa Parcial con el objeto de incorporar la Reserva Sur al desarrollo urbano. A principios del siglo XXI, tienen lugar

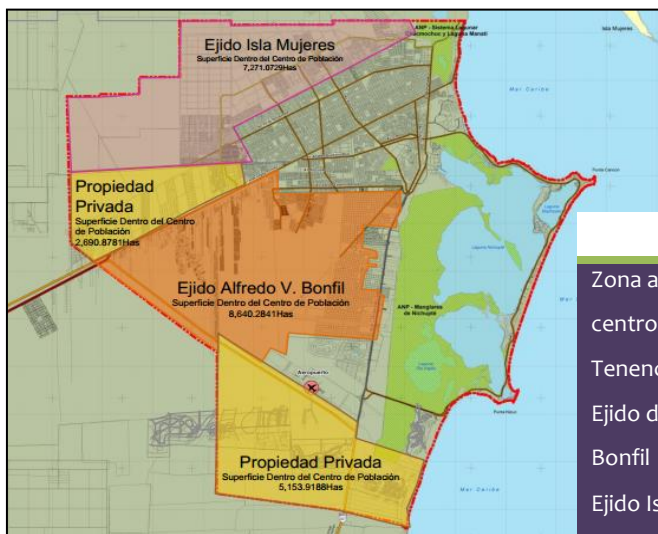
una serie de modificaciones en las acciones de planeación. Lo que hasta entonces se había regulado con un sólo instrumento comienza a requerir de una serie de planes parciales⁹.

En 2005, se actualiza el Plan Director y se publica como Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Cancún, en él se integraron todos los Programas Parciales que habían sido publicados hasta entonces. Tras la publicación del nuevo Programa de Desarrollo Urbano (PDU), se publicó en el año 2006 el Programa de Ordenamiento Ecológico Local (POEL), un instrumento de planeación de competencia ambiental que tiene la finalidad de regular el suelo que no está sujeto al PDU. Ese mismo año se publicaron los Programas Parciales del Complejo Urbano Sur y del Malecón Cancún.

Sin embargo, esta transición en los instrumentos bajo los cuales se ha diseñado y ordenado la planeación en Cancún, han sido insuficientes y no han logrado responder de forma integral a las necesidades de quienes habitan fuera de la zona turística, así como el crecimiento de la mancha urbana a zonas de alto valor ambiental.

Por la condición de tenencia de la tierra y consolidación urbana Cancún se divide en cinco zonas: zona hotelera, el espacio prioritario en los Planes de Desarrollo Urbano; la zona Centro, dos zonas ejidales; Ejido Isla Mujeres y Ejido Alfredo V. Bonfil; y dos áreas de propiedad privada, donde actualmente se realizan grandes proyectos inmobiliarios.

Figura 2.7 Tenencia de la tierra



Fuente: IMPLAN Cancún, 2013

PDUCP 2012

Zona apta para el desarrollo urbano del centro de población de Cancún		31,253
Tenencia de la tierra	Superficie (Has)	%
Ejido de Alfredo V. Bonfil	8,640.28	28%
Ejido Isla Mujeres	7,271.07	23%
Propiedad privada	7,844.79	25%
Total	23,756.15	76%

⁹ En el año 2000, se publica el Programa Parcial de la Reserva Norte; en el año 2001 se zonifica Puerto Cancún, en el año 2003 se publica el Programa Parcial de la Tercera Etapa de la Zona Hotelera y en el año 2004 se publica por primera vez el Programa Parcial del Polígono 112.

Actualmente, Cancún cuenta con 8 Programas Parciales vigentes anexos al Programa de Desarrollo Urbano. Sin embargo, a pesar de contar con un importante número de ordenamientos territoriales, la ciudad no presenta un crecimiento ordenado.

Año	Instrumento de ordenamiento territorial
1985	Plan Director de Desarrollo Urbano (PDDU)
1993	Plan Director de Desarrollo Urbano (PDDU)
1998	Plan Parcial de la Reserva Sur (PPRS) Plan Parcial SMZ523 (PPDU)
2000	Plan Parcial de la Reserva Norte (PPRN)
2001	Plan Parcial SMZ 523 (PPDU) Plan Maestro de Zonificación General de Puerto Cancún
2003	3ra. Etapa ZH (PPDU)
2004	Programa Parcial de Desarrollo Urbano (PPDU) Polígono 11 Límites reserva norte
2005	Actualización (PDDU)
2006	Programa Parcial de Desarrollo Urbano (PPDU) Malecón Cancún Programa Parcial de Desarrollo Urbano (PPDU) Complejo Sur urbano
2008	Programa Parcial Polígono 11

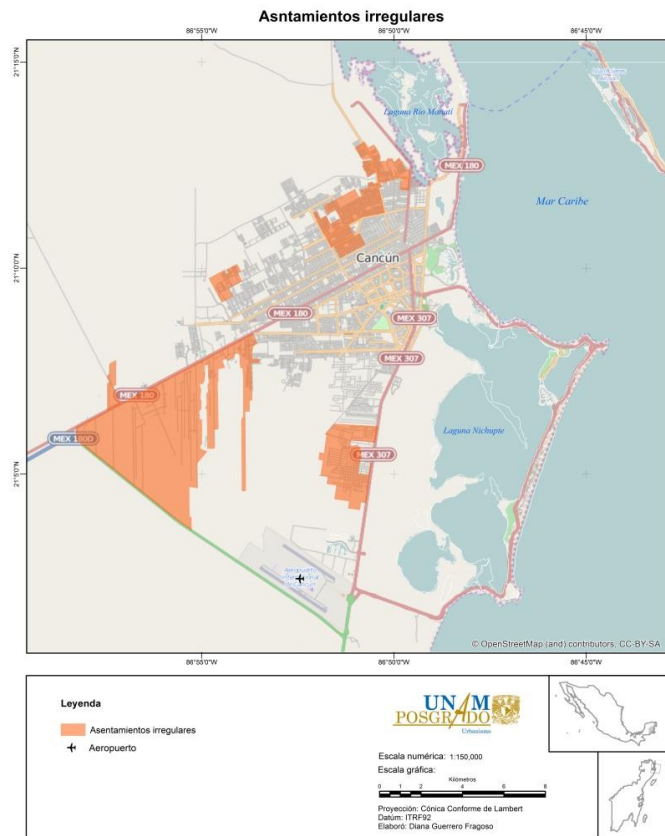
Fuente: elaboración propia con base en IMPLAN, 2012.

De acuerdo con el Plan Estatal de Desarrollo 2011-2016, existen identificados 67 asentamientos irregulares en la ciudad, que representan el 24% de la población de Cancún. Pese a que asentamientos irregulares han existido en Cancún, desde sus orígenes, que comenzaron con campamentos a orillas de la carretera Mérida-Puerto Juárez, fuera de los límites del polígono expropiado por el gobierno federal para que Infratur desarrollara el Centro Integralmente Planeado (CIP), el número de éstos se ha incrementado en la última década¹⁰, como efecto de la constante llegada de migrantes en busca de trabajo que en términos generales alimentaron el crecimiento acelerado de Cancún, saturando a gran velocidad el espacio que el Plan maestro había contemplado para la población trabajadora por lo que los nuevos inmigrantes comenzaron a ocupar terrenos no urbanizados y por lo tanto carentes de servicios.

¹⁰ De las 664 Has del municipio de Benito Juárez el 22% es ocupado por asentamientos irregulares que crecen en la periferia de la ciudad, sin acceso a drenaje y servicios.

En el año 2005, la ciudad de Cancún alcanzó una población de 526 mil 701 habitantes lo que representó el 91.9% con respecto a la población total del municipio de Benito Juárez (572 mil 973 habitantes) para el mismo periodo (INEGI, 2005). En el año 2007, la oferta hotelera de Cancún se conforma por 29 mil 692 habitaciones distribuidas en 161 instalaciones de hospedaje, recibía a 2 millones, 431 mil 748 de turistas (INEGI, 2007).

Mapa 2.8 Localización de asentamientos irregulares



Fuente: elaboración propia con base en IMPLAN, 2012.

A partir de 2007 y hasta la fecha, sobre la avenida Bonampak, en la zona centro de Cancún, se inicia la construcción de grandes desarrollos inmobiliarios caracterizados por edificios verticales, entre los principales, destacan los proyectos de “Porto Cancún”, “Las Olas”, “Novo Cancún” y “Residencial Cancún”, que consisten en departamentos residenciales y oficinas para corporativos de lujo, los que están claramente destinados a segmentos de la población (tanto local como externa) con altos ingresos económicos. Estos proyectos vienen a dar un empuje al desarrollo urbano del centro de la ciudad, la cual en los últimos años ha dejado de formar parte de los proyectos estratégicos de los gobiernos estatal y municipal, ya que todos se han centralizado en las zonas turística y hotelera.

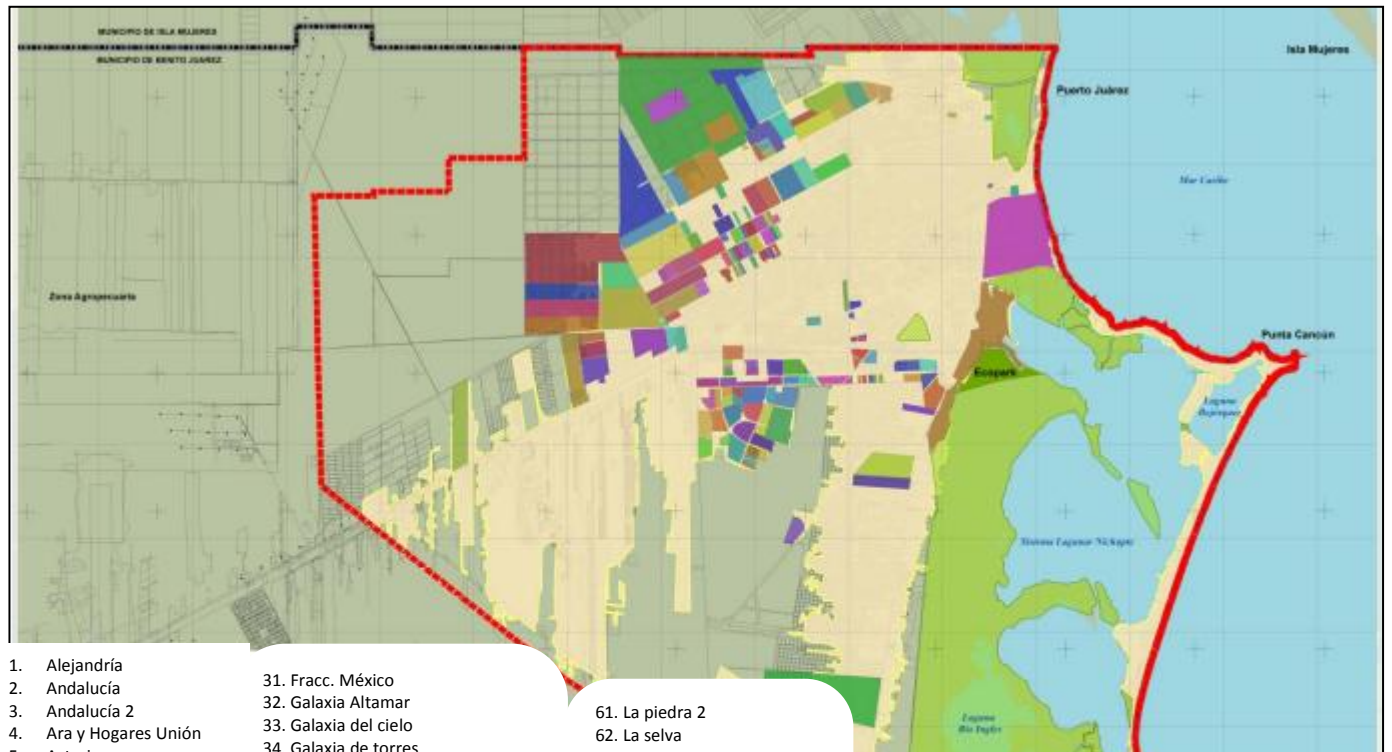
Figura 2.9 Grandes desarrollos residenciales: “Las Olas” y “Porto Cancún” y vista aérea de la zona.



Fuente: www.imvacationsolutions.com, www.casas.mitula.mx y www.luxurycancunreality.com

Pero no son solo estos lujosos desarrollos residenciales los que han tenido lugar en Cancún. A principios de 2010 comenzó la acelerada construcción de vivienda social en la zona noroeste de la ciudad, mismo que no ha frenado hasta la actualidad, hasta 2013 se tenía un registro de 142 proyectos en esta zona.

Fig. 2.10 Localización de nuevos desarrollos de vivienda social



- | | | | | |
|----------------------------|----------------------------------|-------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| 1. Alejandria | 31. Fracc. México | 61. La piedra 2 | 96. San Gerónimo 2 | 120. Reserva del Caribe |
| 2. Andalucía | 32. Galaxia Altamar | 62. La selva | 97. San Gerónimo | 121. Residencial Cantabria |
| 3. Andalucía 2 | 33. Galaxia del cielo | 63. Lagos | 98. San José Bonampak | 122. Residencial los bosques |
| 4. Ara y Hogares Unión | 34. Galaxia de torres | 64. Lagos del sol | 99. Santa fe plus | 123. Residencial Mallorca |
| 5. Asturias | 35. Gran Santa Fe | 65. Las islas | 100. Santa fe plus 2 | 124. Residencial Mallorca 2 |
| 6. Azul Bonampak | 36. Gran Santa Fe 2 | 66. Las islas 2 | 101. Sol de mayas | 125. Residencial Montealban |
| 7. Bahía azul | 37. Haciendas del Caribe Etapa 2 | 67. Las lajas | 102. Terranova | 126. Residencial piedra norte |
| 8. Bahía dorada | 38. Haciendas del Caribe Etapa 3 | 68. Las lajas 2 | 103. Tierra maya | 127. Residencial santa fe |
| 9. Bahía Real | 39. Haciendas del Caribe Etapa 1 | 69. Leonardo Rodríguez | 104. Tierra maya 2 | 128. Residencial villa marino 1 |
| 10. CADU | 40. In house Cancún 2 | 70. Linda Vista | 105. Torres la Guadalupeana | 129. Residencial villa marino 2 |
| 11. Casas Calakmul | 41. In house Cancún Koba amp | 71. Los Almendros | 106. Urbi villa del rey | 130. San Gerónimo 1 |
| 12. Casas Calakmul Etapa 3 | 42. Isla azul | 72. Los héroes 1 | 107. Valle real | 131. San Gerónimo 2 |
| 13. Casas del mar | 43. Izamal 2 | 73. Los héroes 2 | 108. Villa del mar 1 | 132. San Gerónimo 3 |
| 14. Casas del mar II | 44. Jade residencial | 74. Los héroes 3 | 109. Villa del mar 3 | 133. Villas Otoch |
| 15. Cascada IV | 45. Jardines de Bonampak | 75. Los héroes 4 | 110. Villas del puerto | 134. Villas Otoch 2 |
| 16. Cayagua | 46. Jardines del sur | 76. Los santos | 111. Villas del sol | 135. Villas toch 3 |
| 17. Chemuyil | 47. Jardines del sur I y II | 77. Malecón Cancún | 112. Villas del sol 3 | 136. Villas Otoch 4 |
| 18. Ciudad Natura | 48. La esmeralda | 78. Orinoco sol | 113. Villas Morelos | 137. Villas Otoch Paraiso |
| 19. Costa azul II | 49. La Guadalupeana | 79. Paseo de las palmas | 114. Prado norte | 138. Villas Otoch Caribe |
| 20. Cumbres | 50. La Guadalupeana brisas | 80. Paseo de Caribe | 115. Prado norte 2 | 139. Vista Hermosa |
| 21. Don Bartolome | 51. La Guadalupeana cañada | 81. Paseos del sol | 116. Puerto Cancún | 140. Vista Real |
| 22. Ek-Balam | 52. La Guadalupeana cascada 1 | 82. Porto alegre | 117. Puerto Madero | 141. Vista real 1 |
| 23. El arrecife | 53. La Guadalupeana cascada 2 | 83. Prado norte | 118. Real las Quintas 2 | 142. Vitala |
| 24. El Pedregal | 54. La Guadalupeana cascada 3 | 84. Porto belo | 119. Real las Quintas 3 | |
| 25. El Petén | 55. La Guadalupeana Caribe 1 | 85. Prado norte | | |
| 26. El Petén costa azul | 56. La Guadalupeana Caribe 2 | 86. Prado Norte 1 | | |
| 27. El Peten Misolha | 57. La Guadalupeana Caribe 3 | 87. Prado norte | | |
| 28. El Robe | 58. La Guadalupeana Cañada | 88. Privanza stelarís | | |
| 29. El Talisman | 59. La Joya | | | |
| 30. Fracc. Las Américas | 60. La piedra | | | |

Fuente: Implan Cancún, 2012.

Es así que los instrumentos de planeación se han convertido en el respaldo para legitimar la construcción de vivienda que supera la demanda de la población, así como las violaciones hechas en materia ambiental, es así que la instrumentación de los planes parciales se ha convertido en una herramienta que refleja la incapacidad de regular adecuadamente los procesos urbanos de la zona metropolitana de Cancún.

2.4 Balance del Proyecto de Centro Integralmente Planeado, Cancún

Cancún actualmente hace frente a los problemas de las ciudades turísticas tradicionales de México pese al sólido modelo de planeación bajo el cual fue diseñada, siendo la segregación socioespacial el proceso que concentra los efectos de desigualdad entre sus habitantes.

Si bien es cierto que la ciudad está integrada por elementos individuales que interaccionan entre sí, es la simultaneidad de estas interacciones lo que genera la riqueza, variedad, dinamismo e intensidad característicos de la ciudad. No obstante, este esquema se puede manipular para obtener lo que se ha denominado una ciudad en árbol, una ciudad estéril, fragmentada y segregada.

Cancún, como experiencia urbana, alude a la idea “carencia de identidad” y se debe al modelo que se empleó para diseñar la ciudad como CIP, el cual retomó los postulados de la Carta de Atenas, (Le Corbusier, 1943) para crear una ciudad funcionalista. Entre otras cosas, la carta establece a la ciudad como unidad funcional con cuatro funciones básicas, habitar, trabajar, esparcirse y circular, por lo que cada una constituye un sistema separado, establece que las viviendas y equipamientos habrán de agruparse en unidades funcionales autónomas y que las circulaciones peatonal y vehicular habrían de separarse, asimismo establece que la normatividad urbana habría de establecer la zonificación para cada función, “sometiendo a la ciudad al rigor de un plan general”.

A partir de lo anterior podemos darnos cuenta de que Cancún fue diseñada como una ciudad funcionalista “Integralmente Planificada”, donde las unidades funcionales son las *supermanzanas* y donde la planeación y normatividad urbanas, históricamente se han construido en torno a la zonificación.

Es por ello que el análisis de la ciudad turística debe partir desde una revisión al proyecto en general y en segundo lugar al ámbito urbano. De acuerdo con Lungo, los grandes proyectos son una de las expresiones más importantes de la visión neoliberal en la gestión urbana.

“Muchos de los grandes proyectos han contribuido a una mayor segregación socioespacial en las ciudades y al desplazamiento de población pobre (elitización)” (Lungo, 2005)

Históricamente, en aquellos lugares en los que la actividad turística se ha convertido en la base del desarrollo económico de las ciudades y regiones¹¹, esta misma actividad se convierte en —el motor de la segregación socio-espacial, derivando en la agudización de las desigualdades y en la aparición de nuevas formas de diferenciación, que se expresan tanto en el ámbito de la vida social como en la realidad territorial.

Y como el análisis de Lungo refiere, es a partir de los grandes proyectos como Cancún que se genera intensa competencia entre las ciudades, lo que tiende a acentuar el desarrollo territorial desigual, al interior de cada ciudad y entre ellas.

Actualmente el gobierno continúa manifestando su interés por mantener el desarrollo de la actividad en la región, tal como se aprecia en los planes estatales y en FONATUR, a través de su portal web.

Figura 2.11 Visión a futuro de Cancún: Fonatur.

CANCÚN: VISIÓN A FUTURO



Mantener una estrategia de fortalecimiento a la competitividad con el propósito de preservar la calidad del destino, logrando con ello el posicionamiento en el mercado turístico nacional e internacional, aprovechando el inventario de lotes con uso de suelo comercial, de equipamiento, multifamiliar, de reservas y unifamiliar; complementando y diversificando la oferta de productos turísticos, con la finalidad de atraer segmentos de mercado especializados y de alto nivel de consumo.

Fuente: FONATUR, 2013, www.fonatur.gb.mx

¹¹ Varios autores señalan, que todos los centros que recibieron considerables apoyos gubernamentales, han formado enclaves económica y socialmente separados de su hinterland. (Aguilar et al., 1997)

El visible éxito de Cancún como centro turístico de primer nivel ha generado un desencadenamiento de la actividad, que se ha visto reflejado en el incremento e intensidad con que se ha desarrollado el proyecto paralelo denominado “Riviera Maya” que ha desatado la ampliación de infraestructura en este corredor de 86 kilómetros de playa en el que se ha edificado una gran y lujosa zona hotelera, que en 1990 originalmente se extendía de Cancún a Playa del Carmen y que para el año 2000 continuó su expansión hacia Tulum.

Retomando el proceso de desarrollo urbano de Cancún, han existido cinco grandes periodos de crecimiento urbano: 1969-1975, 1976-1983, 1984-1989, 1990-2001 y 2002 a la fecha, estas etapas se han acompañado también de grandes crisis a nivel mundial que han repercutido en la zona, en la mayoría de los casos logró superar esta situación. Sin embargo la calidad de la infraestructura y el equipamiento, así como su competitividad turística se ha visto afectada.

“Partiendo de que el modelo urbano de la ciudad turística de Cancún, es producto de cuarenta años de intervención pública y privada, se presenta hoy en día como un modelo urbano desarticulado, cuya dualidad urbana, expone la opulencia de la zona turística, frente a la precariedad de “las regiones” . La dualidad urbana se aprecia como resultado de la inoperancia de los mecanismos de intervención y planeación urbana, los cuales fueron solo considerados en función de las necesidades del sector turístico, el cual se ha consolidado como rector del proceso de urbanización de toda la entidad.” (Calderon, 2009).

El crecimiento y consolidación de un polo turístico como Cancún, está acompañado de un gran peso económico, donde paralelo a este centro, fueron construidos en México múltiples y diversos centros para el ocio y entretenimiento, productos del modelo industrializador que el país había adoptado, como ya se sabe, desde su origen, la ciudad de Cancún definió a la actividad turística y con ella todas las ramas del sector terciario, como el eje rector de la vida y de la estructura económica y social a partir de este impulso al sector de los servicios se desprendieron actividades económicas que han sido señaladas como benefactoras y favorecedoras del desarrollo y el progreso económico no sólo de Cancún, sino también de toda la península Yucateca.

No obstante, las consecuencias del crecimiento urbano desordenado y anárquico de Cancún generan problemas urbanos como la proliferación y alto flujo de vehículos en la zona hotelera, en el deterioro ambiental, así como la falta de infraestructura y abastecimiento de servicios públicos, lo cual no permite que la población tenga una movilidad intraurbana óptima. Estos

aspectos, evidencian que el modelo urbano se encuentra en crisis, cuestión que limita cada vez más, el desarrollo urbano integral en beneficio de sus habitantes.

“En el modelo urbano de Cancún se observa una ciudad cada vez más polarizada socialmente en cuanto al acceso a la vivienda, se pone de manifiesto, una segregación residencial cada vez más marcada, característica del capitalismo subdesarrollado contemporáneo, donde afloran grandes diferencias en cuanto al tipo de alojamiento, infraestructura y servicios públicos disponibles, mismos que están cada vez más en estrecha relación con el nivel de ingreso de la población.”(Calderon, 2009)

Es por ello que mucho se ha escrito sobre las condiciones de las ciudades que en el Caribe han apostado por el impulso a la actividad turística, refiriéndose a ciudades y centros turísticos que sin duda ha tenido un crecimiento escandaloso pero que en términos generales muestran pocos signos de desarrollo. Autores como Molina (1991) señalan que en Latinoamérica no existe un país que se encuentre estructuralmente comprometido con el desarrollo del turismo, al sostener que si bien el crecimiento económico por la actividad ha sido exponencial, esto no se ha reflejado en la calidad de vida de sus habitantes, es por ello que retomando las posturas discutidas en el capítulo anterior Jiménez (1998) argumenta que:

“El turismo es la resultante de las condiciones económicas políticas y sociales de una sociedad en un momento histórico específico. Y no es posible esperar que la actividad turística proporcione la respuesta a los problemas estructurales de los modelos. Al turismo se ha llegado por la crisis y está bien podría ser la crisis del turismo.” (Jiménez, 1998)

Es por ello, que si bien es cierto el éxito económico que ha tenido el centro turístico más importante del Caribe Mexicano, también es un claro ejemplo de las contradicciones y paradojas ambientales, económicas y sociales.

De acuerdo con Fernández (2007), Cancún enfrenta los mismos graves problemas de la planeación que se reproducen en los centros turísticos tradicionales como el caso de Acapulco, haciendo un contraste del actual Plan Maestro de Desarrollo urbano se hace evidente:

- I. La concepción de desarrollo urbano de Cancún es rígida y carente de visión estratégica. La ciudad se diseñó de acuerdo con el plan maestro, pero no fueron previstos los efectos de la rápida saturación de la ciudad, por causa de la migración.

- II. En el Plan Maestro, el desarrollo regional y la diversificación económica no contempló el surgimiento de otros centros urbanos.

Pese a que se contemplaba la diversificación de actividades económicas no sólo las asociadas a la actividad turística, los proyectos para el surgimiento de una zona industrial donde se pretendía la construcción de una fábrica de hielo, una lavandería industrial y un taller de tubería metálica, no fueron ejecutados; asimismo no fueron proyectados otros centros urbanos, por lo que las actividades económicas y administrativas de la Zona Metropolitana de Cancún se encuentran centralizadas en la ciudad.

- III. No existen mecanismos de atención a las demandas sociales provocadas por el crecimiento urbano

Los planes y programas de desarrollo urbano están focalizados en la zona hotelera, por lo que la zona urbana no ha recibido atención a sus demandas básicas de infraestructura y equipamiento urbano, pero por otra parte se ha permitido el desarrollo creciente del sector inmobiliario en la construcción de viviendas de interés social en la zona noroeste de la ciudad, en espacios carentes de servicios e infraestructura básica.

- IV. Los planes Maestro y de Desarrollo Urbano no se han implementado puntualmente.

Las actualizaciones realizadas a los planes han sido atendidas parcialmente y fuera de los tiempos establecidos.

- V. El manejo administrativo de la zona turística asignado a FONATUR ha limitado los recursos financieros del municipio.

Fonatur no ha perdido presencia en el centro turístico y parte de los recursos obtenidos por el desarrollo del turismo regresan al mismo, mientras que los recursos que el municipio destina para el mantenimiento de la ciudad son mayores.

Por otra parte, y como ya se ha mencionado, la planeación de Cancún basada en un modelo de urbanización de plato roto, perseguía un modelo que buscaba que los habitantes de cada supermanzana tuvieran todo en su espacio, pero el modelo fue superado por el crecimiento poblacional. Cancún surgió con el estigma de la anarquía urbana, de la irregularidad en la tenencia de la tierra y de la polarización social; se comenzó a evidenciar un marcado precarismo entre los obreros y las personas que llegaban a Cancún en busca de nuevas oportunidades, con ideas basadas en el desarrollo social y es en la avenida Chichen Itzá donde se rompe la traza urbana original producto de

los asentamientos de población que comenzaron a ocupar áreas que no estaban consideradas dentro del plan desarrollado por FONATUR.

En este sentido, Cancún termina revelando que parte de su problemática deriva de la reiterada insistencia en aplicar un modelo de planeación hace tiempo superado y que ha pretendido enmendarse con otros instrumentos como los planes parciales.

Aunque si bien es cierto que Cancún presenta la mayoría de los fenómenos sociales que con su planeación se pretendían evitar, el plan maestro si logro contener que estos efectos impactaran a la zona turística, aunque esto obligó al surgimiento de zonas como la colonia Puerto Juárez reconocida como una zona de amortiguamiento o transición donde se asentaron los inmigrantes y por otra parte debe reconocerse que FONATUR no es el único responsable de los problemas socioeconómicos causados por el crecimiento acelerado de los centros turísticos, pues el Estado de Quintana Roo y el Municipio de Benito Juárez han instrumentado planes y proyectos desarticulados que no permiten atender integralmente las necesidades de la ciudad .

Por último, es interesante retomar el análisis del “derecho a la ciudad” hecho por David Harvey, donde aborda la creciente problemática de la división de las ciudades, al hablar del surgimiento de fragmentos privatizados, cuestión que se intensifica en las ciudades de los países subdesarrollados.

“La ciudad se está dividiendo en diferentes partes separadas, con la evidente formación de innumerables «micro Estados». Barrios ricos dotados de todo tipo de servicios, tales como escuelas exclusivas, campos de golf y de tenis, y servicios privados de policía que patrullan el área de modo permanente, se entrelazan con asentamientos ilegales en los que puede disponerse de agua únicamente en fuentes públicas, no existe alcantarillado, la electricidad es pirateada por unos pocos privilegiados, las calles se convierten en barrizales cuando llueve, y donde compartir casa es la norma. Cada fragmento parece vivir y funcionar de modo autónomo, aferrándose tenazmente a lo que ha sido capaz de conseguir en la lucha diaria por la supervivencia.” (Harvey, 2008)

Este fenómeno se presenta crecientemente en las principales ciudades mexicanas y Cancún no es la excepción, su división refleja que no existe un Cancún sino tres: la zona hotelera como la

estrecha franja urbanizada, la ciudad planificada por FONATUR pensada para la clase media y el cinturón de miseria, que concentra la mayor parte de la población y que nunca fue considerada por los planes de desarrollo de la ciudad, Martí (1984).

Por lo que el acelerado crecimiento de la ciudad de Cancún, no hecho más que acrecentar las disparidades sociales entre sus habitantes y el sector turístico.

Como menciona García de Fuentes, los planes unisectoriales impulsan o subsidian particularmente una actividad buscando con ello repercusiones inmediatas; un paliativo a la problemática económica o social, pero también ganancias elevadas a corto plazo para ciertos grupos. Estos grupos “privilegiados” en muchos casos o por lo menos para el caso específico de Cancún, se encuentran concentrados en la actividad hotelera donde la mayor participación está dada a través de concesiones a empresas extranjeras.

Y es por ello que el visible éxito de Cancún, como centro turístico de primer nivel, ha generado un desencadenamiento de la actividad, que se ha visto reflejado en el incremento e intensidad con que se ha desarrollado el proyecto paralelo denominado “Riviera Maya” que ha desatado la ampliación de infraestructura en este corredor de 86 kilómetros de playa en el que se ha edificado una gran y lujosa zona hotelera, que en 1990 originalmente se extendía de Cancún a Playa del Carmen y que para el año 2000 continuó su expansión hacia Tulum.

En el caso de Cancún, a partir de su creación hace 35 años, se generó una dinámica social a partir de la actividad turística, donde a partir de condiciones naturales inmejorables y con una baja concentración de población en Puerto Juárez, se comenzó con la construcción de Cancún como un “polo de desarrollo”.

Por lo que el acelerado crecimiento de la ciudad de Cancún, no hecho más que acrecentar las disparidades sociales entre sus habitantes y el sector turístico, así como propiciar fenómenos surgidos a partir de estas desigualdades tales como inseguridad y violencia.

“Partiendo de que el modelo urbano de la ciudad turística de Cancún, es producto de cuarenta años de intervención pública y privada, se presenta hoy como un modelo urbano desarticulado, cuya dualidad urbana, expone la opulencia de la zona turística, frente a la precariedad de “las regiones”. La dualidad urbana se aprecia como resultado de la inoperancia de los mecanismos de intervención y planeación urbana, los cuáles fueron solo considerados en función de las necesidades del proceso de urbanización en toda la entidad.” (Calderón, 2009).

El modelo urbano de Cancún manifiesta la existencia una ciudad cada vez más polarizada socialmente, donde se han acrecentado las desigualdades entre la población y que ha generado la división del espacio. *“La actividad turística en el Caribe, sin duda ha tenido un crecimiento escandaloso pero muestra pocos signos de desarrollo”* (Palafox, 2003).

El turismo constituye el eje de desarrollo de Quintana Roo, cuyos beneficios se han concentrado en la zona norte del estado y su incremento ha propiciado el surgimiento de una región cada vez más polarizada, reproduciéndose la misma estructura que existía a inicios del siglo XX, en el norte y sur los desarrollos principales y en el centro la zona maya y de reserva con una economía basada en la actividad primaria.

Cancún es un ejemplo de los resultados de este proceso que ha permeado en las condiciones de vida de los habitantes.

“La aparición de Cancún en el escenario del turismo local, regional y mundial, en la década de los años setenta, vino a reconfigurar el desarrollo económico de la península de Yucatán y especialmente de Quintana Roo, constituyéndose en una pieza importante de la actividad económica, donde para el año 2015 se estima una derrama superior a los 25 mil millones de dólares, de acuerdo con estimaciones del gobierno de Quintana Roo, cifra que pese a su magnitud no da una medida exacta de su verdadero impacto socio-económico y espacial” (García, 1979:81)

Si bien este crecimiento económico ha sido sostenido durante las últimas décadas, no se puede dejar de lado que el turismo es una actividad cíclica, en la que la vida de los centros turísticos atraviesan por una etapa de auge, cuando el centro llega a la madurez, pero sigue una fase de declive y envejecimiento asociada al deterioro de la infraestructura, la pérdida de riqueza natural y el surgimiento de nuevos destinos turísticos más competitivos.

Es por ello, que la implementación de un polo como Cancún no puede generar desarrollo regional¹², en un país subdesarrollado como México, pues factores como la dependencia y la falta de integración a un plan global de carácter nacional e intersectorial, así como un

¹² El modelo de desarrollo turístico debe estar inserto y armonizado con el modelo de ciudad, pues es la única forma de lograr una interrelación de todos los sectores que intervienen con el fin común de lograr su desarrollo.

desconocimiento de la estructura regional limita el éxito general del proyecto y resaltan los efectos contrarios.

En Quintana Roo, el turismo se ha convertido en el enclave económico que sostiene al estado, las principales áreas urbanas se localizan en la franja litoral, el 74% de la población se concentra en esta porción del territorio, motivo por el cual los centros urbanos situados a lo largo de esta región conforman un sistema lineal de ciudades, un espacio totalmente urbanizado en el que priman las actividades turísticas¹³, que aportan el mayor porcentaje del PIB a la economía estatal.

Es así, que el modelo general de desarrollo que se ha implementado México y en Quintana Roo es producto del impacto generado por el desarrollo del turismo, que se combina con de un proceso de planeación limitado que sólo contempla el desarrollo local paralelo a la actividad turística, sin considerar el impulso a actividades complementarias.

Comentario Final

La situación actual de la ciudad de Cancún se deriva de una dinámica de crecimiento urbano desordenado, resultante de la alta capacidad de atracción migratoria, lo cual se muestra a través del crecimiento absoluto de la población a lo largo de su historia, donde el constante incremento de la oferta hotelera ha incidido directamente en el crecimiento de la zona urbana. Resultado del análisis expuesto, se puede concluir que:

- El proceso de urbanización tiene profundas implicaciones en el desarrollo económico y social de la ciudad y dado que la ciudad concentra el 98% de la población, los comercios y la industria del municipio de Benito Juárez debe ser abastecida con los servicios y equipamientos básicos, así como impulsar actividades económicas independientes del turismo.
- No obstante que los retos fundamentales de todo ordenamiento territorial son: el crecimiento ordenado de las ciudades, la preservación de su sustentabilidad y la congruencia de los instrumentos de desarrollo urbano, Cancún no ha logrado conjuntar y equilibrar estos principios por lo que es necesaria una revisión histórica de los

¹³ Es necesario demostrar que el diseño de un modelo de desarrollo, requiere de un alto nivel de integración para favorecer los procesos de desarrollo a diferentes escalas.

mecanismos de planeación en cuanto al control y administración del actual desarrollo urbano de Cancún.

- El intensivo proceso de urbanización ha generado profundas implicaciones ambientales, que además de poner en riesgo el desarrollo de la actividad turística, también se traduce en desequilibrios al sistema.
- Es necesario replantear los objetivos y líneas de acción de los instrumentos de planeación existentes, considerar las tendencias y proyecciones de crecimiento para consolidar el crecimiento en la zona centro y frenar la dispersión actual asociada a las nuevas viviendas que de forma irregular se han asentado en la periferia.
- Es fundamental que se considere la necesidad de implementar un instrumento auxiliar de planeación, para que las autoridades municipales de Cancún tomen decisiones y apliquen directrices para un crecimiento urbano ordenado.

CAPÍTULO III

Desarrollo urbano y configuración espacial de Cancún

La diferenciación socioespacial, como se ha presentado a lo largo de esta investigación, es una característica de las ciudades turísticas. En estas ciudades, el turismo tiene efectos notables que son visibles en el acelerado crecimiento urbano, el consumo de ecosistemas naturales y la facilidad para intensificar la dualidad espacial y social. En este sentido, algunos de los principales efectos son los que resaltan a través de la precarización social de los nuevos residentes no turistas, que alimentan la funcionalidad del centro turístico "la mano de obra", así como las condiciones de marginación a las que está expuesta esta población producto del deficiente abasto de servicios públicos y dotación básica de infraestructura y equipamiento urbano.

En la actualidad, Cancún atraviesa por una creciente etapa de descomposición social que resalta altos índices de segregación entre los espacios turísticos y los no turísticos que contradicen el modelo urbano de planeación que tuvo la ciudad y que justificó su diseño de CIP y a partir de ello la planeada diferenciación del espacio urbano y los marcados contrastes entre la zona turística y la no turística.

En este capítulo, se presenta un análisis de la estructura actual de la ciudad, identificando las condiciones de abasto y acceso a servicios. Por último, se hace una revisión a los proyectos recientes que son esenciales para reconocer el proceso y las políticas de desarrollo que continúan configurando la ciudad.

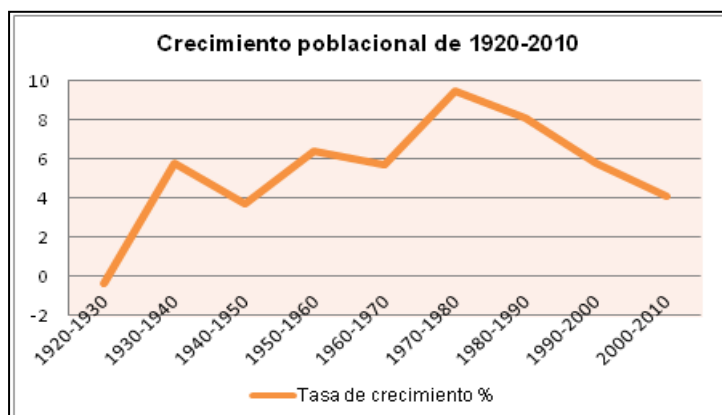
3.1 El poblamiento de Cancún

A mediados de la década de los sesenta comenzaron a plantearse en el escenario nacional políticas de población, encaminadas a poblar los territorios que hasta entonces se encontraban deshabitados, uno de ellos fue el estado de Quintana Roo que en esa época tenía una de las densidades más bajas de todo el

país. Esta política aunada a la política de desarrollo turístico implementada años más tarde disparó las tasas de crecimiento de la entidad.

Las primeras estrategias de poblamiento dadas en Quintana Roo se refieren al impulso a las

Gráfica 3.1 Tasas de crecimiento de población



Fuente: elaboración propia con base en los Censos Generales de Población y Vivienda INEGI

actividades primarias (pesca y agricultura), que décadas más tarde serían sustituidas por la actividad turística. Las tasas negativas de crecimiento de población en el periodo de 1920-1930, fueron superadas a partir de los años treinta manteniendo constante el crecimiento poblacional, hasta 1970-1980, con un crecimiento explosivo de 9.5% producto de la nueva política de desarrollo turístico. Después de la década de los ochenta comenzó un descenso en el crecimiento poblacional, y para 2010 la tasa fue de 4.1%, no obstante de acuerdo con resultados del censo 2010 ésta continua siendo la tasa de crecimiento más alta de México, muy por encima del promedio nacional que para el último periodo fue de 1.4%.

El detonante del acelerado proceso de poblamiento fue sin duda el proceso de apertura de caminos dado en a principios de los setenta, situación que en la siguiente década también se vio influenciada por la construcción del centro turístico, que impactó en el crecimiento poblacional de la Península de Yucatán cuadruplicando su población, pasando de 1,098 061 en 1970 a 4,103 596 habitantes en 2010 y donde Quintana Roo registró el mayor incremento al multiplicar 12 veces su población en 50 años, que se explica por el proyecto Cancún.

Cuadro 3.2 Crecimiento de la población de 1970-2010

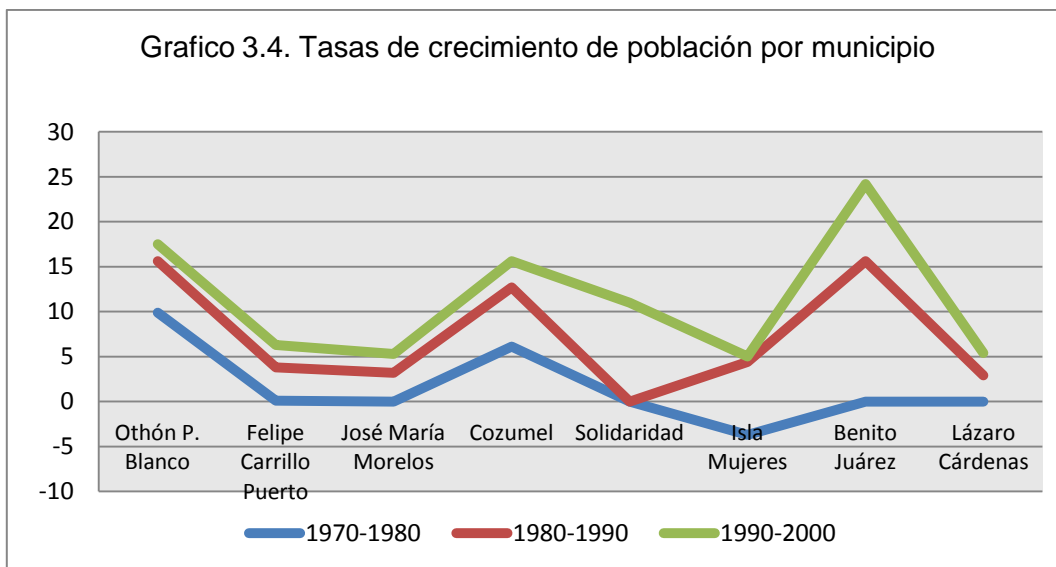
Territorial	1970	1980	1990	2000	2010
<i>Población Total</i>					
México	48 225 238	66 846 833	81 249 645	97 488 412	112 336 538
Península	1 098 061	1 710 271	2 390 402	3 223 862	4 103 596
Quintana Roo	88 150	225 985	493 277	874 963	1 325 578
<i>Población Urbana</i>					
México	28 308 556	44 299 729	57 959 721	72 759 822	87 622 500
Península	685 701	1 207 558	1 810 772	2 560 600	3 426 024
Quintana Roo	32 206	133 511	364 374	721 538	1 166 509
<i>Población Rural</i>					
México	19 916 682	22 547 104	23 289 924	24 723 590	24 714 038
Península	412 360	502 713	580 630	663 262	677 572
Quintana Roo	55 944	92 474	128 903	153 405	159 069

Fuente: elaboración propia con base en datos del Censo General de Población y Vivienda, 1970, 1980, 1990, 2000,2010. INEGI.

En 2010, Quintana Roo tenía una población de 1 325 578 habitantes, equivalente al 1.2% del total nacional, con una población en edad promedio de 25 años, por lo que es considerada una de las ciudades más jóvenes de México.

Hacia fines de los setenta y durante la década de los ochenta comenzó una reconfiguración de la distribución de la población del estado, que influida por la creación de Cancún generó que grandes flujos de población comenzaran a desplazarse a la región Caribe Norte.

Cuadro 3.3 Distribución de la Población de Quintana Roo por municipio										
Municipio	1970		1980		1990		2000		2010	
	Población	%	Población	%	Población	%	Población	%	Población	%
Quintana Roo	88 150	100	225 985	100	493 277	100	874 963	100	1 325 578	100
Othón P. Blanco	36 347	41.2	97 999	43.3	172 563	35	208 164	23.8	244 553	18.4
Felipe Carrillo Puerto	32 314	36.7	32 506	14.4	47 234	9.6	60 365	6.9	75 026	5.7
José María Morelos	***	***	18 372	8.1	25 179	5.1	31 052	3.5	36 179	2.7
Cozumel	12 622	14.3	23 270	10.3	44 903	9.1	60 091	6.9	79 535	6
Solidaridad	***	***	***	***	***	***	63 752	7.3	159 310	12
Isla Mujeres	6 867	7.8	4 731	2.1	10 666	2.2	11 316	1.3	16 203	1.2
Benito Juárez	***	***	37 190	16.5	176 765	35.8	419 815	48	661 176	49.9
Lázaro Cárdenas	***	***	11 917	5.3	15 967	3.2	20 411	2.3	25 333	1.9
Tulum	***	***	***	***	***	***	***	***	28 263	2.1
Bacalar**	***	***	***	***	***	***	***	***	32 000	
** Bacalar, fue declarado municipio el 02 de febrero de 2011, por lo que para el censo 2010 se contabilizó como parte de Othón P. Blanco *** Sin dato										
Fuente: elaboración propia con base en el Censo General de Población y Vivienda, 1970, 1980, 1990, 2000, 2010.										



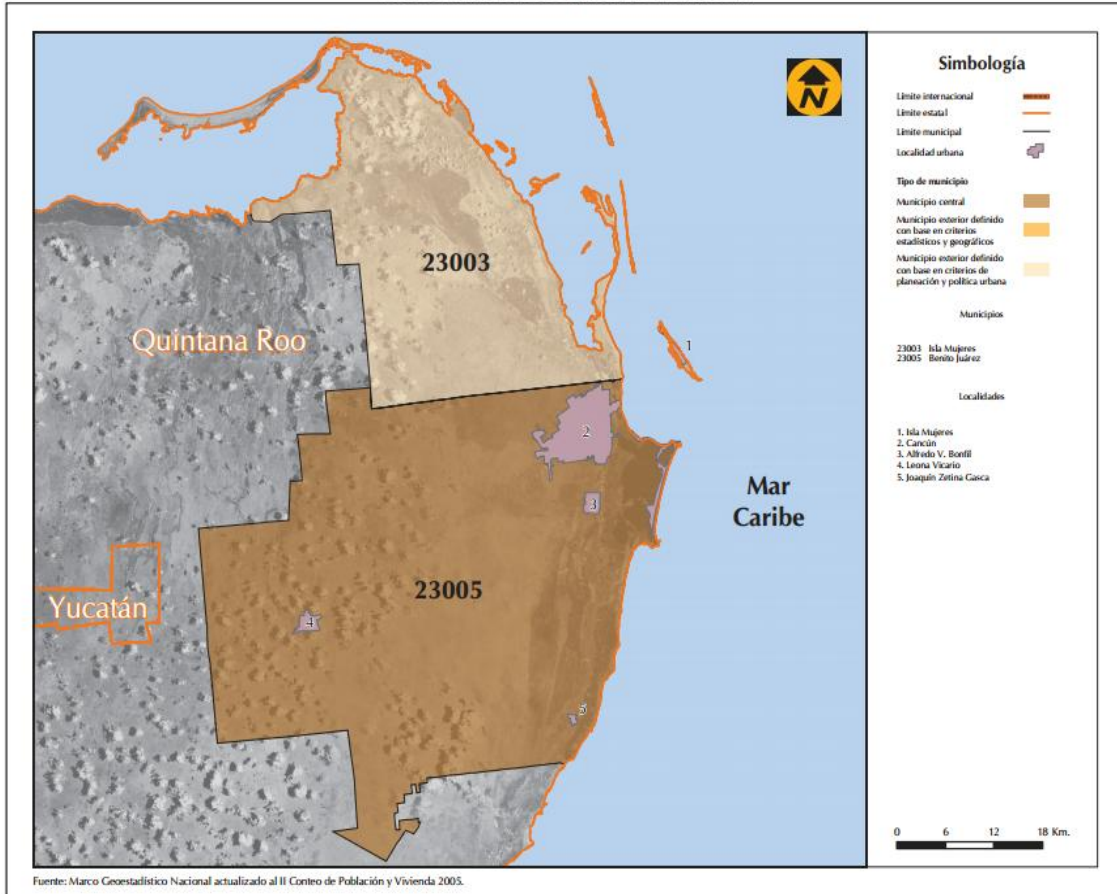
Fuente: elaboración propia con base en el Censo General de Población y Vivienda INEGI, 1970, 1980, 1990, 2000, 2010

En el contexto del Sistema Urbano Nacional en 1990, Cancún fue reconocida como la primer ciudad media de Quintana Roo (con una población entre 100,000 y un millón de habitantes) por lo que INEGI reconoce la existencia de la primer Zona Metropolitana de Quintana Roo¹⁴. Es así como las principales áreas urbanas de la entidad se localizan en la franja litoral, conformando un sistema lineal de ciudades, donde se asienta el 74% de la población del estado.

En 2010, Cancún, cabecera del municipio de Benito Juárez, registró una población de 628 306 habitantes equivalente al 95% del total municipal y con una densidad promedio de 314.8 hab/km² cifra que explica una dispersión de la ciudad en la ocupación del espacio.

¹⁴ La Zona Metropolitana de Cancún fue definida bajo criterios de política urbana y funcionalidad, esta conformada por Benito Juárez e Isla Mujeres y contiene 5 localidades: Cancún, Isla Mujeres, Alfredo V. Bonfil, Leona Vicario y Joaquín Zetina Gasca, tiene una superficie de 3 010 km², una densidad de 25.3 hab/ha y una tasa de crecimiento de 8.8%.

Figura 3.5 Zona Metropolitana de Cancún



Fuente: INEGI, CONAPO 2005

Migración

En 2010, de acuerdo con datos arrojados por el Censo, la tasa migratoria de Quintana Roo fue de 8.7% ocupando el segundo lugar a nivel nacional después de Baja California Sur. En cuanto a la población residente no nacida en la entidad, se tiene el 54 % de los habitantes nacieron fuera del estado situándose por encima del promedio nacional de 18.4% y pese a que este dato se redujo respecto al de 2000 con 56.4% continuaba siendo el primer estado a nivel nacional con el más alto porcentaje de habitantes nacidos fuera de la entidad.

Lo anterior se explica por el alto grado de atracción que tuvo el crecimiento de la actividad turística en Cancún, que contribuyó como factor principal para incrementar la tasa migratoria. Como señala (Aguilar *et al*, 2006).

“Uno de los rasgos más notables de los Centros Turísticos Integralmente Planeados son sus altas tasas de crecimiento demográfico, en muchos casos por arriba del promedio nacional. Algunos de estos centros –como es el caso de Cancún y Playa del Carmen- no existían hace treinta o veinte años y se empezaron a desarrollar a partir de poblaciones sumamente pequeñas o inexistentes, en las que las expectativas de las grandes inversiones turísticas que se generaron atrajeron una gran cantidad de población migrante”. (Aguilar, Graizbord y Sánchez, 1997:160)

La migración de población al Municipio de Benito Juárez es el principal motivo de su crecimiento poblacional, que con una tasa anual de 5.6 %; es el segundo más alto de Quintana Roo, la razón de esta migración como ya se ha establecido, se debe al desarrollo económico producto del turismo que se traduce en una enorme fuente de empleo que no se encuentra en muchas otras zonas, sobre todo rurales, del sureste del país. Como señala Aurora Sierra:

“[...] el origen del polo turístico, en los años setenta, propició un gran desplazamiento de población, que por condiciones socioeconómicas desfavorables en sus lugares de origen, así como por la oferta de trabajo, decidieron trasladarse a Cancún en busca de mejores condiciones o para cambiar su vida. En primera instancia, cuando se dio inicio al proyecto turístico, no se contaba con ningún tipo de servicio o apoyo en el espacio de arribo, pues era selvático y baldío. Sin embargo, muchos campesinos mayas de la región decidieron trasladarse como peones u obreros, básicamente llamados para trabajar en la construcción de caminos, hoteles y los primeros servicios. En ese momento, debido a la apertura de ciertos tipos de empleos se posibilitó la entrada y permanencia de población de origen maya. La necesidad de mano de obra barata y poco calificada para levantar la ciudad propició que cada vez más hombres y mujeres decidieran cambiar su lugar de residencia. Los primeros inmigrantes comentan que las mujeres que llegaron en un inicio a los terrenos de trabajo fueron cocineras de los campamentos donde dormían y se alimentaban los trabajadores”. (Sierra, 2007:79).

La estructura inicial del mercado de trabajo estuvo dirigida a población indígena, pero con la entrada en funcionamiento del destino turístico comenzó también la diversificación de actividades y empleos, disminuyendo así la oferta para los trabajadores menos calificados, que pese a este nuevo panorama de falta de empleo no regresaron a sus lugares de origen, por el contrario continuó llegando población para buscar emplearse en la zona .

3.2 Dinámica económica de Cancún

De acuerdo con el Programa de Desarrollo Urbano de Benito Juárez, el municipio de Benito Juárez *-siendo Cancún la ciudad turística principal-* genera el 64% del Producto Interno Bruto

(PIB) del Estado, por lo cual se sitúa dentro de los tres municipios de mayor PIB del país, mientras que el PIB per cápita asciende a \$106,936.99. Por otra parte, de acuerdo con el informe anual 2012 de la Secretaría de Desarrollo Económico de Quintana Roo, Cancún contribuye con el 8% del PIB turístico nacional y el 60% del PIB turístico de Quintana Roo, estimándose una contribución anual superior a los 450 millones de dólares en impuestos federales y más del 40% de la recaudación a nivel estatal. No obstante, mantiene uno de los niveles más altos en deuda directa a nivel nacional por \$8, 161 millones de pesos al año 2010 (IMCO, 2011).

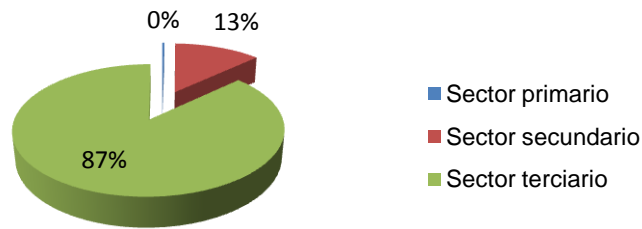
“La mayoría de las empresas están relacionadas directa o indirectamente con el turismo. Esta actividad es la rectora del desarrollo económico de la entidad y de municipio, y es por ello que ineludiblemente es la que impulsa al resto de las actividades de la economía”. (*Programa de Desarrollo Urbano de Benito Juárez, 2011-2013*).

En la actualidad, el sector de la construcción se ha consolidado como uno de los principales por su papel como generador de fuentes de empleo, debido a la demanda del sector turístico para la construcción de hoteles, centros comerciales, unidades habitacionales y espacios recreativos; por lo que es en la actualidad la segunda actividad económica más importante a nivel local y estatal.

Por otra parte, la participación porcentual de la población ocupada por sector económico a nivel estatal y municipal, ha registrado una disminución en el sector primario¹⁵, mientras que el sector terciario ha continuado con una tendencia creciente que ha mantenido desde la década de los ochenta, que se explica por la actividad turística en la región y la gran atracción que estas zonas ejercen para incorporar cada vez más empleos al sector terciario; de esta manera se estima que el sector terciario absorbe al 85.2% de la PEA lo que denota la tercerización de la economía local. De acuerdo con *Perspectiva estadística (INEGI, 2012)*, el 86.8% de la Población Económicamente Activa Ocupada de Cancún se empleaba en el sector terciario, el 12.7% en el secundario y el 0.3% en el sector primario.

¹⁵ La actividad agropecuaria se ha reducido por dos factores principales: 1) las limitaciones físicas del suelo y clima, así como su poca rentabilidad por lo que la producción es prácticamente para autoconsumo. 2) el desarrollo del turismo, que se ha convertido en la principal fuente de empleos.

Grafico 3.6 Distribución de la PEA por sector económico



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2012

El sector turismo

Desde el punto de vista económico, el sector turístico se compone de un conjunto de actividades estrechamente relacionadas y que generan la circulación de dinero como son transporte, hotelería, entretenimiento, actividades recreativas, preparación de alimentos y actividades comerciales. Aguilar et al., menciona que:

“Las actividades turísticas deben en principio dividirse en dos grupos: aquellas que son “puramente” turísticas y que posiblemente no existirían sin la presencia de visitantes, tales como hoteles, agencias de viajes o ciertos tipos de transportación; y aquellas que son “parcialmente turísticas”, que atienden tanto a las necesidades de los visitantes como de los residentes y que ante la ausencia de los primeros simplemente se verían disminuidas pero seguirían existiendo, como sería el caso de la renta de automóviles, restaurantes o venta de *souvenirs*”. Aguilar, Graizbord y Sánchez (1997).

Es así que, por sí mismo el turismo ejerce dos impactos fundamentales: 1) El generado sobre el comercio, propio de la demanda turística por el simple acto de viajar y por el consumo de servicios como alojamiento y alimentación; lo que genera oportunidades de negocio para el país y la localidad receptora y 2) El impacto redistributivo de la actividad, donde los turistas que en muchos casos proceden de países desarrollados, gastan parte de su renta disponible en países cuya renta es inferior.

Entre los principales servicios consumidos por los turistas destaca el hospedaje y en el caso de Cancún¹⁶ este sector ha registrado un importante crecimiento, principalmente producto de la inversión privada que ha impulsado el desarrollo de grandes empresas hoteleras de origen

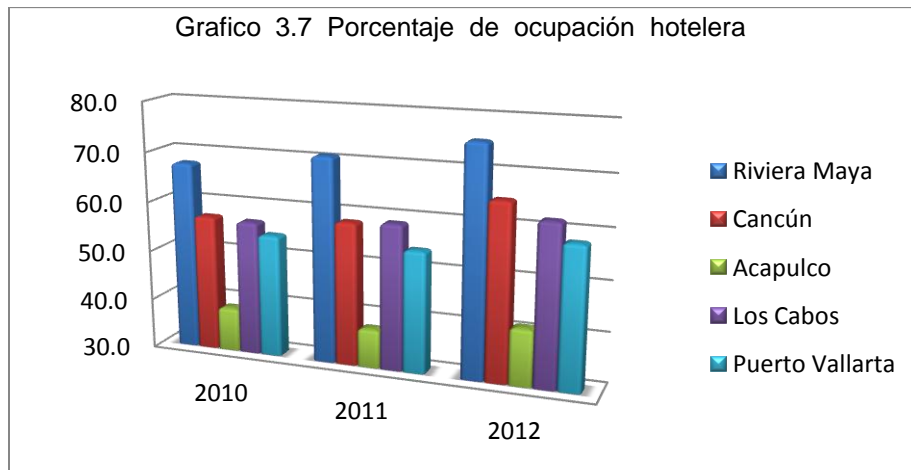
¹⁶ Cancún es el segundo destino turístico con mayor inversión extranjera en materia de hotelería, la primera posición la ocupa la Ciudad de México.

extranjero, de acuerdo con datos de la Secretaría de Economía en 2000 el 74.9% de los hoteles

Destino	Número de cuartos disponibles promedio	Número de cuartos ocupados promedio	Porcentaje de ocupación hotelera promedio
---------	--	-------------------------------------	---

contaban con Inversión Extranjera Directa cifra que para 2010 ascendía al 84.3%.

Sin embargo este incremento en la inversión al sector hotelero de Cancún se ha dado paralelo al crecimiento que a partir de 2010 ha registrado la Riviera Maya y que prácticamente ha desplazado a Cancún al segundo sitio en cuanto al porcentaje de ocupación hotelera.



Fuente: elaboración propia con base en Data Tur, cifras 2013

En cuanto al porcentaje de ocupación hotelera, se observa que los cinco principales destinos turísticos de playa en México, han incrementado su ocupación hotelera en el periodo de 2010 a 2013, destacando el crecimiento de la Riviera que en 2012 tuvo una ocupación de 75.6% mientras que Cancún se mantuvo en 65.1% y pese a que la crisis de 2011 redujo su ocupación hotelera en 0.7%, en la Riviera Maya aumento un 4%, incrementando así la brecha que diferenciaba la ocupación en ambos centros turísticos.

Cuadro 3.8 Ocupación hotelera 2010-2012

	2010	2011	2012	Variación		2010	2011	2012	Variación		2010	2011	2012	Variación	
				2010-2011	2011-2012				2010-2011	2011-2012				2010-2011	2011-2012
Riviera Maya	33,309	33,656	34,629	4.0%	2.9%	22,548	26,166	26,166	16.0%	9.4%	67.7	71.0	75.6	7.9%	4.5%
Cancún	29,403	29,182	29,206	-0.7%	0.1%	16,823	19,011	19,011	13.0%	11.3%	57.2	58.5	65.1	7.9%	6.6%
Acapulco	18,055	18,419	18,419	2.0%	0.1%	6,989	7,600	7,600	8.7%	9.5%	38.7	37.7	41.3	2.6%	3.6%
Los Cabos	11,707	11,804	12,049	2.9%	2.1%	6,650	7,475	7,475	12.4%	7.3%	56.8	59.0	62.0	5.2%	3.0%
Puerto Vallarta	10,713	10,824	11,563	7.9%	6.8%	5,870	6,739	6,739	15.5%	14.8%	54.5	54.2	58.3	3.8%	4.0%

Fuente: elaboración propia con base en Data Tur, cifras preliminares, 2013

Las cifras de la derrama económica derivada del turismo en el estado en el período enero-diciembre, muestran un crecimiento significativo de 4.9 por ciento, respecto del mismo período del año anterior; observándose que, con excepción de Cozumel, el resto de los destinos obtuvieron variaciones positivas de importancia para cada localidad como se muestra en el cuadro siguiente.

Por otra parte, debe destacarse que pese a la mayor afluencia y ocupación hotelera de la Riviera Maya, la derrama económica principal continúa siendo la generada en Cancún con 2,920 millones de dólares en 2011, mientras que la Riviera generó una derrama de 2,274 millones de dólares, aunque en ambos casos se generó un crecimiento de 4% y 7% respectivamente, en relación al periodo anterior.

Fig. Cuadro 3.9 Derrama económica en millones de dólares

Destino	2010	2011	2012	Diferencia % 2011-2010	Diferencia % 2012-2011
Cancún	2,780.63	2,920.93	3,745.81	5.0%	28.2
Cozumel	521.78	491.43	---	-5.8%	---
Chetumal	53.43	56.30	---	5.4%	---
Isla Mujeres	42.21	47.78	---	13.2%	---
Riviera Maya	2,124.79	2,274.53	---	7.0%	---
Estado	5,522.84	5,790.97	---	4.9%	---

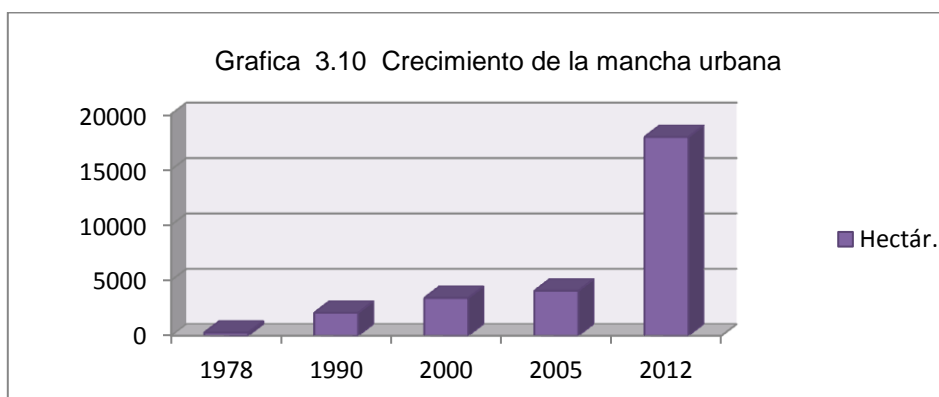
Fuente: elaboración propia con base en SEDETUR, Quintana Roo

3.3 Estructura urbana de Cancún

Las ciudades turísticas tienen una dinámica interesante pues cumplen una función doble. Por un lado son receptoras de visitantes que "consumen" los espacios de la ciudad más atractivos - aspecto que obliga a ofrecer escenarios diversos y de calidad para los visitantes, así como la constante búsqueda de la diferenciación de otros espacios generando "competitividad entre los espacios turísticos"- y, por otra, parte la infraestructura de la ciudad, así como los servicios que brinda la misma, sirven de soporte al turismo; convirtiéndose junto con el desarrollo inmobiliario en los promotores de la expansión física de la ciudad, que aunado al surgimiento de los servicios "paralelos" como transporte, comercio y elementos administrativos-gubernamentales que son indispensables en la cotidianidad de sus habitantes. (Hiernaux, 2005:127; Anton, 1999:19).

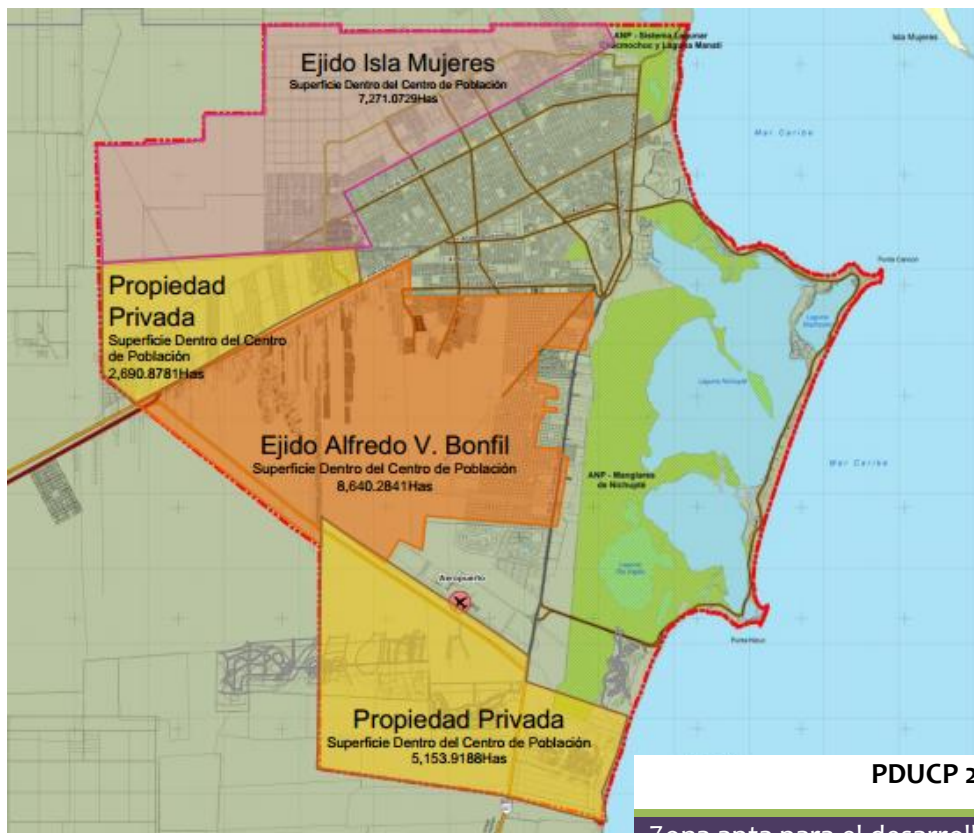
Es en este sentido que destaca una primera diferenciación espacial producto de las condiciones sociales, pues si bien es visible una distinción entre los espacios turísticos y los espacios de los residentes, también existe una distinción interna digna de ser analizada.

Cancún se concibe como un polígono de 12, 7000 hectáreas, con un área disponible para desarrollo urbano de 31,253 has. Está dividido en 4 secciones: la zona turística, que cubre el 14.39% de la superficie total; la urbana que abarca 21.65%; la de conservación ecológica con 25.57% y 38.89% destinados a otros usos. (*Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Cancún. 2012*)



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, (2012)

Figura 3.11 Evolución del crecimiento de Cancún



PDUCP 2012

Zona apta para el desarrollo urbano del centro de población de Cancún		31,253
Tenencia de la tierra	Superficie (Has)	%
Ejido de Alfredo V. Bonfil	8,640.28	28%
Ejido Isla Mujeres	7,271.07	23%
Propiedad privada	7,844.79	25%
Total	23,756.15	76%

Fuente: IMPLAN Cancún, 2012.

Retomando la zonificación expuesta en el capítulo anterior, dónde se presenta el diseño original de la ciudad, ejecutado a través del Plan Maestro, resalta en la ciudad un diseño urbano que desde su trazado se convirtió en el elemento diferenciador del centro turístico.

En el este apartado el análisis se presentará en dos grandes rubros: El *espacio turístico* (Zona hotelera) y el *espacio no turístico* (Zona habitacional) considerando en este último la división de la zona urbana entre lo previsto y diseñado por el Plan Maestro y la zona periférica de la ciudad que creció desbordadamente superando las estimaciones de ocupación de la Zona habitacional planteada originalmente.

A. ZONA TURÍSTICA (ZT).

Constituida por 86 hoteles, con 30,990 cuartos aproximadamente y 194 predios turístico-residenciales.

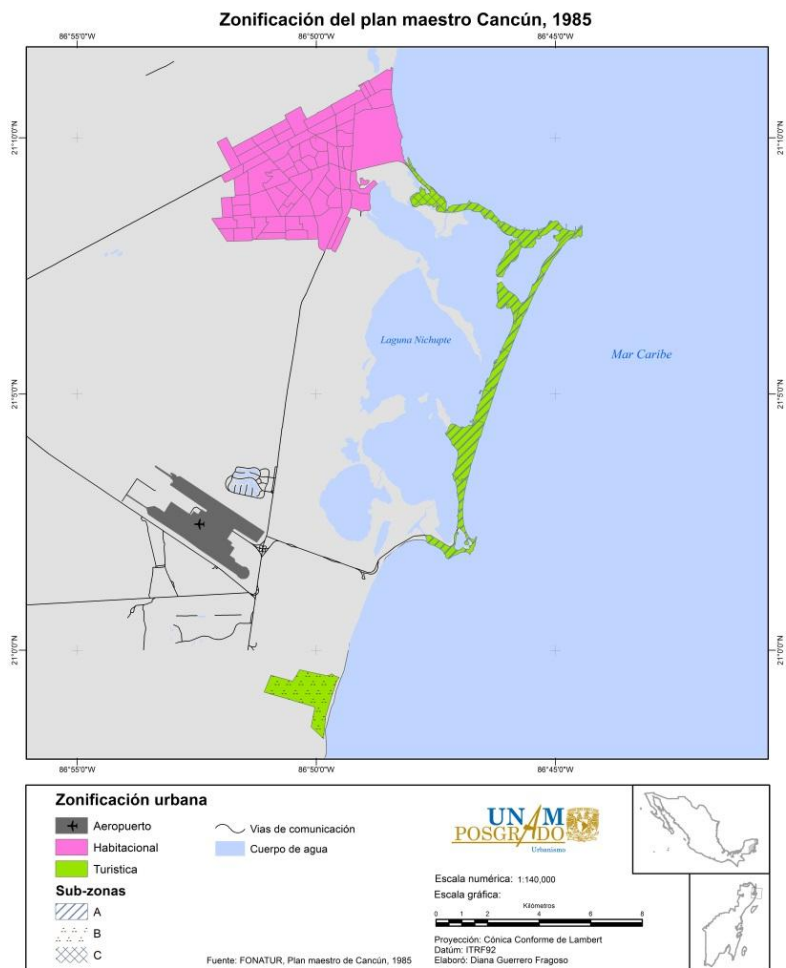
En la zonificación urbana de Cancún, se ha denominado un uso de suelo para el sector turístico y de servicios que comprende los usos:

TH. Turístico Hotelero. Posibilita el establecimiento de hoteles, condhoteles, condominios de tiempo compartido, conjuntos de apartamentos y villas turísticas.

TR. Turístico Residencial. Posibilita el establecimiento de villas, oficinas y comercio.

THE. Turístico Especial. No especificado

Mapa 3.12 Zonificación del Plan Maestro



Fuente: elaboración propia con base en IMPLAN, 2012

CT. Comercio Turístico. Zonificación sólo permitida en el polígono de la zona hotelera, autoriza el establecimiento de centros comerciales, tiendas departamentales, acuarios, restaurantes, entre otros.

S. Servicios turísticos y Recreativos. Servicios de playa, campos de golf, instalaciones náuticas y especiales.

La ZT es reconocida como el espacio dotado con la mejor infraestructura para el desarrollo de la actividad turística, diseñado para funcionar con 22 mil habitaciones según el Plan Maestro, en 1993, con la actualización al Plan Director de Desarrollo urbano se estableció como límite 30 mil 990 cuartos de hotel. En un estudio hecho en 2011 la Universidad del Caribe reportó que el polígono de la zona hotelera registraba en el segundo trimestre de 2011 28 mil 255 habitaciones¹⁷, con lo que en pocos años se cubriría la cifra límite¹⁸.

Sin embargo la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente informó que en un segundo polígono de la zona hotelera se encontraron 7 mil habitaciones más de las aprobadas por el PDU, con lo que la cifra límite se ha rebasado.

Aparentemente este argumento fue reconsiderado por el gobierno municipal de Benito Juárez, que en julio de 2014 derogó el PDU 2012.

“El PDU fue derogado por la actual administración porque supuestamente permitía una sobredensificación de la zona hotelera de hasta 69, 000 cuartos hoteleros. En la actualidad, el documento que rige temporalmente los lineamientos urbanos, densidades y usos de suelo del municipio es el PDU aprobado en el 2005, que otorgaba a la zona hotelera de Cancún una densidad máxima de 31,000 cuartos hoteleros.

Aunque el argumento central de la administración de Paul Carrillo de Cáceres para derogar el documento fue que sobredensificaba la zona hotelera, los cambios propuestos por esta administración también están incrementando ese parámetro y proponen pasar de 31,000 hasta las 46,000 habitaciones.” *El economista, 15 de julio de 2014*

¹⁷ Esta cifra comprende cuartos hoteleros, residenciales y condominales.

¹⁸ “En el municipio de Benito Juárez (donde se ubica Cancún), por cada cuarto hotelero hay alrededor de 20 habitantes; dice el informe que el Cemda preparó para la consulta pública del PDU.” “Noticaribe, 09 de enero de 2011”

No obstante, actualmente están por aprobarse nuevos proyectos para la zona turística, que comprenden lujosos condominios, campos de golf y nuevos hoteles, según se ha revelado en el nuevo Programa de Desarrollo Urbano.

“Francisco López Reyes, director municipal de Turismo, informó que con la próxima apertura del hotel Real Inn y la Marina Turquesa, aunado a la inauguración que se dio hace menos de un mes de una tienda de conveniencia de lujo, se redujo de 12 a 9 los predios que se encuentran abandonados en la zona hotelera de Cancún.

El funcionario destacó que a principios del próximo año se presentará un proyecto de rehabilitación de Plaza Zócalo y de Party Center, lo que disminuirá aún más los lotes baldíos y se brindará una mejor cara de la principal zona económica del destino.

Refirió que aunado a estas inversiones, dijo que también a mediados del próximo mes se inaugurará el hotel Royalton en Puerto Morelos que sumará una cantidad importante de habitaciones a la oferta de Cancún.” (Noticaribe, 13 de noviembre 2014)

Estos argumentos caen en serias contradicciones que evidencian la invalidez de los instrumentos de planeación y los reglamentos existentes.

En 2010, la titular del Fondo Nacional del Fomento al Turismo, Adriana Pérez Quésnel, señaló que "la zona turística de Cancún tiene capacidad para construir hasta 40 mil cuartos de hotel" refiriéndose a la aprobación dada para la construcción del proyecto del hotel Bi&Di en la zona de La Herradura, en el espacio de Playa Delfines, pese a que es necesario un cambio de uso de suelo, pues por su proximidad a la zona arqueológica conocida como "las ruinas del rey" este terreno no podía ser vendido. Sin embargo, FONATUR negoció la venta con el consorcio italiano ofreciendo el predio con uso de suelo comercial a 4 niveles (C4) viable a Comercial Hotelero 12 niveles (CH12).

Imagen 3.13 Predio vendido por FONATUR a Bi&Di



Fuente: foto propia 16 de enero 2013

El nuevo Plan de Desarrollo Urbano de Cancún anticipa llegar a 49 mil cuartos en la zona hotelera, mientras que para la zona centro de la ciudad, se disminuyeron las densidades y el número de pisos. La titular del Instituto Municipal de

Planeación de Cancún (IMPLAN), se refirió así a las modificaciones al PDU que permiten mayores densidades en la Zona hotelera:

“El número de cuartos en zona hotelera es de un total de 49 mil cuartos, cuando el (PDU de Cancún) derogado tenía 64 mil, y es significativo el descenso y responde a lo que los servicios de infraestructura -agua, luz, drenaje- soporta la zona hotelera”, y por otra parte también se hicieron “ajustes”, empezando porque el número de pisos no irá más allá de 18 pisos, aunque habrá casos, de acuerdo al volumen de predio, que se pueden autorizar hasta 20 pisos. (*Noticaribe, 01 de julio de 2014*)

Decisiones políticas de esta magnitud han sido las responsables del crecimiento urbano de la zona turística y por otra parte pese a que FONATUR funge únicamente como un agente de ventas¹⁹ sus funciones han ido más allá, ejerciendo presión para la aprobación de los cambios de uso de suelo, ante el Estado y el Municipio; es por eso que en 40 años FONATUR ha comercializado más del 98% de sus propiedades en Benito Juárez, actualmente le quedan cinco predios por vender: dos en la zona de playas y tres en Malecón Tajamar.

Cabe señalar que la ZT actualmente cuenta con la mayor intervención urbanística, así como por la inversión pública destinada para su funcionamiento, aunado a los Planes Parciales diseñados para el mejoramiento y atención de la zona hotelera, que han dictado pautas para el desarrollo vertical de la ciudad.

Por otra parte, la intervención pública ha sido participe del proceso de privatización del espacio y los atractivos turísticos, en particular en lo referido al uso y aprovechamiento de las playas para la población local, que si bien constitucionalmente son públicas al ser territorio federal en la realidad son una extensión más de los lujosos hoteles construidos sobre la franja de dunas. Es por ello que el municipio, a través del Programa de Recuperación de Playas reconoce la existencia de 9 accesos a playa sobre la franja de la zona hotelera: Playa Delfines o Mirador, Playa Ballenas, Playa Marlin, Playa ChacMool, Playa Gaviota Azul, Playa Caracol, Playa Tortugas, Playa Langosta y Playa Las Perlas. Esto es un mecanismo de distinción en el acceso a la Zona hotelera, no sólo para los residentes sino también para los turistas nacionales y extranjeros que llegan a Cancún sin un paquete “all include”.

¹⁹ FONATUR es responsable del mantenimiento de la zona hotelera de Cancún con un presupuesto de 100 millones de pesos anualmente destinado para las áreas ajardinadas (camellones y zonas en áreas públicas); plantas de tratamiento, y el asfalto del boulevard Kukulcán y de los puentes Calinda, Caleta y Nizuc.

Figura 3.14 Localización de playas públicas



Fuente: www.semarnat.gob.mx

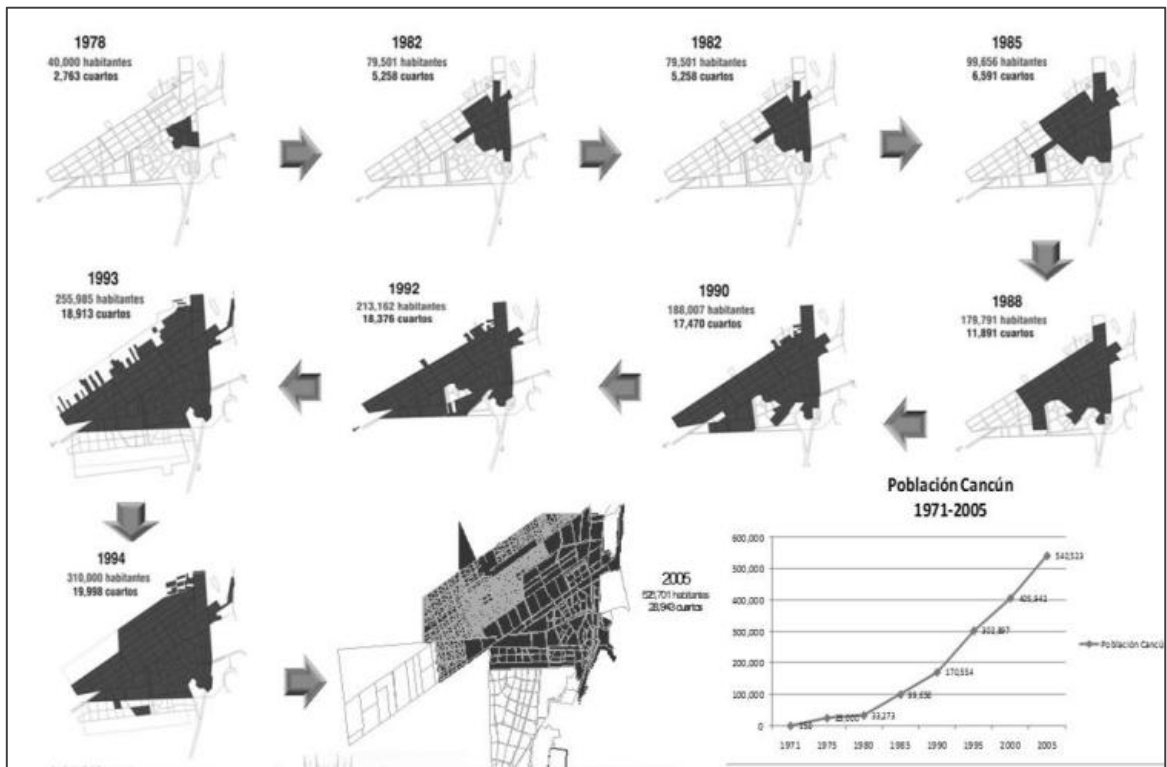
B.ZONA URBANA (ZU).

La zona habitada comprende dos espacios: el centro urbano diseñado por FONATUR caracterizado por su traza y la periferia urbana conformada por viviendas de origen irregular.

El centro urbano planificado

Denominada "Ciudad Cancún", es el espacio que dentro del Plan Maestro se consideró para ser ocupado por la población permanente que se emplearía en el centro turístico, un espacio dotado de todos los elementos de equipamiento y servicios necesarios para el funcionamiento de la ciudad (escuelas, hospitales, parques, zonas comerciales y edificios de gobierno), estructurada por 600 supermanzanas, es la que caracteriza la zona habitacional para la clase media. Se conformó originalmente por un área con capacidad para recibir a 30 mil habitantes, lo que fue rebasado en la primera década de su existencia, cuando en 1990 fueron construidas casi 40 mil viviendas.

Figura 3.16 Crecimiento urbano de Cancún



Fuente: Martínez, 2011

Las supermanzanas permiten el flujo continuo perimetral en el que se incluyen glorietas y circuitos viales con el propósito de reducir la presencia de semáforos y propiciar mayor movilidad reduciendo el número de nodos conflictivos a la circulación. La circulación perimetral se da en vialidades de dos y tres carriles que permiten velocidades medias y altas. La vialidad interior se da en forma de calles de uno y dos carriles de baja velocidad que forman circuitos en forma de herradura. Las parcelas residenciales siguen el trazo de estas vialidades en herradura. Las supermanzanas tienen pequeños parques y andadores peatonales de libre acceso, los cuales se ubican frente a las fachadas principales de las casas y las circulaciones interiores de las supermanzanas.

Usos de suelo

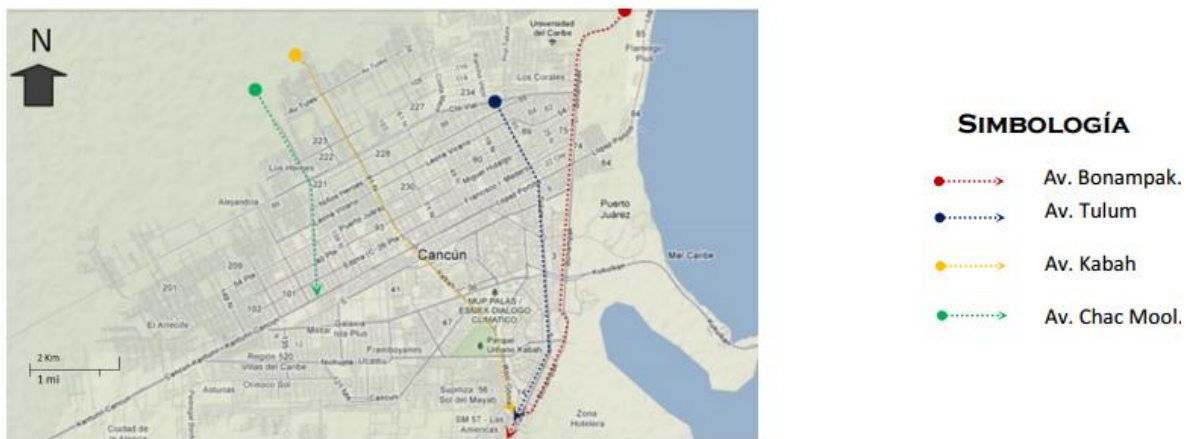
El Plan de Desarrollo en 1982 proponía el uso mixto comercial en las supermanzanas 2, 4, 5, 22, 24, 25 y 28 en las fachadas a las avenidas Tulúm, Carlos Nader, Yaxchilán, Cobá, Tankah y

SunYanChen. Actualmente el frente comercial ha proliferado y existe en casi todas las fachadas de las supermanzanas, estos patrones también se han reproducido en los nuevos fraccionamientos de la ciudad en los que también ha modificado el diseño arquitectónico original y creando un paisaje heterogéneo. En los costados sobre las Av. Tulúm y Xcaret se encuentran usos comerciales.

Actualmente sólo la supermanzana 20 tiene un uso eminentemente habitacional de densidad media, aunque muchas de las viviendas situadas aquí, se encuentran en un acelerado proceso de deterioro y abandono.

La zona urbana se conecta con la zona turística por una vía de acceso *Boulevard Kukulcán*, sobre la franja litoral de la zona hotelera es uno de los elementos que si bien sirven para comunicar la zona turística con la ciudad también contribuye al aislamiento del turista con su entorno y el contexto de la ciudad, es notoria la diferencia entre las construcciones que se localizan en la entrada a la ZH y las que aún forman parte de la ciudad.

Figura 3.17 Principales vialidades



Fuente: Martínez, 2011

Los usos comerciales se encuentran divididos en dos: el uso comercial de barrio o colonia que se da a pequeña escala y el uso comercial masivo que se localizan a lo largo de la Av. José López Portillo que conduce a la salida a Mérida. En menor medida, la Av. Kabah se está volviendo un nuevo eje del comercio masivo.

Las actividades industriales se han concentrado en el Boulevard Luis Donaldo Colosio, que conduce al aeropuerto y entronca con la autopista Cancún-Tulum. El Blvd. Colosio se ha vuelto

una zona industrial con una ubicación estratégica cerca del aeropuerto y de la salida al corredor de Cancún Norte.

Es necesario señalar, que durante el desarrollo de esta tesis y la fecha de conclusión de la misma, el gobierno municipal a través de la Dirección General de Desarrollo Urbano del Municipio de Benito Juárez y el Instituto municipal de planeación de Cancún, no atendieron a la solicitud de la presente para acceder al plano Oficial de usos de suelo de Cancún, habiendo señalado que dicho documento se encontraba en actualización, pese a que se tuvo acceso al PDU anterior, esta información nunca se ha vertido en el documento oficial para conocimiento público; por lo que en esta investigación no se presenta un documento oficial sobre los usos de suelo de la ciudad.

Algunos analistas políticos señalan, que esto se debe a las constantes modificaciones hechas a causa del creciente número de solicitudes de cambio de uso de suelo que se han realizado en la última década.

“Se triplican en Cancún las solicitudes de cambio de uso de suelo, [...] este incremento revela que la gente empieza a cumplir con las autorizaciones de ley, señaló el Subdirector de Desarrollo Urbano de Benito Juárez” (*Sipse*, 23 de agosto de 2011)

Aunado a los múltiples escándalos referidos a los crecientes negocios del presidente municipal Paul Carrillo y varios ex alcaldes de Benito Juárez, quienes pretende desarrollar un complejo hotelero dentro del Área de Protección de Flora y Fauna (APFF) “Manglares de Nichupté”.

“El proyecto turístico que incluye la construcción de dos mil 39 cuartos de hotel, ay se ofrece en el mercado inmobiliario y una de las promotoras es la empresa Corporativo Jaguar, propiedad del ex presidente municipal Gregorio Greg Sánchez [...] asimismo se pretende cambiar el uso de suelo del área de reserva a turístico hotelero (TH) en una extensión de diez hectáreas”. Oro negro, 30 de julio 2014.

Esto como antesala de que en 2008, se reveló que en la administración anterior (Alor Quesada) existía un faltante de recursos, además de documentación correspondiente a 17 direcciones, el mayor porcentaje de ellos, correspondiente a la Dirección de Desarrollo Urbano.

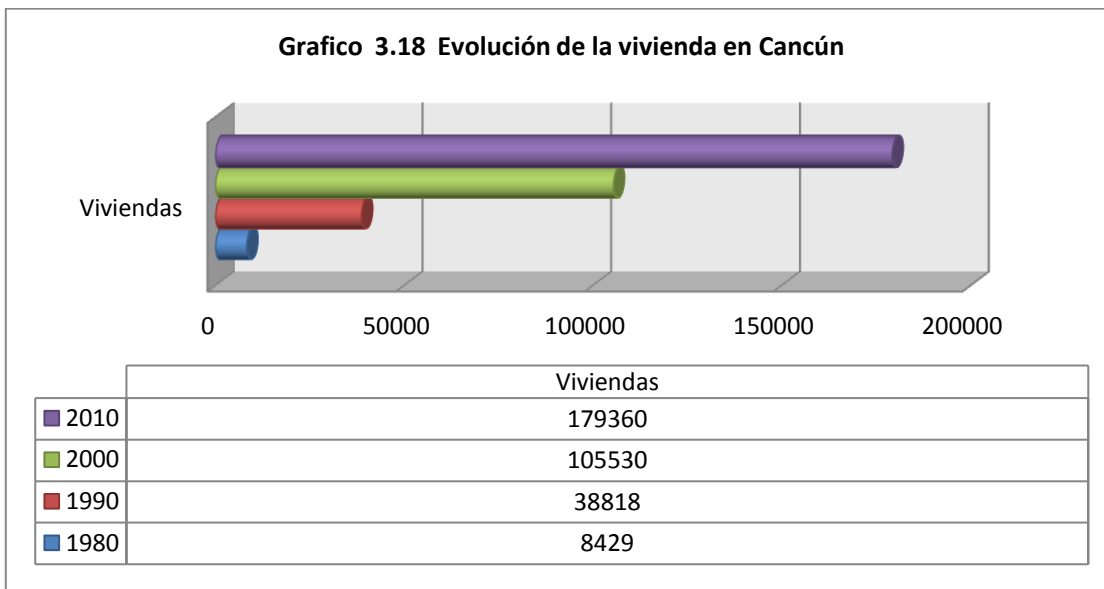
“En conferencia de prensa convocada para dar a conocer el avance de las auditorías practicadas en la administración de Alor Quesada, el munícipe, quien asumió el cargo en abril pasado, dijo que en proceso de entrega hubo un faltante de 2583% de la documentación correspondiente a 17 direcciones. Así mismo, aseguro que se han detectado irregularidades en actas de cabildo, en la glosa general

administrativa y en la entrega de concesiones en uso de suelo; a parte se detectó enajenación de bienes sin sustento legal [...] Detalló que áreas como la dirección de Desarrollo Urbano falta 63% de la documentación, lo que agrava la situación por la cantidad de obras que no se pueden verificar” (Proceso, 5 de junio de 2008)

Estas declaraciones contribuyen a evidenciar que las modificaciones en los cambios de uso de suelo se dan principalmente por la presión inmobiliaria y/o intereses particulares (primordialmente de los empresarios), y no con base en dictámenes técnicos que justifiquen los cambios.

Vivienda

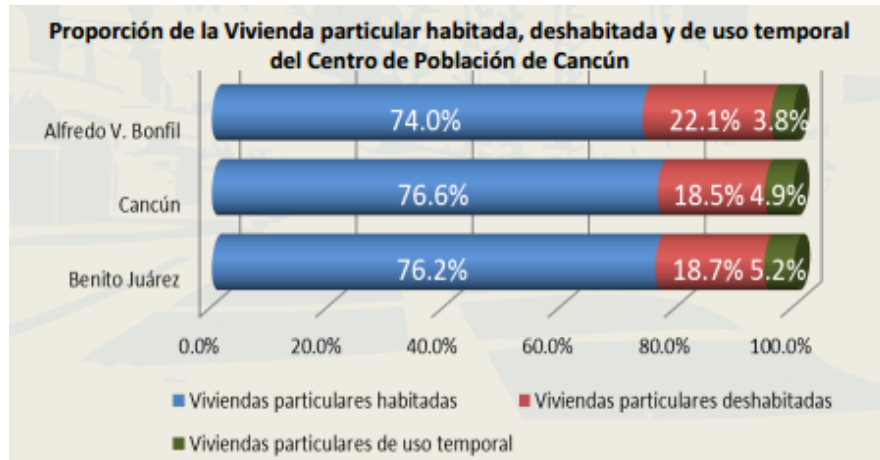
El creciente proceso migratorio a la ciudad aceleró el proceso de urbanización y propició una oferta de vivienda cada vez mayor. Sin embargo el alto costo de la vivienda, la dificultad para obtener un crédito y la inaccesibilidad a créditos para los empleados informales generó el abandono de un gran número de viviendas. De acuerdo con el censo de 2010, en Benito Juárez existen 14, 406 viviendas deshabitadas, equivalente a 18.5% del total de vivienda existente en la ciudad; siendo el segundo caso de desocupación de la entidad después de Solidaridad.



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, (2010)

Este fenómeno se explica porque la población se ha trasladado a la periferia de la ciudad, pues han encontrado en los asentamientos irregulares la oportunidad para acceder a una propiedad a menor costo y que a mediano plazo sea regularizado y abastecido de servicios.

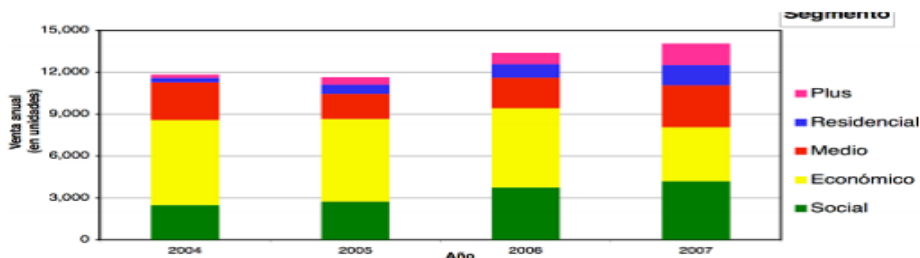
Figura 3.19 Proporción de la vivienda habitada y deshabitada.



Fuente: IMPLAN, 2013 www.implan.gob.mx

No obstante, este creciente abandono no ha sido suficiente para frenar la construcción de nuevos fraccionamientos; por el contrario las grandes desarrolladoras continúan invirtiendo en Cancún, adquiriendo terrenos ejidales destinados para la construcción de vivienda social, siendo este el tipo de vivienda que ha registrado el mayor crecimiento.

Figura 3.20 Ocupación de la vivienda según nivel socioeconómico



Fuente: PMDUBJ, 2012

En el año 2007 el municipio de Benito Juárez concentraba el 66% (7,642 unidades) de la oferta de vivienda en el estado. Concentrándose en la vivienda social (\$210 mil y \$310 mil pesos) el 53% (4,084 viviendas). El precio por metro cuadrado y superficie, para el segmento residencial el valor promedio es de \$14,305/m² con una superficie de 176 m². En las viviendas de interés medio el valor es de \$6,413/m² y un área de 66 m². La vivienda económica es de \$3,899/m² con un área promedio de 43 m². Con estos datos se puede constatar el incremento de la vivienda social y medio.

Fuente: IMPLAN, 2013 www.implan.gob.mx



Fuente: foto propia, 15 de enero 2013

En Cancún hay miles de casas por habitarse, mientras que la autorización de proyectos de construcción de fraccionamientos y nuevas casas está relacionada con el cumplimiento de requisitos de uso de suelo de los ayuntamientos, aunado a que el estudio de la oferta y demanda de las viviendas queda en manos de los inversionistas. En ese sentido el director de Desarrollo Urbano señaló:

“[...] aun cuando exista una sobreoferta de casas, que son el producto de venta de las desarrolladoras de vivienda, no es posible negar la autorización de la construcción de fraccionamientos si cumplen con todos los requisitos y se ubican en los lugares donde se tiene permitida la construcción. Tan sólo en el polígono Sur, que se encuentra en el ejido Alfredo V. Bonfil, hay un potencial de más de 20 mil lotes por construir.” (SIPSE, 03 de octubre de 2011)

El funcionario argumentó que no se pueden negar autorizaciones a fraccionamientos porque con ello se limitarían las inversiones y fuentes de trabajo, señaló que si hay o no una sobreoferta son los desarrolladores quienes deben realizar los estudios de mercado.

Esto explica el desarrollo masivo de vivienda en Cancún, la consolidación de la ciudad a través de Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables (DUIS) ha sido un elemento fundamental de la urbanización y expansión de la ciudad, y que no corresponde con el nivel de ocupación de las viviendas que ha crecido paralelo al fenómeno de abondo de la zona central de la ciudad así como el deterioro de los inmuebles. Al año 2012, el IMPLAN registró la existencia de 186 fraccionamientos²⁰ en Cancún, de los cuales el 65% se encuentra en obra y como se mostró en el capítulo anterior, 143 nuevos fraccionamientos ya se encuentran aprobados y en proceso de construcción,

²⁰ Las desarrolladoras con mayor presencia en Cancún son: Consorcio ARA, URBI, CADU y SADASI

configurando una ciudad apartada bajo el concepto de ciudades integrales con su propio subcentro urbano, abastecido de servicios y equipamiento de primer contacto, pero lejanas a los centros de trabajo de sus habitantes.

Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables (DUIS)

Los DUIS, un concepto relativamente nuevo argumentado en la sostenibilidad de las ciudades y que surgen como respuesta al fracaso de las ciudades dormitorio.

“son emprendimientos mixtos en los que participan los gobiernos federal, estatal y municipal junto con desarrolladores privados para crear áreas de desarrollo integralmente planeadas, que contribuyen al ordenamiento territorial de los estados y municipio”. (*CNN expansión, 28 de septiembre de 2010*)

Esta definición es tomada de la información oficial publicada en el sitio web, que aparentemente proporciona información detallada sobre el concepto, misma que es poco clara, pues el concepto alude únicamente al papel que desempeñan dentro de la ciudad, pero no se detalla la estructura al interior de la misma, que permita conocer el funcionamiento y características de estos desarrollos que en pocas palabras aspiran a ser “pequeñas” ciudades autosuficientes, dónde al interior de ellas puedas satisfacerse todas las demandas: salud, educación, recreación; pero que no hacen referencia a uno de los elementos fundamentales de estructuración de la ciudad, el empleo.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo Urbano de Benito Juárez, los DUIS forman parte fundamental de la integración y funcionalidad de la ciudad, en el programa se señalan las siguientes características que deben ser cumplidas para ser aprobados:

- Promover el mix de comercios y servicios con vivienda, con una proximidad máxima de 1,000 metros
- Densidad mínima de 80 viviendas/ha
- 20% de espacios públicos en cada manzana
- 50% de viviendas a menos de 1,000 metros del transporte multimodal
- Incorporación de al menos 30% de vivienda económica

- Vialidades primarias a cada 1.2 km como máximo y secundarias a 750 m
- Dotación de servicios básicos (agua, electricidad y drenaje sanitario)
- Áreas verdes entre 7 y 14 m² por habitante.

Imagen 3.22 Fraccionamientos Urbivilla del Rey



Fuente: foto propia, 15 de enero de 2013

“Con una inversión superior a 19,000 millones de pesos, las desarrolladoras Hogares Unión, Consorcio ARA y CADU Inmobiliaria iniciaron de lleno los trámites y permisos para la construcción de tres complejos bajo el esquema de Desarrollo Urbano Integral Sustentable (DUIS), en los cuales se construirán de forma conjunta 64,000 viviendas en la zona norponiente de Cancún de los segmentos económico-progresivo y medio-alto.” (El economista, 15 de noviembre, 2012)

Imagen 3.23 Nuevos fraccionamientos en construcción



Fuente: foto propia, 15 de enero 2013

La construcción de estos fraccionamientos ha uniformado la imagen urbana de la zona urbana, aparentemente de interés social destinados a la población de Cancún aunque el mayor porcentaje de ellas son adquiridas para uso temporal, como segundas residencias o arrendamiento, pues para la población local en la mayoría de los casos son inaccesibles.

Imagen 3.24 Publicidad de CADU



Fuente: foto propia, 15 de enero 2013

Este desbordado crecimiento, pone de relieve la problemática y decadencia el modelo urbano adoptado en Cancún. Es alarmante que pese a las claras evidencias de abandono de la vivienda construida en la zona planificada y la sobre oferta ante la baja demanda, el gobierno local continúe facilitando suelo “urbanizable” en zonas tan alejadas de la ciudad, cuando aún existen importantes extensiones de vacíos urbanos, sin considerar la disponibilidad de las viviendas abandonadas y desocupadas. Es claro que el negocio no está en la venta de vivienda sino en el proceso de construcción, lo que se traduce en que son los empresarios y el sector inmobiliario quienes tienen en sus manos el crecimiento y diseño de la ciudad.

Figura 3.25 Reservas para el crecimiento urbano

están reguladas por la ley; los asentamientos irregulares son prioridad en relación con el problema de las viviendas deshabitadas pese a que la relación entre ambos es muy estrecha.

Urbanísticamente este proceso tuvo su expresión espacial en la ruptura de la traza urbana original de la ciudad, generando nuevos espacios de la ciudad en condiciones inaccesibles, muchos de ellos insertados aún en el paisaje natural.

De acuerdo con el PDU del centro de población de Cancún, existen aproximadamente 154 asentamientos irregulares en Benito Juárez que albergan a 52 mil 410 familias.

Estos asentamientos tienen su origen en el desbordado crecimiento de la ciudad y ocupación de los espacios centrales de la misma y se configuraron por dos fenómenos: 1) La dificultad para acceder a los mecanismos de financiamiento de vivienda social que, como se mencionó anteriormente, provocó el abandono de las primeras viviendas de interés social y 2) La ciudad no contempló en su diseño original la llegada de población muy diversa que en muchos casos no tuvo cabida -por su baja calificación para desempeñarse en el centro turístico-.

Estos fenómenos contribuyeron a que el mercado informal creciera, a través de la venta predios de origen ejidal, al ser el suelo más accesible para muchos de los habitantes de la ciudad. Estos espacios de la ciudad son los que presentan las mayores carencias en servicios básicos, equipamiento e infraestructura; por lo que presentan altos grados de marginación que son contrastantes con las condiciones de la población de clase media que habita en la zona central de la ciudad y la zona turística.

Foto 3.25 Imágenes del asentamiento irregular del ejido Bonfil





Fuente: fotografías propias, 15 de enero 2013

Al respecto el municipio a través de la dirección de Desarrollo urbano ha señalado:

“En la ciudad de Cancún no hay drenaje en muchas zonas que tienen 18 y 20 años habitadas; no lo hay porque el crecimiento es mayúsculo. Es decir, rebasa la capacidad de los municipios, rebasa la capacidad del Estado en muchas veces; el presupuesto para este año es de 570 millones de pesos para drenaje en la entidad, es un dato. Solamente en Tulum se van a ir esos 500 mdp, solamente en un municipio. En todo lo demás necesitaría en este momento, no 500 millones, necesitaría quizás 2 mil millones, y me quedaría corto. Si no podemos contratar más policías, más barrenderos, a la velocidad que va creciendo la ciudad”,
(*Noticaribe, 23 de marzo, 2013*)

Es interesante retomar estas palabras, pues contradicen las aseveraciones de planeación presentadas en el Plan Maestro, donde si bien fueron consideradas reglamentaciones restrictivas en cuanto a densidades, usos, coeficientes de ocupación y alturas para la zona urbana, se pensó que únicamente llegaría población que se ocuparía el sector turístico, pese a que los primeros empleados requeridos fueron del sector de la construcción -más de 75% de ellos se quedaron en la ciudad-, aunado a altos costos del suelo donde aún la zona central pensada para los empleados de la zona hotelera se convirtió en un suelo incosteable que los obligó a desplazarse a la periferia.

En 2014 el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval), realizó un estudio que pone al descubierto que el estado de Quintana Roo cuenta con las ciudades más caras para vivir en México, pero los salarios son equivalentes a los de poblaciones no turísticas; por lo que pese a tener el mayor número de inversión nacional y extranjera, Quintana Roo tiene un muy bajo poder adquisitivo que lo señala como

entidad en pobreza salarial. El Índice de Tendencia Laboral de la Pobreza²² en el estado va a la alza. “Quintana Roo ha perdido su poder adquisitivo pasando de 3206.06 pesos mensuales promedio en 2008 a 2220.51 en el último trimestre de 2013.” (*La verdad de Quintana Roo, 23 de marzo de 2014*).

Esto, es sólo el principio de los efectos de la distribución desigual del ingreso no sólo en Cancún, sino en todo el estado. En 2012 Coneval reportó que en Benito Juárez el 26.3% de la población vive en pobreza, es decir, 185 mil 311 personas tienen en promedio 2.5 carencias (ya sea porque no tienen acceso a agua potable, salud, electricidad o calles pavimentadas) y en pobreza extrema la cuenta es de 22 mil 652 habitantes con un promedio de 3.8 carencias.

“Para el Coneval, el incremento sostenido del poder adquisitivo del ingreso en el país debiera provenir de las mejoras en el crecimiento económico, en el empleo, los salarios, la productividad, la inversión y la estabilidad de los precios, especialmente de los alimentos, entre otras variables estructurales de la economía del país. “A veces se busca que a través de los programas sociales se reduzca la pobreza, pero los programas tienen alcances limitados. No se podrá reducir la pobreza si no se llevan a cabo los cambios estructurales que hagan que el país tenga un mayor crecimiento económico, se incremente la productividad, se generen más empleos y el salario real crezca”. En términos generales, la evidencia disponible y a la conclusión que llega el estudio, muestra que los programas de apoyo al empleo (incluyendo auto-empleo) y los apoyos productivos existentes no llegan a los hogares pobres y más vulnerables.” (*ibid*)

No obstante, actualmente continúan desarrollándose proyectos que priorizan el desarrollo de las zonas con potencial turístico, argumentado por la belleza escénica y la riqueza natural, lo que nuevamente nos sitúa en el la zona litoral, hechos que sin duda contribuirán a acentuar

²² Este índice muestra la tendencia del porcentaje de personas que no puede adquirir la canasta alimentaria con el ingreso laboral. Si el índice sube, significa que aumenta el porcentaje de personas que no pueden comprar una canasta alimentaria con su ingreso. En el caso de Quintana Roo, esta tendencia va a la alza, lo que significa que los habitantes del estado no pueden adquirir los bienes vitales para subsistir.

las diferencias socioespaciales de la ciudad, al continuar promoviendo espacios exclusivos para los turistas y dejando de lado la expansión irregular y sin planificación de la ciudad.

3.4 Proyectos recientes

La dinámica económica de Cancún ha traído consigo una diversificación de negocios y proyectos asociados a la actividad turística, a continuación serán expuestos algunos de los más relevantes para zona de estudio.

Puente vehicular Bójorquez

Uno de los proyectos más esperados y de los pocos que no están referidos al desarrollo inmobiliario, es el puente que se planea construir sobre la laguna Nichupté a partir de 2015. En principio el proyecto vendrá a modificar por completo el paisaje de la zona hotelera de Cancún, pero su función principal será la de desahogar los problemas de tráfico vehicular para las más 70 mil unidades que circulan a diario por el bulevar Kukulcán.

“El problema vial que se pretende atacar con la construcción del puente se presenta en el tramo de Punta Cancún, “que es un sitio que aloja hoteles, restaurantes y negocios diversos y resulta un espacio complejo desde la óptica del autotransporte, siempre saturado y lento” [...] Aunque, en su momento, las vialidades de este punto fueron cuidadosamente estudiadas y desarrolladas en tramos amplios, de hasta cuatro carriles, el crecimiento y desarrollo urbano, asociados al éxito de este destino turístico, redefinieron el perímetro del área de Punta Cancún como un sitio de tránsito lento y embotellamientos, particularmente en horas de salida y entrada de trabajadores, se hace cada vez más frecuente y denso, situación que se amplifica cuando la ocupación hotelera es alta. Por lo que el puente vendrá a proporcionar una vía que permita la opción de desviar el tráfico vehicular fuera de Punta Cancún para reducir la carga automotor.” (*La verdad de Quintana Roo, 15 de noviembre de 2014*)

Figura 3.26 Bosquejo del puente en la laguna Nichupté



Fuente: La verdad de Quintana Roo, 15 de noviembre de 2014

El puente contará con cuatro carriles en dos sentidos, cada cuerpo vial medirá 3.5 metros, además tendrá dos acotamientos externos de 1.5 metros y una franja separadora central de 2.6 metros para un total de 19.6 metros en su parte central.

El director del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) en Cancún, Juan Carlos González Hernández, dijo que si en esta ocasión fue aprobado el proyecto al contrario de los dos anteriores, se debió principalmente a que se cuidó al máximo no afectar la vegetación protegida (manglares) que se encuentra en los bordes del cuerpo lagunar y al interior de la laguna Bojórquez.

Para evitar posibles afectaciones a la vegetación de manglar se optó por librar dichos tramos al hacer uso de un puente atirantado para ambos accesos. Por esta razón, esta propuesta de construcción no considera el cambio de uso de suelo y evita así violar las limitantes ambientales que protegen al manglar, que está considerada como especie amenazada en la entidad.

Esto porque en 2011 secretario de Semarnat consideró inviable el proyecto, debido al severo daño al ecosistema de la laguna y el paisaje de la zona hotelera, al respecto señalo:

“Cancún vende paisaje, naturaleza, un entorno agradable, y un proyecto de esta naturaleza trastocaría por completo ese atractivo... un puente o segundo piso en el Boulevard Kukulcan sería un atentado grave a lo que Cancún tiene, vende, posee y no debe perder es el paisaje, el entorno” (*El economista*, 29 de noviembre de 2011)

Después de las modificaciones, que incluyeron la construcción del puente atirantado para su aprobación, “el gobierno federal en turno incluyó esta obra en el Plan Nacional de Infraestructura 2014-2018

en el apartado 6.3, en donde se menciona lo siguiente: “Impulsar la articulación del desarrollo de la infraestructura nacional con las políticas orientadas a promover la competitividad del turismo”, dado que Cancún depende casi en

Figura 3.27 Imagen aérea del polígono de Dragon Mart



su totalidad de este segmento.” La verdad de Quintana Roo, 15 de noviembre de 2014

Se espera que a principios de 2015 se tenga lista la licitación de la obra, en la cual para la cual ya se ha dejado ver el interés de diversas empresas constructoras nacionales e internacionales.

DragonMart

Ubicado en la porción sur de la ciudad sobre la carretera federal Cancún-Chetumal en el predio conocido como "El Tucán", a la altura del kilómetro 333 con una extensión de 561.37 Has, el proyecto "DragonMart-Cancún" es operado por la empresa Real Estate DragonMart Cancún, S.A. de C.V. se gestó a principios de 2011, como un proyecto que persigue hacer de Cancún una plataforma mundial de exportación de productos de origen chino en America Latina,

conformado por un centro de exposición con 3,040 locales, 2 naves de bodegas de 4 has., una zona habitacional estructurada por 722 (villas) viviendas en 7.4 has y un área comercial de 1.3 has.

El desarrollo de este proyecto consumirá una gran extensión de suelo forestal con vegetación de selva baja. De acuerdo con informes del Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), la puesta en marcha del proyecto DragonMart implica una amenaza real al medio ambiente no sólo por la devastación al ecosistema natural sino por los efectos del proceso de urbanización acelerado que esto traerá consigo, como lo es la edificación de nuevas vías de comunicación, el

Figura 3.28 Imagen maqueta digital del dragon mart



Fuente: www.proceso.com

dragado del arrecife, el manejo de desechos, la movilización de vehículos y dotación de servicios e infraestructura para abastecer este nuevo centro. Sin embargo, la empresa operadora ha dado a conocer lo estudios de impacto urbano y ambiental de la zona en los que han señalado que el polígono destinado para la

construcción de Dragon Mart tenía un deterioro previo al desmonte de la selva, con poca vegetación y en claras condiciones de afectación.

“El predio corresponde a un antiguo banco de material explotado, por lo que se observan excavaciones para la extracción de materiales pétreos a diferentes profundidades. La pendiente del predio es de aproximadamente 8.00 m con respecto al nivel de la carretera. La superficie en la que se desarrollará el proyecto se encuentra desprovista de la vegetación original, por lo que solo se observan algunas especies secundarias herbáceas. La parte posterior del predio se encuentra cubierta por vegetación secundaria derivada de selva baja subcaducifolia, con signos evidentes de afectación. Debido a la actividad extractiva realizada con anterioridad, la superficie del predio es muy irregular susceptible a inundaciones.” (Estudio de impacto urbano, Dragon Mart, 2014: 14)

No obstante, el proyecto, hasta 2014, no ha presentado la Manifestación de impacto ambiental exigida por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente; por lo que a principios de

agosto la empresa fue sancionada con una multa de 7 millones de pesos para obras de restauración ambiental de las zonas afectadas por el mega proyecto.

“Entre las sanciones, la empresa está obligada a presentar diversos estudios, como la georreferenciación del predio [...] además de tramitar la autorización de impacto ambiental federal, ante la Semarnat.” (El universal, 15 de agosto de 2014.)

La CEMDA señala que el proyecto ha pasado por alto los trámites en materia ambiental impuestos por la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) y su Reglamento en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental (REIA), que para el caso de los desarrollos e infraestructura habitacional, urbana, y comerciales que afecten a ecosistemas costeros, así como las desaladoras (desalinizadoras) deben realizarse.

Figura 3.29 Publicidad Dragon Mart.

El proyecto continua en marcha y es importante señalar que además de la afectación en materia ambiental que traerá consigo la problemática social que se generará una vez que sea concluido tendrá matices similares a los del gran centro turístico, pues tiene los mismos



Fuente: www.proceso.com

principios de funcionamiento urbano que en su Plan Maestro señalo Cancún; como lo es destinar un espacio de vivienda para quienes se emplearían en el nuevo complejo comercial; sin considerar el crecimiento futuro de la población en espacios circundantes.

Nuevos complejos hoteleros

Francisco López Reyes, director municipal de Turismo, informó que en los próximos meses tendrá lugar la apertura del hotel Real Inn y la Marina Turquesa, que aunado a la inauguración que se dio hace menos de un mes de una tienda de conveniencia de lujo, contribuyeron a reducir de 12 a 9 los predios que se encuentran abandonados en la zona hotelera de Cancún.

“El funcionario destacó que a principios del próximo año se presentará un proyecto de rehabilitación de Plaza Zócalo y de Party Center, lo que disminuirá aún más los lotes baldíos y se brindará una mejor cara de la principal zona económica del destino [...] Las inversiones que llegan son muestra del resultado de las

grandes ocupaciones que se han generado en los últimos dos años, al igual que la conectividad aérea, ya que evidentemente se requieren de más espacios.”

La reducción del número de lotes baldíos en la zona hotelera, es una de los principales objetivos del nuevo Programa de Desarrollo Urbano de Cancún; por lo que algunos empresarios han manifestado su interés por adquirir nuevos espacios dentro de la franja costera.

Nuevos proyectos desarrollados por FONATUR

Puerto Cancún es un proyecto turístico que fue pensado desde la creación de Cancún, por lo que forma parte del Centro Integralmente Planeado concebido por Fonatur a principios de la década de los 70. Sin embargo, fue hasta 2005 que se fijó su horizonte de planeación y se presentó el proyecto.

Figura 3.30 Vista aérea Puerto Cancún



Fuente: www.sommercancun.com

El proyecto arrancó con el adecuamiento del terreno de más de 300 hectáreas en el 2002, a través de Fonatur, que sirvió de facilitador de las inversiones, considerado en 2010 como el desarrollo turístico inmobiliario más importante de México, con más de 5,000 departamentos y condominios de lujo, campos de golf de campeonato, marinas para más de 600 yates de gran calado, más de 435 residencias familiares, cinco hoteles, plazas de negocios, cines y centros comerciales exclusivos.

A partir de 2007, se ha intensificado la construcción de grandes desarrollos inmobiliarios en la zona centro de Cancún, caracterizados por edificios verticales; entre los principales, destacan los proyectos de “Porto Cancún”, “Las Olas”, “Novo Cancún” y “Residencial Cancún”, que consisten en departamentos residenciales y oficinas para corporativos de lujo, los que están claramente destinados a segmentos de la población (tanto local como externa) con altos ingresos económicos; también se ha intensificado la construcción de vivienda de interés social en la zona poniente de la ciudad. Estos proyectos vienen a dar un empuje al desarrollo urbano del centro de la ciudad, la cual en los últimos años ha dejado de formar parte de los proyectos estratégicos de los gobiernos estatal y municipal, ya que todos se han centralizado en las zonas turística y hotelera.

Al analizar la base del proceso de urbanización turística en Quintana Roo y en Cancún, que históricamente se ha enfocado en el consumo de espacios naturales y paisaje se puede explicar cómo este proceso ha conformado un sistema lineal de ciudades costeras ubicadas en la franja litoral. Estas ciudades concentran el 74% de la población de la entidad y su emplazamiento a lo largo de la línea de costa, contrasta con la existencia de numerosas localidades dispersas con características rural-urbanas y rurales acentuadas. Sin embargo, el visible éxito de Cancún, como centro turístico de primer nivel, ha generado un desencadenamiento de la actividad, que se ha visto reflejado en el incremento e intensidad con que la que se ha desarrollado el proyecto paralelo denominado “Riviera Maya” que ha desatado la ampliación de infraestructura en este corredor de 86 kilómetros de playa en el que se ha edificado una gran y lujosa zona hotelera.

Comentario final

El proceso de diferenciación socioespacial de Cancún, da cuenta en principio de una muy evidente distribución desigual de la riqueza, áreas opulentas frente a zonas precarias; pero este sólo es el resultado de los mecanismos de funcionamiento del capital, y no es de sorprenderse, pues es así como funcionan nuestro sistema económico; pero lo que sí se debe mencionar es el papel del gobierno como uno de los principales actores de este proceso.

La configuración de esta ciudad en particular, destaca la participación de tres tipos de actores: el sector empresarial, los actores locales y el gobierno. El sector empresarial cumple con su función de gran acumulador de riqueza, en este caso dada por el turismo; los actores locales han sido partícipes y diseñadores del crecimiento y configuración urbana de la ciudad, debido a la incapacidad para acceder a viviendas que cumplan con las condiciones básicas para su desarrollo individual, pues es absurdo creer que desplazamientos de hasta 2 horas a su centro de trabajo, así como la precariedad y carencias de sus viviendas sea por el hecho de evitar pagar una renta o un crédito; pues son los bajos salarios y la complejidad para acceder a mecanismos para el financiamiento de vivienda, lo que imposibilita suban en la pirámide de pobreza de la que están sujetos. Y por último, el gobierno, que en este caso, ha visto en Cancún las mayores oportunidades de enriquecimiento, facilitando y modificando legislaciones, instrumentos y dictámenes, esto es muy claro, pues en los últimos 10 años todos los proyectos que se han manejado como sujetos a aprobación, que han implicado cambios en el uso de suelo o manifestaciones de impacto ambiental, han sido aprobados, muchos de ellos hoy en operación, algunos otros en construcción y muchos más como futuros proyectos.

Es esta irresponsabilidad y corrupción, la que ha propiciado que las brechas entre la zona urbana y la turística se acrecienten, esto ha permitido que pese a ser una de las ciudades con mayor inversión y gran dinámica económica, la periferia de la ciudad acumule la mayor cantidad de desventajas en donde el número de población en situación de pobreza y pobreza extrema continua incrementándose exponencialmente, a la par del desarrollo de la zonas prioritarias de la ciudad.

CAPÍTULO IV

Determinación de la segregación socioespacial

Este último capítulo comprende el análisis cuantitativo del proceso de diferenciación socioespacial, a través de la construcción y cálculo del Índice de Segregación Socioespacial (ISS) que permite evaluar la distribución y comportamiento de los grupos sociales en el espacio.

Se exponen los resultados del cálculo del índice de segregación socioespacial, así como la metodología empleada para el estudio del fenómeno, las variables que fueron consideradas, así como el proceso que dio lugar a la construcción del índice de segregación (IS) y los resultados obtenidos que se expresan en productos cartográficos de la zona de estudio, así como el análisis de los mismos.

Se presentan, además, las principales recomendaciones que han surgido a partir de esta investigación en materia de políticas públicas para el desarrollo regional. Este capítulo está orientado a complementar el análisis expuesto a lo largo de la presente investigación, con datos que permiten profundizar y retomar la caracterización de las condiciones y distribución de la población de Cancún.

El propósito de este capítulo, está orientado a revisar las principales tendencias del proceso de segregación desde la perspectiva socioespacial, dando cuenta del grado de concentración e interacción de los grupos sociales, pues si bien la segregación es una manifestación visible en el territorio es importante su medición porque permite conocer el grado de intervención que requieren estos espacios para presentar condiciones homogéneas.

4.1 El análisis de la segregación socioespacial

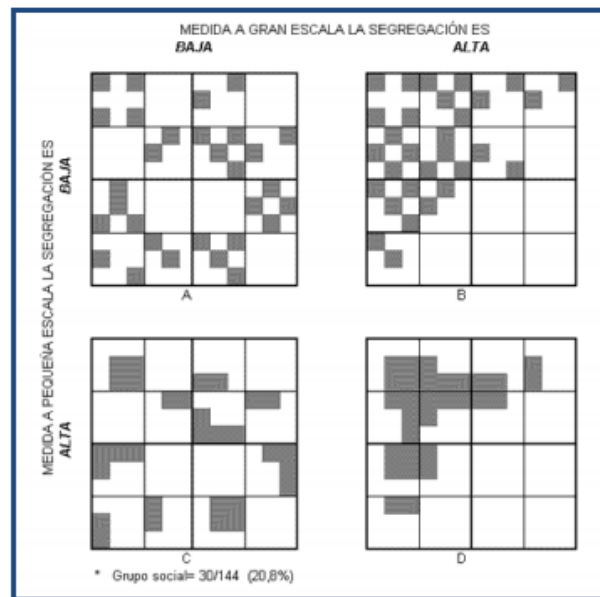
Como se ha abordado a lo largo de la tesis, la segregación funciona como un mecanismo de reproducción de las desigualdades, principalmente determinadas por la condición socioeconómica; siendo la pobreza y marginación la manifestación de estos efectos.

Para este análisis, se retomarán algunos aspectos presentados en el marco teórico-conceptual de esta investigación, al considerar el concepto de segregación expuesto por Castells (1996:204) "*existe una tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social entre ellas [...] que implica una distribución desigual de oportunidades y beneficios*" este es el caso de Cancún, que ofrece espacios diferenciados para la población turista y residente de la zona urbana.

Por otra parte, esta investigación considera las escalas de segregación propuestas por Sabatini (2001:27) que se explican con el siguiente diagrama:

[...] cuatro situaciones de segregación espacial de un mismo grupo. Parece claro que la menor segregación corresponde a la situación A, y la de mayor a la situación D. En cambio, para decidir cuál es más segregada de las otras dos, B o C, hay que precisar la escala espacial del análisis. En la escala reducida de la pequeña retícula, el grupo está más segregado en la situación C. Aparece aglomerado al interior de cada celdilla; mientras que en la situación D está disperso. Si en cambio, analizamos la retícula más grande, concluiremos que el grupo está más segregado en la situación B. Al dividir la ciudad en cuatro celdas, el grupo aparece claramente segregado en B y disperso en C.²³

Figura 4.1 Intensidad de la segregación espacial de un grupo social.



Fuente: Sabatini, (2001:29)

Este diagrama permite clasificar la intensidad del proceso de segregación desde la perspectiva espacial, para la zona de estudio se reconoce que la escala del proceso es de ALTA segregación, correspondiente al esquema "D".

4.2 Metodología

Para medir el grado de segregación se han empleado diversos procedimientos de cálculo, el más empleado son los índices, que ofrecen una visión general del grado de concentración y dispersión de la condición a evaluar.

Esta investigación, retoma la metodología empleada por Pérez (2010) desarrollada en “Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta, México” por ser compatible con la temática de ciudades turísticas.

La metodología desarrollada se basa en la obtención del índice de segregación socioespacial (ISS) y el análisis estadístico de los ingresos de la población, así como los productos cartográficos que de este análisis se desprendan.

Partiendo de que los índices de segregación son la principal herramienta, desde la perspectiva cuantitativa, para medir cuál es el grado de concentración espacial que tienen ciertos grupos y cuál es el grado de homogeneidad de las áreas. Pérez (2010), señala que existen cuatro índices que pueden ser considerados en el estudio de la segregación y cuya aplicación constituye la metodología empleada en esta investigación, Massey y Denton (en Wong 1993:559) los clasifican en cuatro: 1) indicadores de igualdad, 2) de exposición, 3) de concentración y 4) de centralización.

Los indicadores de igualdad y de exposición se refieren a qué tan iguales o desiguales son los grupos que están distribuidos en las zonas urbanas; entre menos igual sea su distribución en el espacio, mayor será su segregación.

Los indicadores de exposición hacen referencia al contacto potencial entre grupos; entre mayor probabilidad de contacto, menor segregación.

Los de concentración se refieren al grado de ocupación de una superficie determinada por parte de un grupo; entre menor sea ésta, mayor será su segregación.

Por último, los de centralización miden la proximidad respecto al centro urbano; entre más concentrado estén en el centro, mayor será la segregación de los grupos. En este trabajo fueron empleados los índices de igualdad y exposición, que se exponen a continuación.

- *Índice de segregación ($IS_{(dd)}$)* de Duncan y Duncan, mide la distribución de un determinado grupo de población en el espacio urbano. Varía de cero a uno, valores que corresponden a una distribución igualitaria y a una condición de máxima segregación, respectivamente.

$$IS(dd) = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n |Z_i - Z_j|$$

- Índice de Morrill ($IS_{(adj)}$) tomaba como referencia una matriz de contigüidad (0 para áreas no contiguas y 1 para las que lo son), es sensible en especial a la formación de clusters. En general, es el índice de Duncan y Duncan ponderado por la contigüidad de las unidades espaciales.

$$IS(adj) = IS(dd) - \frac{\sum_{i=1}^n \cdot \sum_{j=1}^n cij(z_i - z_j)}{\sum_{i=1}^n \cdot \sum_{j=1}^n}$$

- Índice de Wong ($IS_{(w)}$) (1993) generó una propuesta que toma en cuenta el área de contacto entre dos unidades espaciales, donde la interacción entre grupos se supone proporcional a la longitud de tal frontera. Así, dicha interacción influye en su distribución espacial debido a que a mayor permeabilidad la segregación socioespacial de la ciudad será menor:

$$IS_w = IS_{dd} = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n Wij |(z_i - z_j)|$$

Dónde:

$$Wij = \frac{dij}{\sum, dij}$$

- Índice de Wong compuesto ($IS_{(s)}$), este índice está basado en la idea de que la forma de las unidades espaciales que contienen a los grupos puede intervenir en la interacción social. En este caso, el cociente del perímetro sobre el área es la medida que el autor define como la más indicada para determinar el grado de interacción entre ellos:

$$IS_s = IS_{dd} - \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n Wij |z_i - z_j| \frac{\frac{1}{2} \left[\left(\frac{P_i}{\alpha_i} \right) + \left(\frac{P_j}{\alpha_j} \right) \right]}{\max \left(\frac{P}{A} \right)}$$

El comportamiento de los resultados obtenidos a través del cálculo de estos índices se explican, porque a mayores valores la desigualdad de los grupos será mayor y, por otra parte, también sugiere una redistribución que contribuiría a una ocupación más equitativa del espacio; ambos resultados son directamente proporcionales, si el índice es alto el porcentaje de población que debe ser reubicada también será alto.

Dónde:

$IS_{(dd)}$, $IS_{(adj)}$, $IS_{(w)}$ e $IS_{(s)}$ representan los índices de segregación de Duncan y Duncan, Morril, Wong 1 y Wong 2, respectivamente

a_i y a_j = área de las unidades espaciales i y j , respectivamente

c_{ij} = valor de la celda de la matriz de contigüidad entre las unidades espaciales i y j

d_{ij} = longitud de la frontera común entre i y j

$\max(P/A)$ = relación máxima entre el perímetro y el área de las unidades espaciales j

p_i y p_j = perímetro de las unidades espaciales i y j , respectivamente

t_x = población total en la unidad i con determinada característica x

T = población total en la unidad i

x_i = población o viviendas de determinada característica (x) en la unidad i

X = total de la población o viviendas

z_i = proporción de población o viviendas con determinada característica x en la unidad i

z_j = proporción de población o viviendas con determinada característica x en la unidad j

Estos índices toman como premisa la dispersión de los valores de una variable en las diversas unidades espaciales, para el caso de este estudio las áreas geoestadísticas básicas.

4.2.1 Fuentes de información

Las fuentes de información empleadas para la obtención del índice aquí presentado, son el Censo de población y vivienda 2010, donde se seleccionaron 18 preguntas que fueron correlacionadas para identificar las variables con mayor significancia para explicar el fenómeno.

El nivel de desagregación de la información es el de Área Geoestadística Básica de la localidad de Cancún.

Por otra parte, también fue empleada la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) del II trimestre de 2014, que si bien es una muestra representativa de la zona de estudio es la única fuente oficial que ha recabado información de la ocupación e ingresos de la población en México, ya que INEGI en 2010 suspendió la pregunta de ingresos dentro del Censo. Para fines de esta investigación, la ENOE aporta información que permite analizar la calidad y condición de empleo –considerando ingresos, prestaciones y jornada laboral-, así como sector, rama y posición de ocupación y la relación que esto guarda con el grado de escolaridad de los empleados, aspectos que permiten una visión general de las condiciones laborales de la población en Cancún.

4.2.3 Las variables seleccionadas

La información socioeconómica obtenida a través de los censos constituye una herramienta fundamental para la medición del desarrollo y diferenciación socioespacial que ocurre al interior de las ciudades, algunas de ellas corresponden al cálculo para el índice de marginación urbana de CONAPO.

La unidad analizada es la vivienda, por lo que los datos correspondientes a la composición familiar, así como consumo y otros datos a nivel individual no fueron considerados; esto debido a que para estudios urbanos los indicadores principales son los referidos al consumo colectivo que forman parte de la estructuración de la vivienda, así como el equipamiento e infraestructura (servicios urbanos) que es la unidad básica para configurar las ciudades.

Existen criterios preestablecidos para la selección de las variables con las que ha sido construido el índice como es: el ingreso, las características educativas de la población, la seguridad social (Feitosa, 2007:13) que son esenciales para medir la diferenciación socioespacial.

Mientras que indicadores como la dotación de servicios básicos e infraestructura se aplica para los países subdesarrollados, donde la población depende de los gobiernos locales para ser abastecidos, convirtiéndose así en un componente esencial para explicar la segregación socioespacial.

Cuadro 4.2 Variables para cálculo de segregación.		
Variable Censo 2010	Descripción	Resultado esperado
Población de 6 a 14 años que no asiste a la escuela	Permite conocer las condiciones de la población en edad escolar, a nivel básico.	Alta segregación/ baja concentración en la zona centro y la zona turística
Población de 15 años o más sin secundaria completa	Permite identificar la distribución de población que no cubre su educación básica	Alta segregación/ baja concentración en la zona centro y la zona turística
Población sin acceso, ni derechohabencia a servicios de salud ²³	Esta variable es fundamental para identificar el acceso a seguridad social	Alta segregación/ baja concentración en la zona centro y la zona turística
Viviendas particulares con hacinamiento superior a la norma	Conocer condiciones de habitabilidad por disponibilidad de espacio en la vivienda	Alta segregación/ baja concentración en la zona centro y la zona turística
Viviendas sin drenaje conectado a la red pública o fosa séptica	Es un indicador para conocer la capacidad del gobierno para satisfacer las necesidades básicas de la población	Alta segregación/ baja concentración en la zona centro y la zona turística
Viviendas sin agua entubada dentro de la vivienda	Es un indicador para conocer la capacidad del gobierno para satisfacer las necesidades básicas de la población	Alta segregación/ baja concentración en la zona centro y la zona turística
Viviendas con piso de tierra	Es un indicador básico para la calidad de la vivienda	Alta segregación/ baja concentración en zona centro y zona turística
Viviendas construidas con materiales ligeros, naturales o precarios	Indicador para evaluar la calidad de la vivienda (situación de precariedad)	Alta segregación/ baja concentración en la zona centro y la zona turística
Viviendas sin refrigerador	Bien básico de la vivienda	Alta segregación/ baja concentración en la zona centro y la zona turística

Fuente: elaboración propia con base en INEGI.

Para las correlaciones establecidas entre la ocupación y el ingreso de la población, se emplearon los resultados de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo 2010 para el primer y cuarto trimestre, con una muestra de 6032 casos, las variables empleadas fueron las siguientes:

²³ En este rubro se consideró también a la población cuyo servicio de salud fuera el Seguro Popular, debido a que la cobertura está garantizada para toda la población pese a que mucha de ella no recibe el servicio de forma regular y éste muchas veces no es de calidad, al formar parte de una política pública diseñada por el gobierno federal en 2001, puesta en marcha en 2005.

Cuadro 4.3 Variables para cálculo de segregación.		
Variable ENOE 2010	Descripción	Resultado esperado
Posición de ocupación	Indica la condición de ocupación (empleados por cuenta propia, subordinado, empleadores, sin pago)	No se espera un patrón espacial definido
Grado aprobado (escolaridad)	Permite conocer el último grado aprobado (primaria, secundaria, preparatoria y superior)	No se espera un patrón espacial definido
Año aprobado	Especifica los años estudiados de la población que se relacionan con el último grado aprobado	No se espera un patrón espacial definido
Seguridad social	Indica el acceso a servicios de salud, sin especificar de qué tipo	No se espera un patrón espacial definido
Rama	Indica la rama en la que se desempeña la población (sector)	No se espera un patrón espacial definido
Ocupación	Indica tipo de ocupación (profesionistas, funcionarios, oficinistas)	No se espera un patrón espacial definido
Ingreso	Indica número de salarios mínimos percibidos	No se espera un patrón espacial definido
Horas trabajadas	Indica horas trabajadas	No se espera un patrón espacial definido

Fuente: elaboración propia

Para el tratamiento de la información de ingresos obtenida de la ENOE, no se espera un patrón espacial definido, debido en primer lugar a que la encuesta fue realizada por individuo y corresponde a una muestra y, en segundo lugar, a que la información obtenida no tiene una georreferencia que permita identificar su comportamiento en el espacio.

En el cálculo del IS, el ingreso es una variable de gran relevancia. Sin embargo, debido a que esta pregunta no fue realizada en el Censo de Población y Vivienda 2010, no pudo ser incorporada para el cálculo del índice, aunque si bien esta omisión puede ser considerada relevante, la idea de hacer un análisis estadístico que incorporara los métodos de regresión lineal y correlación bivariada permitieron hacer un análisis mucho más profundo de las variables presentadas en la ENOE comparado con la información disponible a través del Censo de Población y vivienda 2000, en la que sólo se categorizaba el salario mínimo del jefe de familia, mientras que al consultar la ENOE, pudieron ser consideradas variables como el número de horas trabajadas, la rama de ocupación, la condición de ocupación y la posición de ocupación, además del salario mínimo a nivel individual con casi 6000 casos.

4.3 Resultados

Los resultados obtenidos son de dos tipos, el primero es el que compete a la obtención del índice de segregación y el segundo al análisis de la muestra de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo para conocer las condiciones de ocupación e ingresos de la población de la zona de estudio.

Los índices aquí presentados son una herramienta para conocer las tendencias de la ciudad, refiriéndonos al grado de concentración y dispersión de la población en el espacio. En el caso específico de las variables analizadas y en función de estos resultados, es posible identificar las zonas de atención prioritaria y poder así realizar propuestas focalizadas en las áreas que demanden mayor intervención por ser las que registren las peores condiciones de habitabilidad para la población.

Grado de segregación por sector

En este apartado se presentan los resultados de la aplicación del índice por sector (salud, vivienda y educación) y que son el insumo principal de la generación del índice de segregación socioespacial.

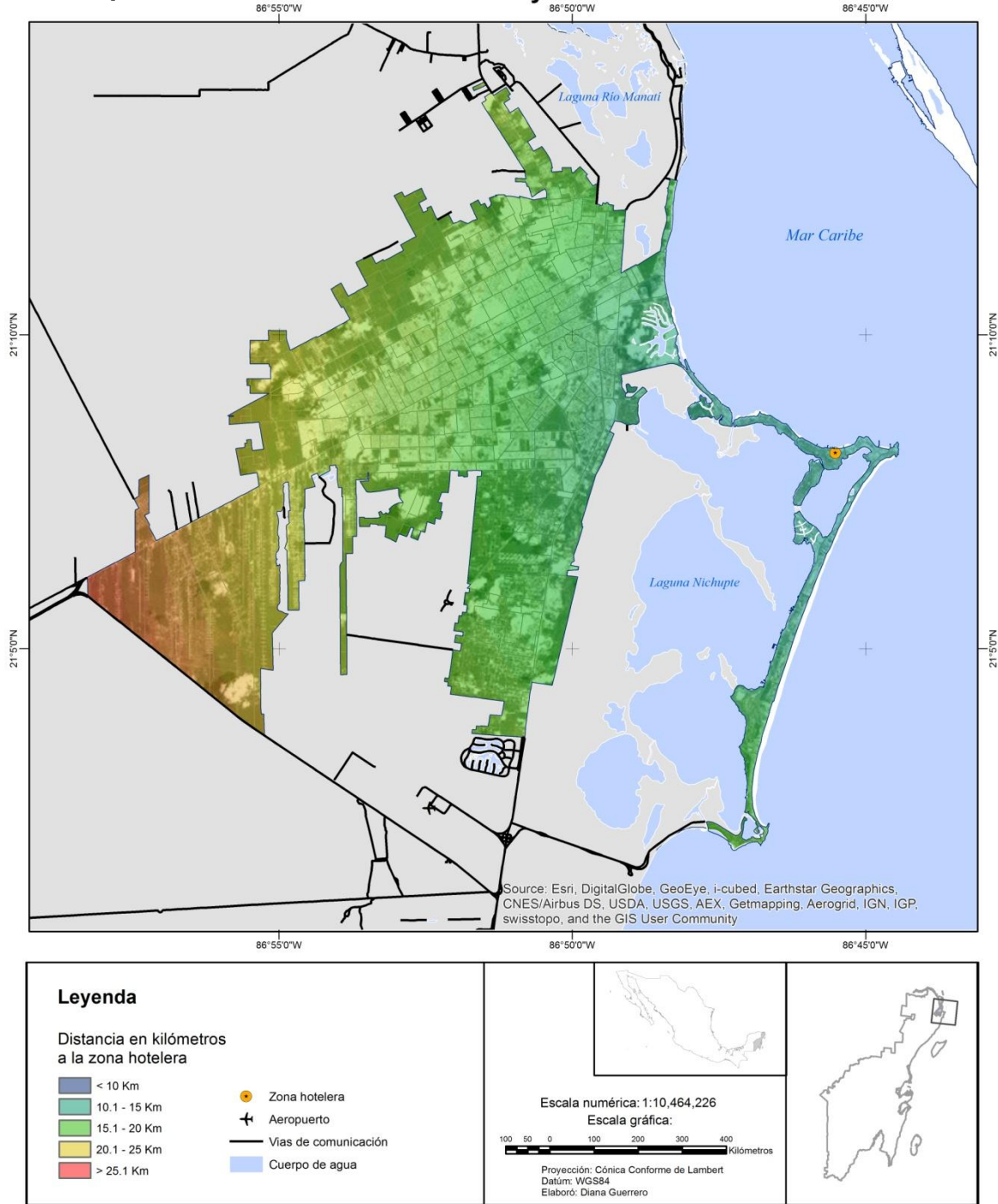
En principio es importante reconocer la función de la ponderación espacial hecha a través de Índice de Morrill, que contribuye a explicar la dinámica socioeconómica y las principales áreas de influencia, en este caso está referida al principal centro de trabajo, la zona hotelera.

El primero es un mapa que permite analizar la influencia de la zona hotelera en la dinámica de la ciudad, desde la perspectiva de la distancia-tiempo de traslado de los centros urbanos a la principal fuente de empleo para la población, con áreas delimitadas cada 5 kilómetros, donde la Zona Centro de la ciudad cuenta con las mejores condiciones de accesibilidad, mientras que la periferia comprendida por los asentamientos de reciente fundación se encuentra en el rango más alto, donde al punto central de la Zona Hotelera el trayecto en línea recta es de hasta 30 kilómetros y que se traduce en hasta 2 horas de trayecto, derivado de la problemática vial.

Para estimar las distancias entre las zonas habitacionales y los lugares de trabajo, se calcularon los trayectos lineales entre los centroides de cada AGEB al punto de acceso a la principal zona

de empleo formal y de mejor calidad en la ciudad, que se sitúa en el centro del Boulevard Kukulcán en la zona turística, siendo esta la distancia promedio de traslado.

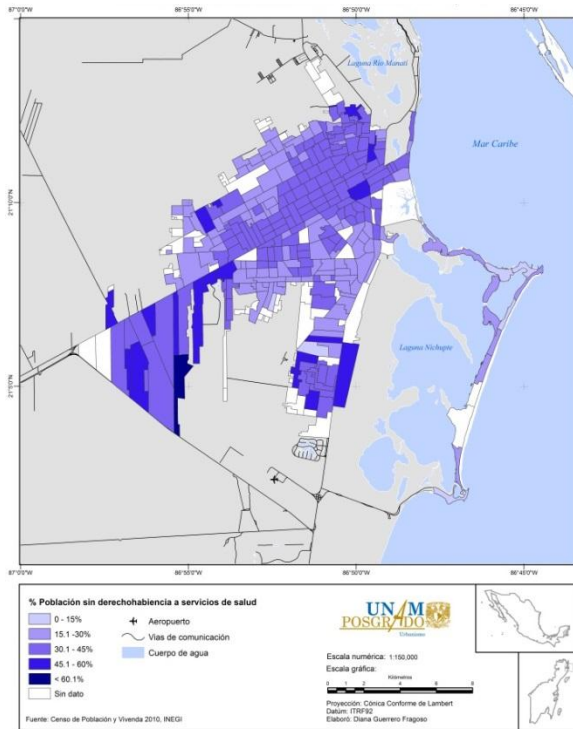
Mapa 4.4 Zona hotelera de Cancún y su área de influencia



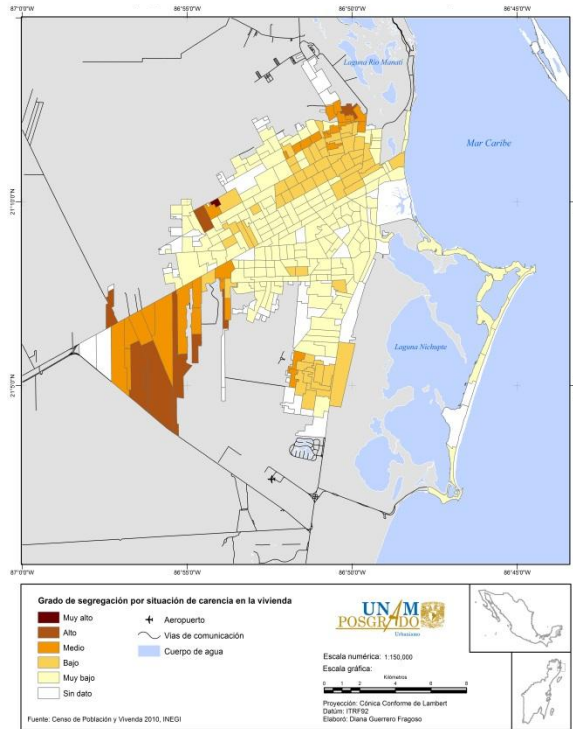
Los siguientes resultados se refieren al comportamiento por sector, el primero es la derechohabencia a seguridad social, seguido por la situación de la vivienda, que integra todos componentes de carencia, como son los materiales de construcción, el acceso a servicios públicos y el confort al interior de la vivienda.

Es interesante señalar, que pese a que el porcentaje de derechohabencia y el grado de

Mapa 4.5 Población sin derechohabencia a servicios de salud, 2010



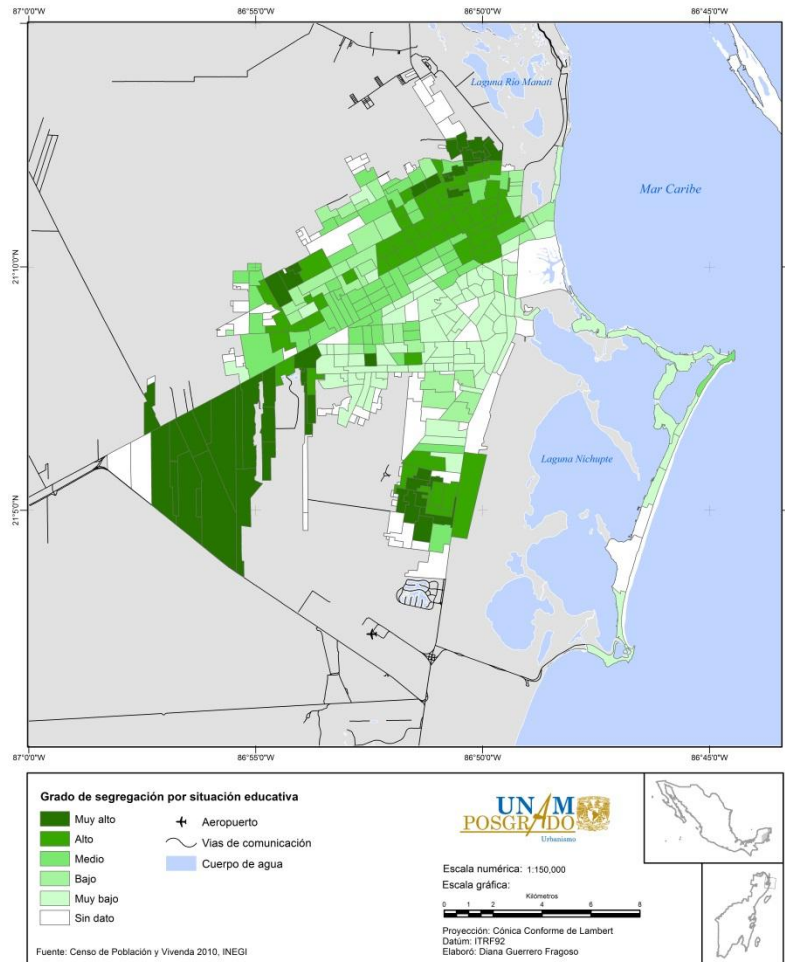
Mapa 4.6 Segregación por situación de carencia en la vivienda, 2010



segregación por situación de la vivienda reflejan un comportamiento similar, no existe una total correspondencia entre los agebs de la región norte de la ciudad, aunque si se forman grupos claramente diferenciados entre esta zona, el sur y el centro. Mientras que por otro lado destaca la situación de segregación por acceso a servicios de salud, que refleja condiciones más homogéneas. Sin embargo, los grupos identificados se caracterizan por bajos porcentajes de cobertura, en casi el 70% del territorio sólo el 25% tiene cobertura médica.

En el caso de educación se evaluaron las condiciones de acceso a nivel básico, considerando los niños en edad escolar que asisten a la escuela y quienes no concluyeron su educación básica. Este mapa refleja y empata su distribución con el de situación de la vivienda, esto porque al ser las zonas de mayores carencias, en términos de precariedad de la vivienda, asociada al ingreso,

Mapa 4.7 Segregación por situación educativa, 2010



también son las zonas con mayor rezago educativo, que se explica por las altas concentraciones de población migrante empleados en la informalidad, quienes incorporan al resto de los miembros de la familia en la actividad, aunado a que en estos asentamientos no se cuentan con escuelas, por lo que se ven obligados a trasladarse mayores distancias, que implican tiempo y dinero; limitando así que cubran con su formación escolar. Y por otra parte, los propios migrantes, que desde sus lugares de origen no tuvieron oportunidad de acceder a la escuela.

En tanto que las mejores condiciones, son similares entre los tres mapas presentados. Destacando así, los grupos que se encuentran en la zona centro y la zona hotelera; esta última arrojando resultados obvios por su condición de cobertura total en cuanto a las condiciones de la vivienda y el tipo de población asentada en esta zona, refiriéndonos principalmente al caso de la educación donde la población asentada cubre sin problemas su nivel escolar básico, no así para el caso de la derechohabiencia, pero esto se explica por la cobertura privada a la que estos grupos tienen acceso, excluyéndolos de la delimitación designada que sólo consideraba el acceso a seguridad social de instituciones públicas.

Índice de segregación

A continuación se exponen los resultados del cálculo del índice de segregación socioespacial, que como se ha mencionado, fue obtenido por cuatro cálculos distintos (ver cuadro de resultados), en principio el índice global para cada uno varía entre 0.476 para el Índice de Morrill $IS_{(adj)}$ como el índice más bajo, y el valor más alto que corresponde al índice de Duncan y Duncan con 0.616 $IS_{(dd)}$; dichos valores reflejan la situación media de las unidades espaciales analizadas y su interpretación se detalla a continuación. Es importante recordar que las variaciones entre estos resultados están dadas por la incorporación de elementos que permiten ponderar fundamentalmente la variable espacial.

Cuadro 4.8 Resultados Índice de segregación				
Índice de segregación	2010			
	$IS_{(dd)}$	$IS_{(adj)}$	$IS_{(w)}$	$IS_{(s)}$
Población de 6 a 14 años que no asiste a la escuela	0.426	0.392	0.402	0.411
Población de 15 años o más sin secundaria completa	0.568	0.365	0.426	0.504
Población sin derechohabiencia a los servicios de salud	0.728	0.684	0.742	0.703
Viviendas particulares sin agua entubada dentro de la vivienda	0.629	0.456	0.532	0.605
Viviendas particulares sin drenaje conectado a la red pública o fosa séptica	0.721	0.589	0.607	0.692
Viviendas particulares sin excusado con conexión de agua	0.745	0.647	0.649	0.684

Viviendas particulares con piso de tierra	0.729	0.429	0.478	0.709
Viviendas particulares con algún nivel de hacinamiento	0.571	0.423	0.486	0.504
Viviendas particulares sin refrigerador	0.423	0.348	0.303	0.396
Índice Global	0.616	0.476	0.514	0.579

Fuente: elaboración propia

Aunque si bien el Índice de Duncan ha sido el más empleado en la medición de segregación, no considera la dimensión espacial dentro de su cálculo, lo que es claro pues es el que registra los valores globales y por variable más altos.

El índice de Duncan arroja un resultado global de 0.616, interpretándose como el resultado que refleja una mayor condición de segregación y por tanto, para crear condiciones más homogéneas requiere de una mayor intervención en la redistribución de la población en el espacio

En segundo lugar se encuentra el índice de Morrill que sí contempla como referencia una matriz de continuidad espacial y que al igual que el de Duncan permite conocer el comportamiento espacial de los determinados grupos de la población; por ello en esta investigación el índice representado en el mapa principal es el de Morrill $IS_{(adj)}$ que fue elegido por realizar el cálculo más completo al considerar la ponderación espacial reconociendo las unidades contiguas y no contiguas, útil en este caso por el manejo de información a nivel de área geoestadística y porque permite además identificar qué grupos ocupan que espacios dentro de la ciudad y cuyos resultados pueden apreciarse en el mapa resultado, pues es evidente existe una tendencia de concentración de grupos que acumulan las mayores desventajas en el norte y poniente de la ciudad, donde la dotación de servicios, infraestructura y equipamiento es menor, al ser un área de crecimiento irregular, contrario a la zona centro y la zona hotelera que refleja condiciones aceptables en términos de salud, educación y vivienda.

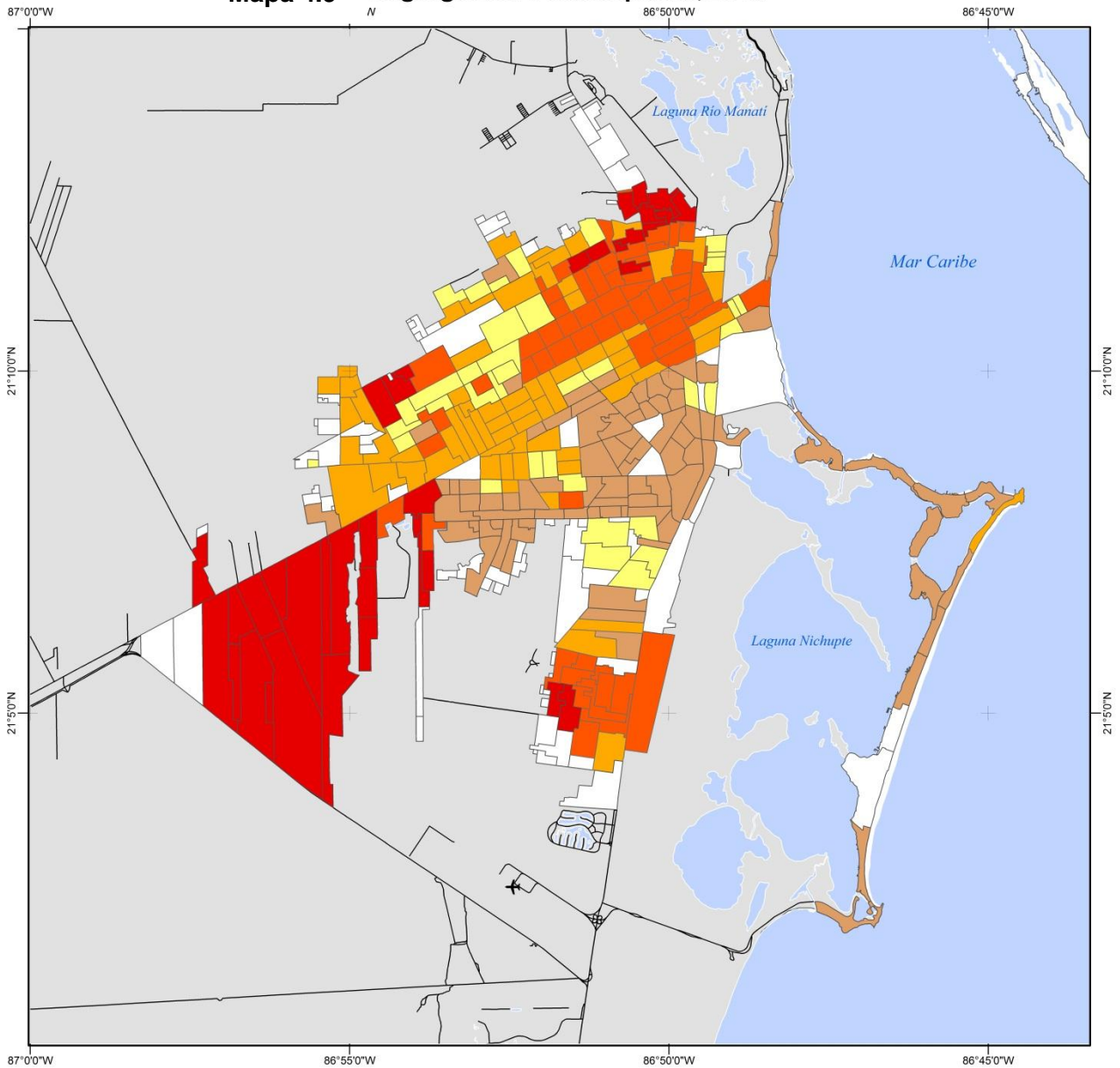
Por último los cálculos de Wong (simple y compuesto) en el que se da gran peso a la existencia de una “frontera” es decir los espacios donde es evidente la ruptura en el contacto social, aquí estos espacios se refieren a los agebs donde las condiciones analizadas (salud, educación, vivienda) cambian sustancialmente, para ello son considerados los cocientes del perímetro de las zonas fronterizas, como resultado básicamente refieren que el mayor grado de intervención

debe estar dado en estas áreas de la ciudad, indicando que la redistribución espacial arrojada por el índice considera en mayor medida la intervención en estos espacios, es decir en Cancún se debería buscar suavizar la ruptura social entre la zona centro, la hotelera y la periferia, identificando los puntos de contacto entre estos tres espacios y redistribuyendo esta proporción de la población entre ellos en este caso hablamos del 0.514 y 0.579, traduciendo en porcentaje equivale entre el 50% y 60% de la población de estas zonas. Sin embargo esto no permearía en las condiciones generales de la población de la ciudad, por lo que ambos resultados fueron descartados para ser representados en el mapa final.

Pese a que las variaciones entre estos índices obtenidos a través de distintos cálculos no son significativas, es importante considerar la interpretación de cada uno de ellos, pues como ya se ha expuesto, su mayor contribución está dada en la factibilidad de que los resultados puedan emplearse como medidas indicativas de las transformaciones que deben proponerse para crear condiciones más homogéneas en la ocupación del espacio.

Es por ello que el índice que incorpora los elementos más adecuados para su cálculo, es el de Morrill que si bien no refleja sustanciales diferencias en los valores si lo hace, al ofrecer parámetros aplicables a la condición general del espacio de la Ciudad, contrario al de Duncan que no contempla el aspecto espacial y a los índices de Wong, que se restringen a su aplicación áreas de contacto específicas.

Mapa 4.9 Segregación socioespacial, 2010



Grado de segregación socioespacial					
	Muy alto				Aeropuerto
	Alto				Vías de comunicación
	Medio				Cuerpo de agua
	Bajo				
	Muy bajo				
	Sin dato				

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI

Escala numérica: 1:150,000
 Escala gráfica:  Kilómetros

Proyección: Cónica Conforme de Lambert
 Datúm: ITRF92
 Elaboró: Diana Guerrero Fragoso

Por otra parte, si bien los resultados obtenidos en el cálculo del índice parecieran no ser significativos, al no aproximarse a 1, que como se refirió en la metodología representa el valor máximo y que explica una condición de segregación extrema, es importante señalar: 1) que esto se debe a que los resultados aquí presentados corresponden a un promedio global para la obtención de cada índice por rubro, los valores menores y mayores de la unidad de análisis son contraídos al promedio y es en la representación espacial y 2) se considera que valores superiores a .300 (como es este caso) hablan de concentraciones espaciales que ya reflejan problemáticas de interacción entre los grupos.

Es necesario destacar que el mapa resultado permite identificar las condiciones reales de segregación de la población por rubro, dado el nivel de desagregación y que de existir información a mayor escala, las carencias a nivel intraurbano se destacarían con mayor detalle. Por último, es importante recordar que los resultados del ISS no sólo reflejan las condiciones socioespaciales en términos de carencia o falta de acceso a servicios, su principal aportación está en reconocer la proporción de población que es necesario redistribuir en el espacio para lograr condiciones más homogéneas. Porcentualmente la relación que guardan los valores obtenidos es directamente proporcional, por lo que en términos generales en este caso hablaríamos de que es necesario redistribuir a casi el 50% de la población (0.400-0.600) en el territorio, pues el grado de concentración (en este caso de desventajas) es alto, destacando también que prácticamente existe una correspondencia directa entre las condiciones que han generado la segregación socioespacial.

4.3.2 Ingreso

En cuanto al análisis de la muestra de la Encuesta Nacional de Empleo se presentan los resultados de ingreso del II trimestre de 2014, la muestra corresponde a 6032 casos.²⁴

La principal variable a analizar es el ingreso, que fue correlacionada con el grado de escolaridad, ocupación, rama, condición, horas trabajadas y acceso a servicios de salud, por lo que a continuación se presentan los resultados obtenidos para cada correlación, así como el resultado del modelo aplicado. El modelo empleado permite explicar la relación que guardan los elementos que constituyen la estabilidad del ingreso como es el tipo de contratación y la derechohabencia a servicios de salud y por otra parte aquellas que explican el ingreso a partir de la actividad, sector y ocupación que desempeña la población.

²⁴ Número de habitantes distribuidos en las viviendas habitadas y que fueron encuestadas.

Para el análisis fue empleada la correlación no paramétrica de Spearman, que permite reconocer el grado de correlación entre dos variables continuas. Las correlaciones realizadas reflejan un grado de significancia superior a .750, lo que indica que el modelo es funcional para explicar las relaciones que guardan las variables correlacionadas.

A continuación se presentan los resultados para el modelo estadístico aplicado:

El modelo empleado tiene una significancia de 86% ($R=0.866$) lo que indica que es un buen modelo, capaz de explicar la relación existente entre la variable dependiente (ingreso) y las variables independientes (ocupación, posición de ocupación, seguridad social, horas trabajadas y rama).

Por ello se concluye que el ingreso es una variable altamente dependiente y con una correlación positiva muy fuerte para el caso del sector en el que se desempeña la población, la situación de contratación y el acceso a seguridad social, no así para el caso de las horas trabajadas, es decir el número de horas trabajadas no se refleja en el salario de la población.

Por tanto, la muestra analizada permite reconocer la importancia de la condición y calidad del empleo para la población de la zona de estudio, que al relacionarse con el índice de segregación manifiesta una correspondencia socioespacial que permite explicar el fenómeno, pese a que estos resultados no pudieron ser integrados en la representación cartográfica debido a su condición muestral sin georeferenciación a nivel de AGEB.

A continuación se detallan los principales resultados obtenidos, en primer lugar el cuadro de correlaciones elaborado, en el que fueron relacionadas las preguntas de mayor interés para fines de esta investigación y los cruces realizados, una vez que se comprobó que las variables tenían alta capacidad explicativa para su correlación, en este análisis se incluyen los resultados en absoluto y su representación gráfica considerando porcentajes.

Cuadro 4.10 Cálculo de correlaciones

Correlations

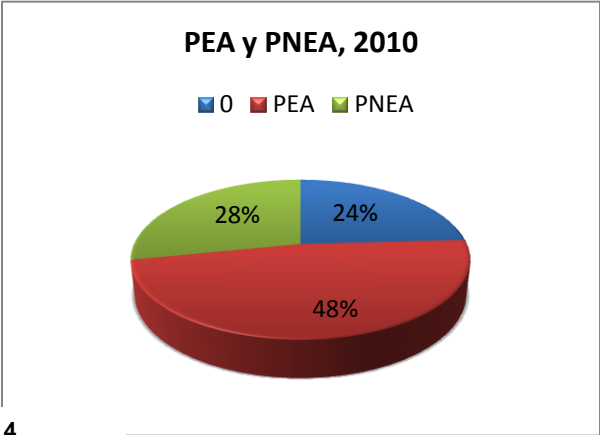
			PEA Y PNEA	POB OCUPADA POR POSICION	DERECHOHABIENCIA	CONDICION DE OCUPACION	SECTOR DE ACTIVIDAD	INGRESOS NIVEL	JORNADA LABORAL	SECTOR
Spearman's rho	PEA Y PNEA	Correlation Coefficient	1.000	-.067**	-.066**	-.065**	-.066**	-.065**	-.066**	-.068**
		Sig. (2-tailed)	.	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
		N	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032
	POB OCUPADA POR POSICION	Correlation Coefficient	-.067**	1.000	.965**	.913**	.915**	.918**	.902**	.941**
		Sig. (2-tailed)	.000	.	.000	.000	.000	.000	.000	.000
		N	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032
	DERECHOHABIENCIA	Correlation Coefficient	-.066**	.965**	1.000	.908**	.898**	.888**	.890**	.921**
		Sig. (2-tailed)	.000	.000	.	.000	.000	.000	.000	.000
		N	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032
	CONDICION DE OCUPACION	Correlation Coefficient	-.065**	.913**	.908**	1.000	.917**	.863**	.900**	.933**
		Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.	.000	.000	.000	.000
		N	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032
	SECTOR DE ACTIVIDAD	Correlation Coefficient	-.066**	.915**	.898**	.917**	1.000	.911**	.907**	.976**
		Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.	.000	.000	.000
		N	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032
	INGRESOS NIVEL	Correlation Coefficient	-.065**	.918**	.888**	.863**	.911**	1.000	.916**	.922**
		Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.	.000	.000
		N	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032
	JORNADA LABORAL	Correlation Coefficient	-.066**	.902**	.890**	.900**	.907**	.916**	1.000	.924**
		Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.	.000
		N	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032
	SECTOR	Correlation Coefficient	-.068**	.941**	.921**	.933**	.976**	.922**	.924**	1.000
		Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.
		N	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032	6032

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

De la población encuestada el 48% es Población Económicamente Activa, mientras que el 28% es Población No Económicamente Activa y 24% corresponden a vaores perdidos, sea por no haber respondido la pregunta o bien descubrir la respuesta. Esta información es básica, pues el tratamiento y manejo de los datos que se presenta a continuación únicamente se refiere a la Población Económicamente Activa.

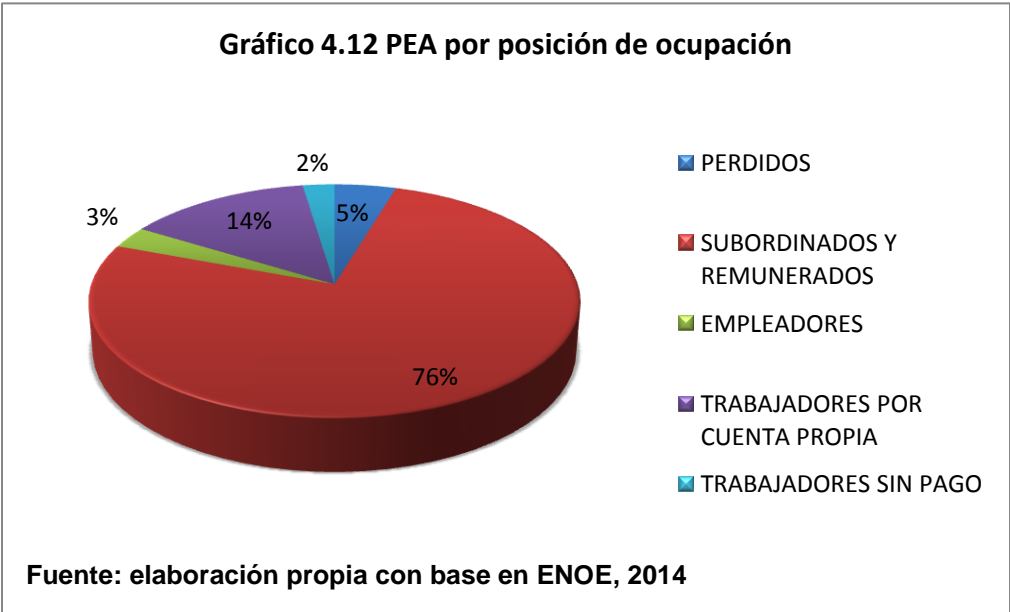
Gráfico 4.11 PEA y PNEA, 2010

	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
o	24.1	24.1	24.1
PEA	47.7	47.7	71.9
PNEA	28.1	28.1	100.0
Total	100.0	100.0	



Fuente: elaboración propia con base en ENOE, 2014

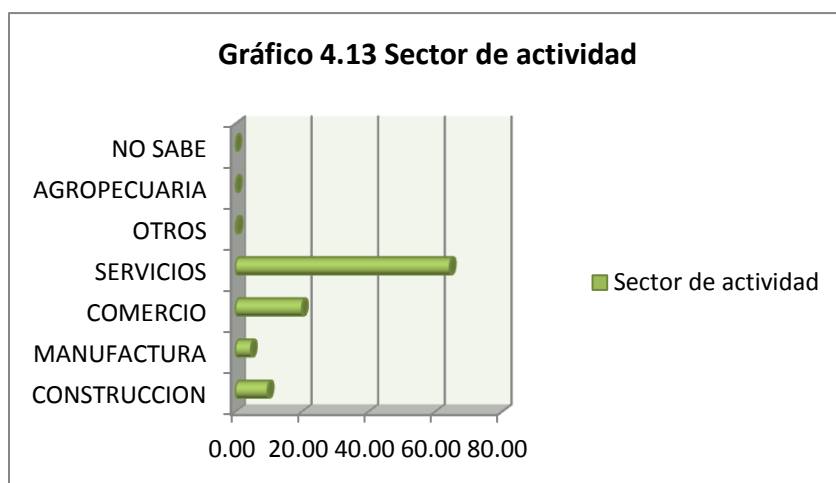
Del sector de la PEA ocupada el 76% son empleados subordinados y remunerados, seguidos por los trabajadores por cuenta propia y los empleadores, con 14% y 3% respectivamente, el 5% corresponde a valores perdidos.



Fuente: elaboración propia con base en ENOE, 2014

La siguiente gráfica permite identificar su posición con la actividad que desarrollan, siendo como es lógico, el sector servicios el que emplea a casi el 70% de la población, en segundo lugar el sector de la construcción, que permite corroborar la fiabilidad de la muestra, pues como señala Inegi es la segunda actividad económica de Cancún, y que confirma la activa participación inmobiliaria; mientras que la actividad agropecuaria está en último lugar con un porcentaje muy poco significativo.

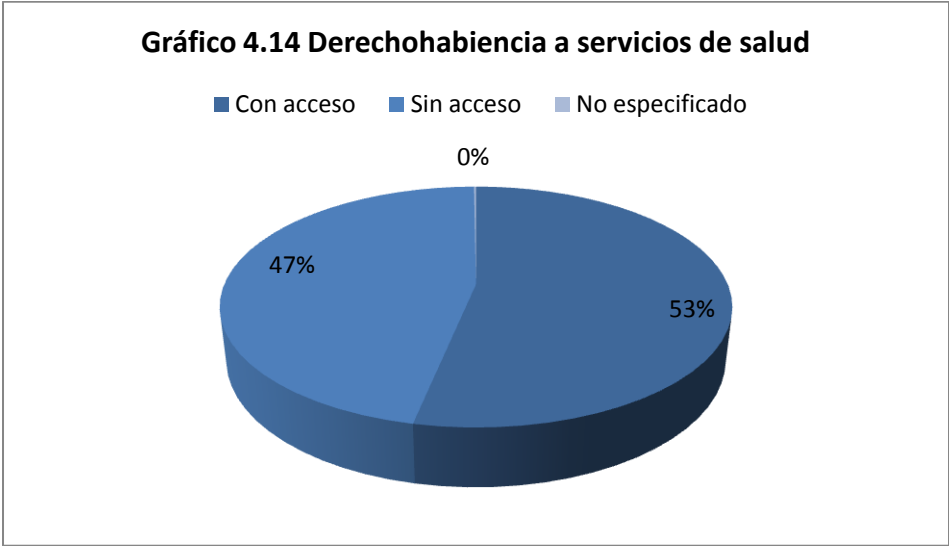
SECTOR DE ACTIVIDAD/ POSICION DE OCUPACIÓN	SUBORDINADOS Y REMUNERADOS	EMPLEADORES	TRABAJADORES POR CUENTA PROPIA	TRABAJADORES SIN PAGO	TOTAL
CONSTRUCCION	187	26	56		269
MANUFACTURA	82	7	37	5	131
COMERCIO	386	10	126	30	552
SERVICIOS	1517	41	179	33	1770
OTROS	10	1	2	1	14
AGROPECUARIA	5	2			7
NO SABE	3	0			3
	2190	87	400	69	2746



Fuente: elaboración propia con base en ENOE, 2014

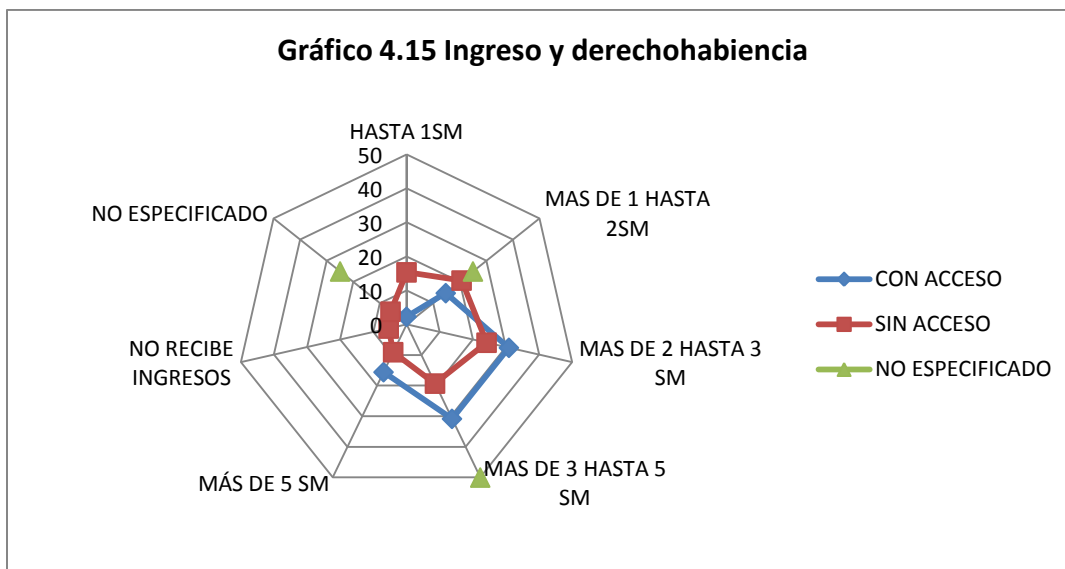
Una de las variables más importantes, es la que se refiere a la derechohabiencia a servicios de salud, que se relacionó con el ingreso percibido. Esta variable, en términos generales da una idea de las prestaciones a las que tiene acceso la población, siendo esta la principal.

Las condiciones de acceso están prácticamente divididas en un 50%, lo que puede relacionarse con el mapa presentado en el apartado anterior, la distribución de la falta de acceso es más homogénea, está repartida en el territorio de forma más o menos similar.

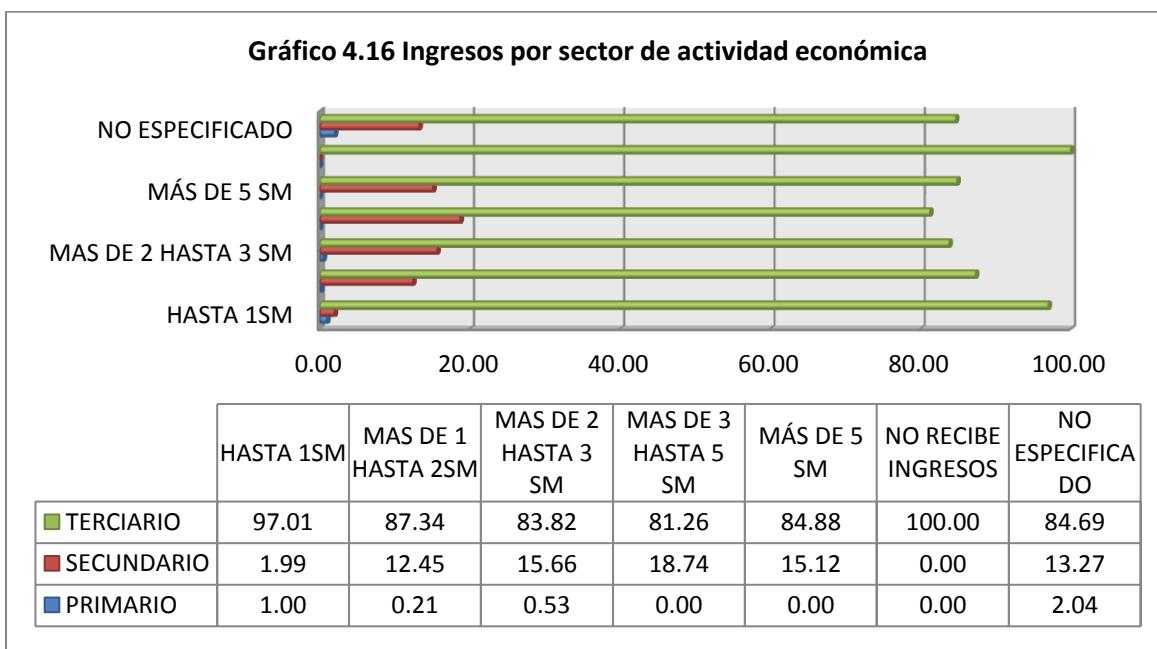


Fuente: elaboración propia con base en ENOE, 2014

En tanto que sí se toman los resultados obtenidos con el ingreso, destaca que la mayor cobertura está dada entre la población que percibe ingresos entre 2 y 5 salarios mínimos, lo cual explicaría el acceso a servicios de salud para la mayor parte de la población, no obstante este patrón es el mismo para quienes no tienen cobertura médica, situación que llama la atención porque explicaría que la cobertura no está determinada por el ingreso.



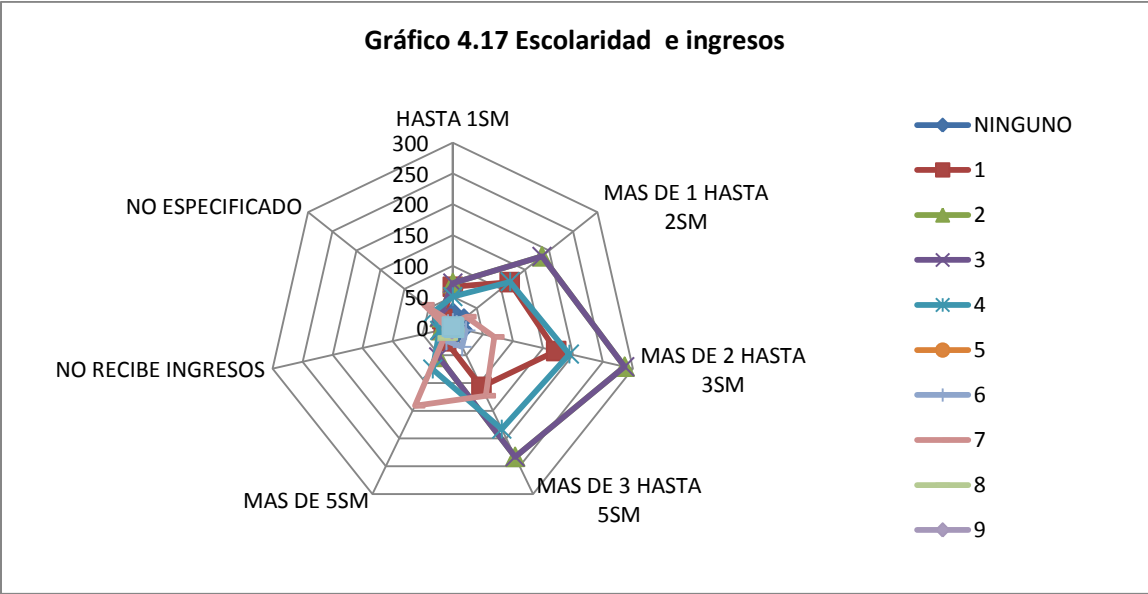
Fuente: elaboración propia con base en ENOE, 2014



Fuente: elaboración propia con base en ENOE, 2014

En tanto que el sector terciario concentra el mayor porcentaje de población con mejores salarios, seguido del secundario, aunque destaca que manejan proporciones similares en ambos casos, lo que realmente reflejaría el porcentaje de participación de la actividad y no los salarios cubiertos.

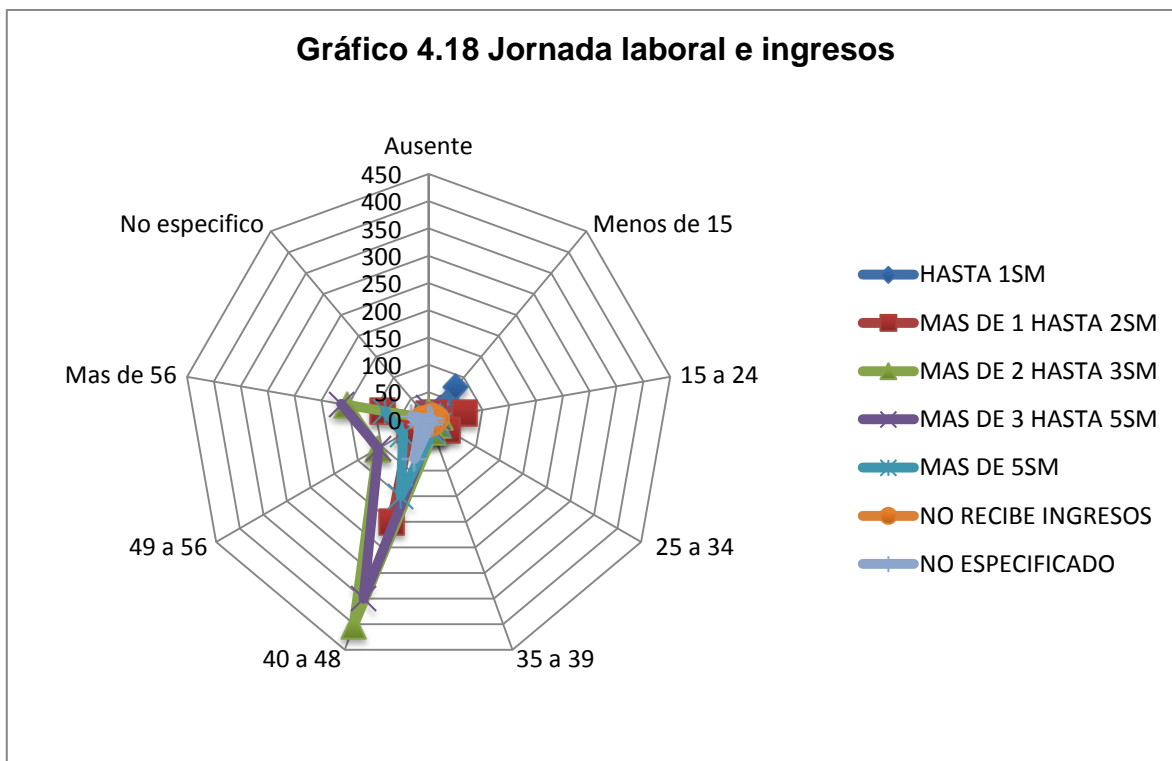
Por último dos gráficos que también incluyen los resultados de ingresos, uno referido si a mayor nivel escolar los ingresos percibidos son mayores y el segundo para explicar si a jornadas más largas los ingresos son mayores. En el primer caso destaca que en promedio el grupo de población son 3 grados escolares terminados percibe entre 2 y 3 salarios mínimos, en la misma condición se encuentra el grupo con 4 grados escolares aprobados, mientras que entre los de mayor nivel destacan quienes concluyeron la secundaria y perciben más de 5 sm.



Fuente: elaboración propia con base en ENOE, 2014

Por último, se busca evaluar las condiciones laborales incorporando la duración de la jornada laboral y si esta es proporcional a los ingresos. En promedio la población trabaja entre 40 y 48 horas, en lo que podría considerarse una jornada normal, aunque al igual que en el caso de la cobertura en salud, el grupo de población que trabaja en este rango percibe salarios con un margen muy amplio, que van de 2 a 5 salarios mínimos, por lo que no contribuye a explicar la relación además de manifestar poca variabilidad.

Gráfico 4.18 Jornada laboral e ingresos



Comentario Final

En este capítulo se obtuvieron algunos resultados esperados, sobre todo en lo referente a los mapas generados, que dado el conocimiento previo de la zona confirmaron el comportamiento espacial de los grupos en situación vulnerable.

Aunque por otra parte, también se obtuvieron resultados que no dan cuenta de la distribución desigual, como es el caso del ingreso; que en mucho se explica por los amplios rangos en los que se explica el ingreso a través del salario mínimo. Por otra parte destaca también la poca relación de variables como el ingreso y la escolaridad, en la que no se explican mayores ingresos con un mejor nivel educativo. En síntesis este capítulo concentra de forma cuantificable el análisis de las principales variables que explican el proceso de segregación en Cancún y que han sido abordadas a lo largo de esta investigación.

Conclusiones

La diferenciación socioeconómica del espacio urbano es ciertamente uno de los temas de estudio más relevantes para la ciudad y aunque es claro que todas las ciudades presentan una división entre zonas ricas y pobres es importante reconocer que en el espacio se reproducen los mecanismos que contribuyen a reproducir estas mismas diferencias.

En México, el desarrollo socioeconómico está caracterizado por marcadas desigualdades regionales que son visibles en la marginación urbana que vive gran parte de la población; disparidades como la infraestructura, servicios sociales, escolaridad, calificación laboral, ingreso familiar y producto interno per cápita.

En el capítulo uno se abordó el tema del turismo y la segregación socioespacial, que es central para explicar la conformación actual de Cancún, planteando la necesidad de tomar en cuenta las causas y factores que históricamente han intervenido en el proceso, que como se menciona tiene lugar por la participación activa de tres actores: el gobierno, los empresarios y los actores locales. La relación entre estos tres sectores ha determinado el crecimiento desordenado y desigual que ha tenido la ciudad.

Si bien Cancún, sobresale entre muchas de las principales ciudades de México, por ser el principal destino turístico debido a la derrama económica que genera y el aparente desarrollo regional que ha beneficiado a Quintana Roo, también ha actuado como una ciudad altamente desigual, dónde una laguna o una vialidad son una barrera que divide grupos sociales.

Las disparidades espaciales que se manifiestan en Cancún se mantienen y profundizan por la ausencia de una política de desarrollo regional, que se oriente de forma integral a corregir las grandes desigualdades e impulsen la convergencia de la población a niveles aceptables de ingreso y bienestar; aunado a la carencia y deficiencia de los mecanismos de planeación que rigen las ciudades, donde las medidas implementadas impulsan el crecimiento desordenado y el acceso desigual a la ciudad y sus servicios, así como múltiples problemas urbanos (contaminación, problemas de transporte y vialidad, insuficiencia de vivienda e infraestructura). Cancún, pese a ser una moderna “ciudad planificada”, no es ajeno a los problemas de las ciudades mexicanas tradicionales, usos desiguales del espacio determinado por la función social y económica de la población; pero destaca sobre todo el acceso y distribución desigual

de bienes básicos que garantizan la habitabilidad de la ciudad y la calidad de vida de su población.

En este sentido, el hecho de haber nacido como un centro urbano integralmente planeado no evitó que se reprodujeran las condiciones de segregación propias de las ciudades en el país y por lo contrario parece que el soportar su desarrollo en la actividad del turismo las ha agravado y le ha impreso nuevas y más agudas condiciones de diferenciación.

El proceso de segregación socioespacial de Cancún ha puesto en evidencia un sistema de planeación deficiente y carente de integración, que no ha podido responder a las necesidades básicas de la población que alimenta la funcionalidad del centro turístico.

La estructuración del espacio urbano no sólo ha sido un reflejo de esto, sino que además ha reforzado las condiciones de segregación en la medida que se han creado espacios de consumo que más que diversificar la oferta de servicios multiplicando las centralidades en el espacio urbano, han reforzado la separación entre las distintas zonas de la ciudad, al favorecer formas de consumo propias para cada una de ellas que se encuentran totalmente desarticuladas social y funcionalmente.

En Cancún, como en cualquier otra ciudad, el ingreso es uno de los elementos clave para explicar la ocupación de la población en las ciudades. Los bajos ingresos de los grupos pobres contribuyen a su segregación a través de asentamientos irregulares en zonas periféricas, además de explicar la precariedad de sus viviendas y el acceso a servicios educativos y de salud. Aunque en el análisis cuantitativo presentado, los datos corresponden a una muestra, esta es representativa de la realidad local y se complementa con las variables que construyeron el índice.

Es importante señalar, que el índice generado no sirve para explicar dónde se encuentra la población más o menos pobre; por el contrario su relevancia radica en ser una herramienta que permita identificar la desigualdad y diferenciación en la ocupación del espacio, señalando cuánto, dónde y en qué medida debe ser redistribuida la población para generar espacios más homogéneos y equitativos para toda la población.

Por otra parte, no se deben dejar de lado los instrumentos de planeación que se han convertido en herramientas fundamentales para organizar el espacio urbano, el principal de ellos y en gran

medida detonador del proceso de ocupación desigual que existe actualmente, es el plan maestro; criticable principalmente por la corta visión a futuro que ignoró el desbordado crecimiento de la ciudad, en segundo lugar por el incumplimiento de sus objetivos como fue, promover el desarrollo regional mediante la generación de fuentes de empleo y la diversificación de las actividades económicas y en tercero, por la falta de conciencia ambiental con la que la planeación se ha dirigido. Sin embargo, ninguna de ellas dio los resultados esperados, si bien surgieron miles de fuentes de empleo estas son criticables por dos motivos: bajos salarios e inestabilidad laboral producto de la falta de contratos, prestaciones y la condición de temporalidad en los empleos como efecto de las "temporadas bajas" aunado a la baja calificación de los empleados que ha dado lugar a que los grandes consorcios hoteleros privilegien la contratación de personal de otras ciudades para los puestos de mayor cargo; estos factores han contribuido a que el sector informal se incremente aceleradamente.

En ese sentido, la ciudad de Cancún concebida como un proyecto planificado integralmente, ha terminado por consolidarse como una ciudad dividida y fragmentada, y con el paso del tiempo ha concentrado un nivel cada vez más alto de marginalidad y segregación socioespacial, en donde la población de menores ingresos, que en su mayor parte se emplea en actividades turísticas o de apoyo al turismo, vive su cotidianidad en dos realidades absolutamente diferentes y contradictorias, en donde la situación de marginación, carencia y exclusión convive con el lujo y la opulencia.

Es por ello que las recomendaciones surgidas a partir de esta investigación consideran en primer lugar la intervención activa del Estado que permita salir a la economía regional del umbral de atraso, por otra parte algunas acciones concretas que debieran ser consideradas, contemplan:

- Crear una política sectorial que opere integralmente para el desarrollo interno de las regiones, garantizando el aprovechamiento adecuado de los recursos y cuyos beneficios sean visibles para la población.
- Es necesario que el Estado asuma su responsabilidad para abastecer de bienes y servicios básicos a la población, a través de una política económica y social, que oriente el gasto público a la creación, mantenimiento y administración de infraestructura.

- Promover la diversificación de las actividades económicas, impulsando el desarrollo del sector agropecuario e industrial, que además de dinamizar la economía se conviertan en fuentes generadoras de empleo formal para la población local.
- Dado que uno de los principales argumentos de las autoridades municipales para abastecer de infraestructura y servicios es la falta de recursos, es necesario crear mecanismos fiscales que obliguen a las grandes transnacionales a contribuir de forma justa por el uso y beneficios que reciben de la ciudad y que estos sean distribuidos en zonas de atención prioritaria.
- Reducir la incapacidad pública para el cobro del impuesto predial y con ello poder recuperar plusvalías.
- Realizar modificaciones al Programa de Desarrollo Urbano de Cancún, que no focalicen su atención únicamente en la zona hotelera, limitando la instrumentación de planes parciales.
- Vigilar el surgimiento de nuevos asentamientos irregulares, realizando los monitoreos que eviten la expansión, así como la venta ilegal de predios y las reubicaciones necesarias.
- Generar una oferta de suelo urbanizado y facilidades para que la población más pobre acceda a una vivienda.
- Permitir la construcción de vivienda social sólo con estudios de oferta-demanda, así como de impacto que así lo avalen.
- Flexibilizar los requerimientos para el acceso a vivienda y suelo urbano para población, así como ofertar la vivienda abandonada que actualmente existe en la ciudad.
- Hacer uso de los vacíos urbanos para satisfacer las principales demandas de la población, frenando así el crecimiento horizontal de la ciudad.
- Los cambios de uso de suelo deben estar sujetos a la compatibilidad de las áreas circundantes, además de cumplir con estudios de impacto urbano.
- Instrumentar mecanismos de planeación restrictivos para las zonas de reserva ecológica y de alto valor ambiental, que obliguen a la evaluación de impacto ambiental para cada proyecto a desarrollar, aunado a la procuración de justicia ambiental.

Bibliografía

- Aguilar, A. Garizbord, B. y Sánchez A. (1996) *Las ciudades intermedias y el desarrollo regional en México*. México: El Colegio de México-UNAM-Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Aguilar, A. Garizbord, B. y Sánchez A. (1997) *Política pública y base económica en seis ciudades medias de México*, México: El Colegio de México.
- Aguilar, A. (2004) *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*. México: Instituto de Geografía, UNAM-Conacyt-Miguel Angel Porrúa.
- Aguilar, A., Mateos P. (2012) *Segregación socioeconómica en la Ciudad de México. Análisis con clusters geodemográficos*. En: *Pobreza, desigualdad y desarrollo*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Alegría, T. (1994). *Segregación socioespacial urbana. El ejemplo de Tijuana* Estudios demográficos y urbanos, México. El Colegio de México, vol 9, Núm 2, pp 411-428 [Consultado 03 de septiembre 2013] Recuperado de: http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18_1/apache_media/S1BKAY9J2I32TS7GGQFT5EQYR8QR6K.pdf
- Anton, S. (1998): *La urbanización turística: de la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística* en Documents d'anàlisi geogràfica, N° 32, pp. 17-43.
- Baran, P.(1969). *La economía política del crecimiento*. 2da. ed. México: Fondo de Cultura económica.
- Barbosa, A. y. (2004). *Cuatro casos de análisis comparativo de destinos turísticos de playa en México*. Sinaloa: Universidad Autónoma de Sinaloa. Recuperado de: http://www.sectur.gob.mx/Congreso_de_Investigacion/ponencias/UAS.Adriana%20Barbosa.pdf
- Brenner, L (2007) *La política turística mexicana y su impacto en el desarrollo nacional y urbano - regional*. (Coord) Bonnie Lucia Campos Cámara. Urbanización y turismo. Universidad de Quintana Roo. México: Ediciones Pomares.
- Brenner, L y Aguilar, A. (2002) *Luxury Tourism and Regional Economic Development in Mexico*, The professional Geographer.

- Bautista, W. (2008) *La polarización espacial en el contexto local de la ZMCM un caso practico: de 24 unidades político-administrativas (una visión general) 1990-2005.* (Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México). Recuperado de: http://oreon.dgbiblio.unam.mx/F/9VRBLEU4NL37B4EUADXJEK7A1YAUULBEEIDS92RP8XNVX3CPGQ-66507?func=find-b&REQUEST=La+polarizaci%C3%B3n+espacial+&find_code=WTT&ADJACENT=N&local_base=TES01&x=0&y=0&filter_code_2=WYR&filter_request_2=&filter_code_3=WYR&filter_request_3=
- Britton, S. (1982). *The Political Economy of Tourism in the Third World.* Annals of Tourism Research. New Jersey: Vogeler and A. De Souza.
- Bordosof, A. (2003), *Como modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana,* Revista EURE, vol 29, núm. 86. Recuperado de: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S02501612003008600002&script=sci_abstract
- Boullón (1990). *La planificación del espacio turístico.* México: Trillas..
- Calderon, J. y. (2009). *Planeación y modelo urbano: El caso de Cancún, Quintana Roo.* Quivera Revista de estudios urbanos, regionales, territoriales, ambientales y sociales , 11 (2), 18-34. México: Universidad Autónoma del Estado de México, México. Recuperado de : <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40113786002>
- Campos, B. (2007) *Urbanización y turismo.* Universidad de Quintana Roo. México: Ediciones Pomares.
- Castells, M. (1974) *La cuestión urbana.* Primera edición en español. España: Siglo Veintiuno de España Editores, S.A. Publicado originalmente en francés en 1972 (*La Question Urbaine*).
- Castillo, O. (2011). *Segregación socioespacial en Cancún: 1990 - 2010 tres ciudades en una misma. Provincia,* (26) 11-31. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=55524215002>
- Castillo, O. & Villar, A. J. (2011). *La conformación del espacio urbano de cancún: una aproximación al estudio de la segregación socio-espacial.* Quivera, 13(1) 83-101. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40118420005>
- Cegos, J. (2011). *Visiones del Turismo.* Recuperado de: <http://www.visionesdelturismo.es/category/planificacion/page/2/>

- Coraggio, J, (1997). *Política urbana metropolitana frente a la globalización*, EURE, vol XXIII, No. 69, julio. Recuperado de: http://www.coraggioeconomia.org/jlc_publicaciones_r.htm
- Duahu, E. (2003) *División social del espacio metropolitano y movilidad residencial*, en Papeles de Población, número 36, abril-junio. México
- Duahu, E. y Giglia, (2008). *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*, México, UNAM-Siglo XXI
- Duncan, O. B, Duncan (1955) "*A methological analysis of segregation Indices*", *American Sociological Review*, num 20.
- Feitosa, F. F., G. Monteiro, A.M.V., Koschitzki, T., y M. P. S. Silva. 2007. *Global and Local Spatial Indices of Urban Segregation*. *International Journal of Geographical Science* 21. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=2701818&pid=S1870-3925201000030000600008&lng=es
- FONATUR, 2006, *Planeación de Centros turísticos. La experiencia y la práctica de FONATUR*, México: FONATUR.
- García de Fuentes, A. (1979). *Cancún, turismo y subdesarrollo regional*. México: UNAM.
- Graña, R. (1998). *Economía del turismo. Estructura de mercados e impacto sobre el desarrollo*. Santiago de Compostela: Hispanlink.
- Harvey, D. (1979). *Urbanismo y desigualdad social*. Barcelona: Siglo XX Editores..
- Harvey, David (2008) *El derecho a la ciudad*.
- Hiernaux, D. *Teoría y Praxis del Espacio Turístico*. México:UAM-Xochimilco. Recuperado de: http://bidi.xoc.uam.mx/busqueda.php?indice=AUTOR&terminos=Hiernaux-Nicolas,%20Daniel&tipo_material=TODO&indice_resultados=0&pagina=1
- Hiernaux, D. 2005. *Competitividad de las ciudades turísticas de México en el contexto global*. En *Ciudades del siglo XXI: ¿competitividad o cooperación?*, editado por C. Arce, Enrique Cabrero y Alicia Ziccardi. México: Cámara de Diputados–Centro de Investigación y Docencia Económicas–Miguel Ángel Porrúa.
- Ford, L. (1996) *A new an improved model of Latin American City Structure*, the *Geographical Review*, vol. 86, núm. 4, pp 437-440
- Ibarra, R. (2007). *Segregación socio-espacial en ciudades turísticas. El caso de Canela (RS), Brasil*. *Estudios y perspectivas en turismo* , s/p.

- Janoshka, M. (2002), *El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización*, Revista Eure, vo XXVIII, núm. 85, pp 11-29. Recuperado de: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612004009100002
- Jimenez, A. (1998). *Desarrollo Turístico y Sustentabilidad: el caso de México* (2005 ed.). México.: Miguel Ángel Porrúa y Universidad Intercontinental con la Universidad del Caribe.
- Lungo, Mario, 2005, *Globalización, grandes proyectos y privatización de la gestión urbana*, Urbano, julio, año/vol. 8, núm. 11, Concepción, Chile, Universidad de BíoBío,. retomado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19801107>
- Mazón, T. (2009). *Turismo, urbanización y estilos de vida. Las nuevas formas de movilidad residencial.*. Barcelona: Editorial Icaria.
- Martínez, A. (2011) *Programa de revitalización de la zona centro de ciudad Cancún*, (Tesis de maestría, UNAM) Recuperado de: [http://oreon.dgbiblio.unam.mx/F/9VRBLEU4NL37B4EUADXJEK7A1YAUULBEEIDS92RP8XNVX3CPGQ-13778?func=find-b&request=Programa+de+revitalizaci%C3%B3n+de+la+zona+centro+de+ciudad+Canc%C3%BA&find_code=WRD&adjacent=N&local_base=TES01&x=0&y=0&filter_code_2=WYR&filter_request_2=&filter_code_3=WYR&filter_request_3=.](http://oreon.dgbiblio.unam.mx/F/9VRBLEU4NL37B4EUADXJEK7A1YAUULBEEIDS92RP8XNVX3CPGQ-13778?func=find-b&request=Programa+de+revitalizaci%C3%B3n+de+la+zona+centro+de+ciudad+Canc%C3%BA&find_code=WRD&adjacent=N&local_base=TES01&x=0&y=0&filter_code_2=WYR&filter_request_2=&filter_code_3=WYR&filter_request_3=)
- Molina, S. (1991). *Planificación Integral del turismo. Un enfoque para América Latina*. México: Trillas.
- Moncada, P. (2008). *Renovarse o morir, el desarrollo histórico de Cancún revisado a través del modelo del ciclo de vida turística de Butler*. Boletín Turístico de Cancún , 1 (1). Recuperado de: <http://www.unicaribe.edu.mx/boletur/textosweb/BoletinCancunJulio08.pdf>
- Padilla, Ó. D. (1992). *El turismo. Fenómeno social*. México: Fondo de Cultura .
- Palafox, A. (2003). *Desarrollo Sustentable del Turismo*. Quintana Roo: CATurismo.
- Park, R. Burgess E. Mc Kenzie R, (1970) *The city*, Chicag: The University of Chicago press
- Pedreño, , A. 2009. *Turistas y migrantes en el planeta resort: la movilidad espacial de la población como un capital desigualmente distribuido en Áreas*. Revista de Ciencias Sociales, núm. 28, Migraciones internacionales, contextos y dinámicas

territoriales, Ediciones de la universidad de Murcia. Recuperado de:
<http://revistas.um.es/areas/article/view/118701>

- Pérez-Campuzano, E. (2010). Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta, México. *Región y Sociedad*, XXII(49) 143-176. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10215725006>
- Prévôt, M. (2002). *Buenos Aires en los años '90: metropolización y desigualdades*. Santiago: EURE v.28 n.85. Recuperado de: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500003
- Romero, R (2005) *El turismo como generador de polarización social en Quintana Roo*, en Co-incidencias Núm 1 Universidad de Quintana Roo, Plaza y Valdés.
- Rubalcava, R., Schteingart, M. *Ciudades divididas Desiguales y segregación social en México*. México: El Colegio de México.
- Sabatini, F. Cáceres G., Cerda, J. (2001), *Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción*. Santiago: EURE v.27 n.82 dic.
- Santos, M. *Espacio y Método*, Vol. 65 de Geocrítica, cuadernos de Geografía Humana, Universidad de Barcelona.
- Saraví, G. (2006), *De la pobreza a la exclusión social: continuidades y rupturas de la cuestión social en América Latina*, Prometeo libros, CIESAS, México.
- Sassen, S., (1991) *The Global City*, Nueva York, Londres-Nueva Jersey, Princeton University Press
- Velázquez, D. et al (2007) *Cancún turismo y medio ambiente en Urbanización y Turismo*. Quintana RO: Universidad de Quintana Roo-ediciones Pomares.
- Veloz C., *La Planeación urbana en Cancún*, s/f, Recuperado: <https://www.yumpu.com/es/document/view/14158611/la-planeacion-urbana-en-la-ciudad-de-cancun-el-siguiente-paso>

Documentos oficiales

- Diario Oficial de la federación, 10 de agosto de 1971
- Estudio de impacto ambiental, Dragon Mart, 2014
- Inegi, Perspectiva estadística de Quintana Roo, 2012

- Inegi, Censo de población y Vivienda 2010
- Inegi, Encuesta Nacional de Ocupación e Ingresos de los Hogares, tercer trimestre 2014.
- Plan Estatal de Desarrollo 2011-2016
- Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Cancún, 2012.
- Plan de Desarrollo Urbano de Benito Juárez, 2012

Hemerografía

- Boltvinik, J. Pobreza en la Ciudad de México, en La Jornada, 25 de enero de 2002
- La redacción, Irregularidades en gestión priista revela alcade de Cancún, en proceso, 5 de junio de 2008
- Editorial, Se triplican en Cancún solicitudes de cambio de uso de suelo, en sipse, 23 de agosto de 2011
- Varillas, A." Urgen clausurar proyecto DragonMart Cancún", en: El Universal 15 de agosto de 2014
- Vázquez, J. " Alistan la construcción de tres DUIS en Cancún" en El Economista, 15 de noviembre de 2012, p. formato electrónico
- Vázquez, J. "Puente Vehicular pondrá en riesgo ecosistema de laguna Nichupté, en El economista, 29 noviembre de 2011
- Vázquez, J. Semarnat autoriza puente sobre laguna, el la verdad de Cancún, 15 de noviembre 2014
- Webmaster, Revelan Negocios de alcaldes en zona protegida de Cancún, en Oro negro, 30 de julio de 2014

Fuentes electrónicas

- <http://cancun.gob.mx/>
- <http://www.qroo.gob.mx/qroo/>
- <http://www.implancancun.gob.mx>
- <http://www.profepa.gob.mx/>
- <http://www.fonatur.gob.mx/>
- <http://www.sectur.gob.mx/>

- <http://www.cemda.org.mx/>
- <http://www.onuhabitat.org>
- <http://cancun.gob.mx/>
- <http://noticaribe.com.mx/>
- <http://www.eluniversal.com.mx/>
- <http://www.jornada.unam.mx/>