



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN ARQUITECTURA

**Reestructuración territorial a partir de la turistificación: Playa del Carmen
como ciudad artificial**

TESIS
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE
MAESTRA EN ARQUITECTURA
En el campo de conocimiento de Arquitectura, Ciudad y Territorio

PRESENTA:
Arq. Xatria Manzo Herrera

TUTOR/A PRINCIPAL
Dra. Carla Alexandra Filipe Narciso
Facultad de Arquitectura

MIEMBROS DEL COMITÉ TUTOR
Dra. Carmen Valverde Valverde
Facultad de Arquitectura

Dr. Fabian González Luna
Facultad de Filosofía y Letras

Ciudad de México, Noviembre 2023



Universidad Nacional
Autónoma de México

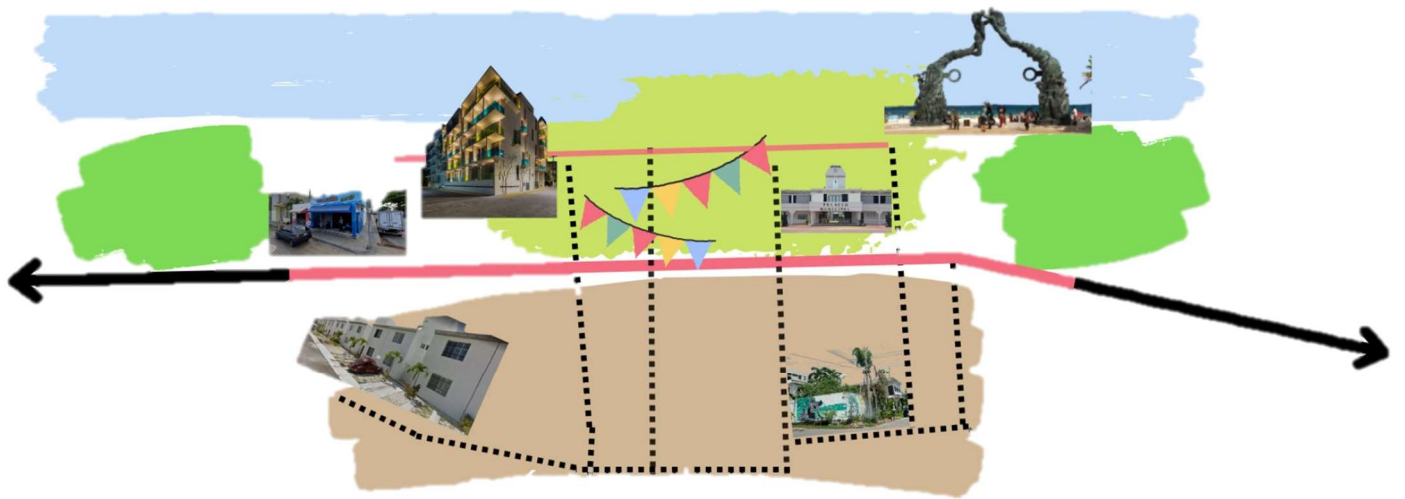


UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

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.



REESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL A PARTIR DE LA TURISTIFICACIÓN: PLAYA DEL CARMEN COMO CIUDAD ARTIFICIAL

XATRIA MANZO HERRERA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
TUTORA: DRA. CARLA FILIPE NARCISO

*Dedicada a cada una de las personas
que me han apoyado a lo largo de
este proceso;*

A mi familia, con todo el apoyo y comprensión;

A mi tutora, Carla Filipe por toda su guía y conocimiento;

*A todo aquel curioso que ame la arquitectura
desde la teoría crítica.*

ÍNDICE

Introducción	3
Capítulo 1. La complejidad de la multiterritorialidad: Playa del Carmen “el corazón de la Riviera Maya”	17
1.1 Panorama histórico del turismo	17
1.1.1 Antecedentes del desarrollo turístico en México	19
1.1.2 Centros Integralmente Planeados: Cancún 1970	21
1.1.3 Consolidación de la Riviera Maya.....	26
1.2 Delimitación espacial: de Xaman-há a Playa del Carmen	28
1.2.1 Ubicación geográfica	28
1.2.2 Playa del Carmen como territorio red	29
1.2.3 Playa del Carmen como territorio zona.....	30
1.3 Arquitectura de Playa del Carmen	33
1.3.1 Tematización de la arquitectura maya	34
1.3.2 Arquitectura neo-histórica	37
1.3.3 Arquitectura globalizada.....	40
1.4 Infraestructura de Playa del Carmen.....	42
1.4.1 5ta Avenida	42
1.4.2 Carretera Federal 307	44
1.5 Conclusiones	46
Capítulo 2. Las formas urbanas de acumulación: entender el fenómeno turístico desde el desarrollo desigual.....	47
2.1 Estrategias y procesos de arraigo y acumulación de capital en las ciudades turísticas de México.....	48
2.1.1 FONATUR	50
2.1.2 Centros Integralmente Planeados: Cancún	51
2.1.3 Carretera Federal: Corredor Riviera Maya.....	52
2.2 Arraigo material y acumulación del capital en el espacio: industria global y turistificación	54
2.3 Acumulación por despojo: urbanización turística en Playa del Carmen	59
2.3.1 Desplazamiento y expansión de la mancha urbana	60
2.3.2 Usos de suelo turístico vs. urbano.....	62
2.3.3 Equipamiento e infraestructura.....	67

2.4	División del trabajo: dimensión local del turismo	69
2.4.1	Empleo en el sector turístico	69
2.4.2	Migración y vivienda	72
2.5	Conclusiones	74
Capítulo 3. Reestructuración territorial de Playa del Carmen: la turistificación como modelador de la dimensión urbano-arquitectónica		76
3.1	El turismo como solución espacial.....	76
3.2	La producción espacial de Playa del Carmen	78
3.3	Logística de la ciudad turística	85
3.4	Spatial fix, dialéctica entre el concepto y el espacio turístico.....	86
3.5	El sentido literal: la infraestructura como arraigo del capital	87
3.6	El sentido metafórico: la arquitectura como flujo de capital.....	89
3.7	Ecologías urbano-arquitectónicas de Playa del Carmen	92
3.8	Crónica de la turistificación por medio del arreglo espacial	95
3.9	Conclusiones	98
La arquitectura como artificio: una reflexión crítica		99
Índice de tablas		103
Índice de figuras.....		103
Bibliografía		106

Introducción

La sociedad contemporánea ha asimilado el tiempo de trabajo y ocio de distintas maneras a través de los procesos de modernización urbana, redefiniendo la distribución espacial y temporal de las prácticas sociales, así como su significado y valor. De esta forma el turismo ha ido ganando terreno en las dinámicas sociales y económicas, convirtiéndose en uno de los principales sectores con mayor relevancia territorial a diferentes escalas, posicionándose como un fenómeno espacial que contribuye el desarrollo de los territorios a través de las manifestaciones urbano-arquitectónicas.

En México, el Producto Interno Bruto Turístico (PIBT) ascendió a 1.6 millones de pesos o 8.7% del PIB nacional en 2016, monto superior al PIB de la minería, la cual incluye extracción petrolera o la construcción¹. Ésta consolidada actividad económica, resulta de las iniciativas turísticas emprendidas en la década de los años setenta que, sustentadas por la gestión de un estado neoliberal, la apertura de los mercados, la desindustrialización y la creación de instrumentos e instituciones especializados, como el Plan Nacional de Turismo y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), se han consolidado exitosos espacios turísticos en diferentes partes del país.

La actividad turística nacional, se rige a partir de los Centros Integralmente Planeados, megaproyectos urbanos promovidos y administrados por FONATUR, que se caracterizan por ser enclaves turísticos de sol y playa, ubicados en regiones de recursos limitados que restringen su actividad económica exclusivamente al sector terciario, recurriendo a la explotación de recursos naturales para consumo y servicio de los turistas.

El éxito de estos destinos, como es el caso del CIP de Cancún, se refleja en el acelerado crecimiento poblacional, alcanzando una población en el 2010 de 204,463² habitantes, y triplicándose en 2020 con 648,351³ habitantes, constituyendo un centro de fuerza laboral y acumulación de capital, como producto de las dinámicas turísticas de la ciudad.

Las dinámicas turísticas continuaron expandiéndose a lo largo de las costas del estado de Quintana Roo, asentándose en pequeños poblados de escasa o nula infraestructura, que reconfiguraron sus dinámicas socioeconómicas para dar respuesta a la demanda de servicios turísticos, evolucionando en el corredor turístico Cancún-Tulum de 157 km de longitud, hoy denominado Riviera Maya, el cual instalaría su centro administrativo y político en la ciudad de Playa del Carmen (PDC).

Con el asentamiento de grandes cadenas hoteleras, campos de golf, clubs de playa y residencias a lo largo del corredor turístico, el fenómeno de crecimiento urbano exponencial de la ciudad turística se hizo presente en Playa del Carmen. La coordinación

¹ Nuestro Turismo, SECTUR, 2018.

² Censo de Población y Vivienda INEGI, 2010.

³ Censo de Población y Vivienda INEGI, 2020.

de la iniciativa pública y privada se vio reflejada en nuevas estrategias e instrumentos de fomento al turismo, que propiciaron no solamente el crecimiento urbano de la ciudad, evidente en su expansión poblacional que pasó de 28,742 habitantes en 1995 a 159,310 habitantes en 2010, sino también la explotación de recursos naturales, la apropiación privada y la segregación socioespacial.

A través de diferentes instrumentos de implementación de política pública se han gestionado las condiciones adecuadas para que los propietarios del suelo, las empresas hoteleras, los promotores inmobiliarios y los organismos administrativos públicos generen una reestructuración en el territorio a través de la mercantilización cultural y natural de la región. Esta mercantilización parte de la explotación de una supuesta identidad étnica local y recursos naturales, se transforman para concretar un sistema que define los atributos de una realidad urbana artificial.

Las modificaciones al territorio detonan una serie de problemáticas que se manifiestan en la ciudad como como son los asentamientos irregulares, crecimiento urbano desigual, explotación de recursos naturales, la segregación social y cultural, discriminación de servicios, falta de accesibilidad, carencia de identidad colectiva local, aumento de pobreza, entre otros.

Es a partir de la inquietud que se señalan las problemáticas que motivan este trabajo de investigación. La intención de su desarrollo es abordar los procesos de transformación a los que se ha visto condicionada la ciudad de Playa del Carmen, a partir de la consolidación del fenómeno turístico como motor económico de la zona y un mecanismo de capitalización. Partiendo de la conformación del CIP de Cancún se analizan los antecedentes históricos de la dimensión urbana y arquitectónica de la ciudad hasta 2019 cuando se han alcanzado los índices más altos de turismo regional. Entender la reestructuración desde un enfoque territorial permitirá comprender los mecanismos económicos, sociales y políticos que han condicionado el desarrollo desigual de la región bajo el interés de la acumulación del capital.

Hoy en día, Playa del Carmen continúa consolidando su presencia en el mercado turístico nacional e internacional, su crecimiento urbano es la manifestación del desarrollo económico producido por el turismo. Su configuración territorial, así como sus procesos de urbanización se ven influenciados por el consumo de los turistas, su capacidad de inversión de capital y las condiciones de trabajo de la mano de obra. Los procesos turísticos son fenómenos dependientes de las dinámicas de su entorno como materia prima para su desarrollo. Las condiciones óptimas de la territorialidad que acogen a la actividad turística serán necesarias para que el turismo pueda continuar evolucionando y expandiéndose. Por esto mismo es importante considerar el impacto que la práctica de esta actividad producirá en diferentes escalas del espacio urbano.

Contradicciones de la ciudad turística en México

Desde el término de la Segunda Guerra Mundial, se dio un marcado desarrollo del turismo, impulsado a través de la constante búsqueda de experiencias anti rutinarias que

denotan el estatus social, manifestando la producción de bienes de consumo en un escenario urbano, repercutiendo en la realización de espacios que sean capaces de ofrecer este tipo de experiencias alternativas. Los eventos posteriores al periodo de guerra produjeron cambios económicos y culturales, la salud, la historia y las ciencias, que junto con los avances tecnológicos propiciaron la transformación del mundo del turismo. Los turistas de clase media y alta fueron construyendo a través de sus demandas y necesidades un imaginario urbano de competencia internacional de la que surge una forma singular de urbanización, conformada por espacios específicos del uso turístico que en conjunto conforman ciudades destinadas a esta actividad.

Los aprendizajes que dejó el turismo de masas en los años cincuenta, que consolidó los modos de desplazamiento y comunicación, y para la década de los setenta las cifras de turistas se duplicaban anualmente, garantizando el éxito de la creación de más destinos turísticos para finales del siglo XX, posicionando al turismo como uno de los principales sectores económicos a nivel mundial. Los procesos de turistificación se hicieron presentes en la transformación funcional del espacio urbano, incrementando las actividades económicas vinculadas de manera directa o indirectamente al consumo de los turistas. La democratización del turismo permitió, no solamente ampliar la práctica de este ejercicio a otros niveles socioeconómicos, sino que concedió a los países con menores capacidades económicas encontrar nichos de oportunidad para el desarrollo de este sector por medio de estrategias para la creación de centros turísticos de sol y playa.

El fomento a la actividad turística nacional se sustenta de las cifras de derrama económica que esta produce con un 7.5% de participación en el PIB nacional y que en 2022 alcanzó un crecimiento anual de 14.4%⁴. El número de viajeros internacionales, los asientos de aviones vendidos, las nuevas rutas aéreas, las cifras de inversión extranjera y las aportaciones que genera al PIB promueven los esfuerzos de los gobiernos federales y estatales para preservar y fomentar la actividad turística, apostando cada vez más a esta actividad económica como vía de desarrollo nacional. Sin embargo, en la escala urbana, los impactos del turismo se perciben de manera diferente, el tránsito de millones de turistas influye en la estructura socioeconómica de las ciudades, la distribución de los recursos y las redes sociales de la vida diaria de los habitantes.

La misión fundamental del Estado neoliberal es crear un «buen clima empresarial» y, por lo tanto, optimizar las condiciones para la acumulación de capital sin importar las consecuencias para el empleo o el bienestar social (Harvey, Espacios del capitalismo global, 2021).

Desde los años setenta, es evidente el compromiso que ha ejercido el gobierno federal para facilitar y promover el desarrollo turístico como motor económico, correspondiente a las políticas neoliberales de finales del siglo XX, permitiendo la

⁴ SECTUR 2023, PIB Turístico creció 7.4% en el 4º Trimestre de 2022 | Secretaría de Turismo | Gobierno | gob.mx (www.gob.mx)

instalación de cadenas hoteleras extranjeras (especialmente españolas) concentrando infraestructura, equipamiento y servicios en áreas específicas que permiten la mercantilización de la ciudad para el disfrute exclusivo de los turistas. Mullins define esto como la urbanización turística (1991), una ciudad construida exclusivamente para el consumo de actividades relacionadas al ocio y la recreación, y no un consumo de necesidades básicas en términos de habitación, salud y educación (Nathália Körössy, 2014).

Así mismo, hay que considerar que la mercantilización del espacio urbano para el turismo concede un carácter comercial subordinado a las demandas del mercado y a procesos de vigencia y actualización como cualquier otro producto de las dinámicas capitalistas. De esta forma la ciudad turística se ve sometido a un proceso de evolución que, como propone Butler (1980), el espacio se somete a un proceso de seis fases **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.:** exploración, participación, desarrollo y consolidación; a partir de este punto ha logrado su máximo potencial por lo que la ciudad (el producto) se verá obligada a recurrir a renovaciones constantes para conservar su valor de cambio o concluir el proceso en las últimas dos fases: estancamiento y post-estancamiento (Clavé, 1998).

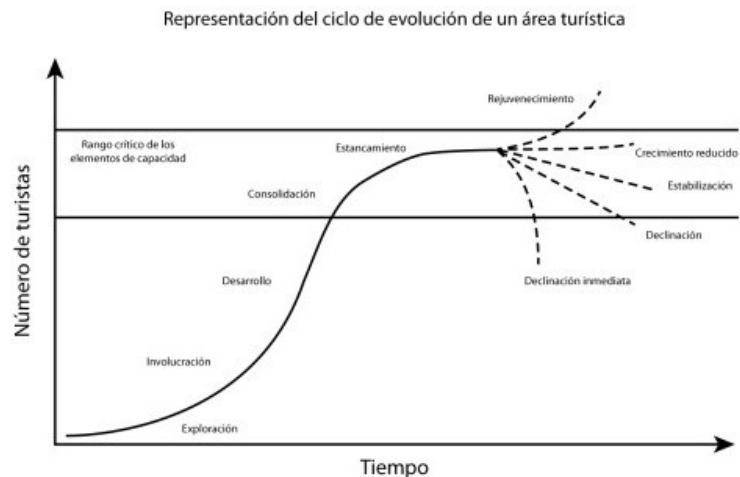


Fig. 1 Evolución del área turística, esquema de R.W. Butler en *The concept of a tourism area a cycle of evolution, implications for management of resources*. 2008.

A este ciclo de evolución de la ciudad turística, habría que sumarle la vulnerabilidad a la cual está condicionado este giro económico, tales como los fenómenos naturales (huracanes, erosión costera, sargazo, etc.), crisis sanitarias (virus H1N1 y más recientemente el SARS-COV-2), así como crisis económicas y sociales, las cuales han demostrado de manera constante una fuerte influencia sobre las dinámicas de consumo de los turistas. No obstante, el capital continúa apostando al desarrollo de esta actividad económica, reinventando el producto turístico y modificando la estructura de su oferta con el objetivo de mantenerse competitivo en los mercados globales, sustentado en el argumento de la derrama económica que esta produce y los beneficios que genera para las ciudades en términos de inversión, empleo y desarrollo.

La premisa de crecimiento e innovación, y la postulación de crecimiento económico mediante el turismo como una vía para disminuir los índices de pobreza y mejorar la calidad de vida de la población no se ve reflejada en territorio. Por el contrario, las ciudades turísticas han producido condiciones cada vez más precarias para la sociedad, generando lugares polarizadas que se conforman por dos dimensiones: en una parte se concentran los recursos públicos y privados, centralizando servicios y equipamiento que continúan atrayendo inversión; por otra parte, se aloja la fuerza laboral que provee los servicios, habitando espacios en condiciones deficientes, con falta de accesibilidad y servicios limitados.

De acuerdo con los censos de población realizados por el INEGI durante las últimas dos décadas, las ciudades turísticas reflejan aumentos de los índices de pobreza, desempleo, marginación y encarecimiento del suelo, lo que repercute en la desigualdad socio-territorial de los espacios urbanos dedicados al servicio.

En el caso específico de Playa del Carmen, una ciudad creada, administrada y funcional entorno al turismo, la planeación enfoca sus esfuerzos de manera prioritaria en mantener y mejorar la zona mayormente turística para continuar desarrollado su capacidad de valor de cambio, priorizando al visitante sobre la población local.

De esta forma, se hacen notar los proyectos federales y municipales que se ejecutan con orden preferente a los turistas (como una clara estrategia del gobierno neoliberal), como son el puente federal de la carretera 307, la renovación del centro deportivo Mario Villanueva, la intervención del Parque Fundadores y las constantes mejoras a la 5ta Avenida, acciones públicas cuyo objetivo es conservar y aumentar el ciclo de inversión: generar más plusvalía, desarrollar más espacio (hoteles, restaurantes, residencias temporales) y recibir más turistas, a expensas de los recursos que podrían emplearse para mejorar las condiciones generales de la ciudad.

El turismo, continua en un claro camino de crecimiento incesante. Las políticas neoliberales capitalistas promueven desigualdades regionales, que como sostiene Hiernaux y Lindón (1997) se vinculan a la dotación diferencial de los factores de la producción, capital y trabajo.

El concepto de la multiterritorialidad y territorios red

Las dinámicas capitalistas y la globalización han redefinido la percepción del territorio como una cualidad que trasciende lo físico, que multiplica su dimensionalidad e implementa diferentes condiciones de poder sobre él. El acelerado intercambio cultural derivado del desarrollo de infraestructura tecnológica y de comunicaciones ha posibilitado la articulación de los territorios de una forma global, produciendo una red de conexiones físicas y virtuales que posibilita el ejercicio de control sobre diferentes territorios. De esta forma se da origen al territorio-red, el cual opera bajo una lógica de control espacial mediante el dominio de flujos o conexiones (Haesbaert, 2011). Si bien, antes de la instalación del posmodernismo y la era global capitalista, la territorialidad se entendía como el dominio de un espacio delimitado por fronteras, en la actualidad la capacidad

de movilidad otorga un instrumento de poder diferenciado que aumenta con el dominio de tiempo y espacio.

Rogério Haesbaert propone la comprensión del territorio de una forma "múltiple" como la forma actual de los territorios (Haesbaert, 2011, pág. 279), en el cual las limitaciones espaciales impuestas por los Estado-nación se disolvieron ante las dinámicas globales y las fronteras físicas desaparecieron con la manifestación de nuevos poderes, que resultan de un sistema transnacional que involucra diferentes grupos sociales y sus interacciones sobre el territorio. Estas relaciones son a lo que Haesbaert define como la diversidad territorial en términos sociales, dinámicas y escalas que se yuxtaponen o conviven a la par, construyendo un espacio producido por individuos, grupos sociales o instituciones que definen la **multiterritorialidad** de un lugar (Haesbaert da Costa, 2011, #284).

Esto es factible gracias a tres fenómenos:

1. El control de los flujos y de la movilidad. El desarrollo de la infraestructura aérea, marítima y terrestre ha agilizado las conexiones físicas facilitando la expansión y distribución de información generando el dominio de las empresas deslocalizadas.
2. El dominio de la flexibilización de las relaciones de trabajo y producción. La redefinición del enlace entre el capital y el trabajo producen nuevas normas laborales que se enfocan en el cambio de condiciones laborales redefiniendo las formas, tiempos y calidad de producción. A su vez se fomenta una desregulación de estas e incluso su precarización.
3. La hibridación cultural. La interacción de los dos factores descritos previamente permite la convivencia, interacción e intercambio cultural de individuos y grupos sociales que, antes se restringía a los territorios definidos y sus fronteras físicas. De esta manera se produce la hibridación de diversas culturas que genera diferentes relaciones y apropiaciones espaciales.

A partir de la instalación de las dinámicas capitalistas, la globalización y la potencialización de sus dinámicas por medio de la ideología neoliberal, junto con la tendencia de economías cada vez más terciarias, se hace evidente la presencia de multi territorialidades que se consolidan bajo las relaciones de poder que subordinan los flujos de información, tanto física como virtual, redefinen los territorios y las dinámicas sociales que en ellos se producen.

El concepto del Desarrollo Geográfico Desigual de Neil Smith y David Harvey

Esta teoría resulta apta para entender el territorio ya que permite comprender con claridad la lógica de reproducción del capital y sus impactos en la constitución de espacios desiguales que se manifiestan en la producción espacial de la ciudad turística.

Introducida en sus inicios por David Harvey en "Limits of Capital" de 1982 y posteriormente complementada por Neil Smith en Desarrollo Desigual: Naturaleza, Capital

y la producción del espacio en 1984, la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual (TDGD) explica el desarrollo espacial desigual como una contradicción lógica de la reproducción del capitalismo (Goicoechea, 2015), que parte de 4 condicionamientos:

1. Arraigo material de los procesos de acumulación del capital
2. Acumulación por desposesión
3. Acumulación del capital en el espacio y tiempo
4. Lucha de clases "políticas" y sociales en diversas escalas geográficas

El **arraigo material**, o como Whitehead llamó "la perpetua búsqueda de la novedad" (Harvey, 2007), es la motivación principal sobre la cual las ciudades turísticas se crean, consolidan y funcionan. La lógica capitalista bajo la cual se rigen nuestras vidas en el actual sistema económico y político, se extienden a las prácticas de ocio y recreación, arraigándose a diversos procesos que absolutizan el espacio mediante la explotación de los recursos naturales y sociales. La inmersión en un modo de vida capitalista de producción y vida se adecua a un ciclo temporal de consumo que atrae millones de turistas anualmente.

La primera condición explica los inicios de los centros turísticos. La **acumulación por desposesión** es la mercantilización y privatización de los recursos por medio de la expulsión por la fuerza de las poblaciones locales. La restricción de acceso al territorio por parte del capital, a través de la implementación de la fuerza o incluso instrumentos legales, convirtiendo a los pobladores originales en subordinados de la lógica capital. Esta condición se manifiesta en las primeras etapas de la instalación de los centros turísticos, cuando las empresas hoteleras, tour operadoras, parques de diversión, etc., se instalan en el territorio para acumular capital.

Una vez instalado el mecanismo de producción en el territorio, se da la **acumulación del capital en el espacio y tiempo**, detonando los procesos de fragmentación como consecuencia del flujo y concentración del capital. El Estado, se vuelve clave en esta parte del proceso urbano, ya que será quien posibilite y fomente los instrumentos legales en forma de infraestructura o leyes que permitan la distribución desigual de los recursos.

Finalmente, se da la cuarta condición del DGD, **la lucha de clases políticas y sociales**, como reflejo de la disputa por la distribución de recursos de manera desigual, tanto en excedente como a falta de estos.

Dentro del argumento de la última sección late la idea de que la lucha entre clases y facciones de clase, aunque profundamente envueltas en las dinámicas de acumulación del capital, no hacen más que perturbar o redireccionar las micro dinámicas de un sistema general completamente capaz de reproducirse a sí mismo, si bien a través de geopolíticas inciertas de la formación de las crisis y su resolución. (Harvey, 2007)

Esta condición se manifiesta en el territorio por medio de las disputas en reclamo de la falta de servicios, equipamiento urbano e infraestructura tanto como afectación a la plusvalía de los capitalistas como para la satisfacción de comodidades de vida diaria para la clase trabajadora.

Pregunta de investigación

¿Cómo ha intervenido el fenómeno de la turistificación en la dimensión urbano-arquitectónica de la reestructuración territorial de Playa del Carmen de 1990 a 2022?

Objetivo general

Evaluar desde un enfoque territorial el fenómeno de la turistificación y sus impactos en la dimensión urbano- arquitectónica en Playa del Carmen a partir de la multiterritorialidad y TDGD para reflexionar sobre los impactos de las dinámicas turísticas en la ciudad.

Objetivos particulares

1. Analizar las pautas del desarrollo y producción de la dimensión urbano-arquitectónica dentro del proceso de turistificación de Playa del Carmen.
2. Identificar las repercusiones del proceso de turistificación de Playa del Carmen para entender la configuración urbano-arquitectónico del territorio.
3. Evaluar el rol de la arquitectura en la reestructuración del territorio a partir de las dinámicas turísticas de Playa del Carmen.

Planteamiento del problema

Playa del Carmen se encuentra ubicada a 60 km al sur de Cancún. Está dentro de la zona turística denominada "Riviera Maya", con un frente de 12 km en frontera con el Mar Caribe. Por estas condiciones su principal actividad económica es el turismo.

A principios del siglo XIX, la zona fue ocupada por una compañía chiclera de la costa oriental de Yucatán, pero debido a las difíciles condiciones de accesibilidad y falta de suelo fértil los asentamientos nunca representaron un punto atractivo. La población que permaneció ahí estableció un pueblo pesquero con una población estimada de 1,500 habitantes. Fue hasta 1970, con el inicio de operaciones del Centro Integral de Planeación de Cancún, que el poblado de Playa del Carmen comenzó a desarrollar una actividad turística. En un inicio, su propuesta ofrecía actividades alternativas al gran turismo de Cancún, que se basaban en contacto con la naturaleza y la promoción de un "turismo ecológico". Su limitada ocupación territorial se vio fuertemente modificada a partir de la consolidación de la Riviera Maya, que inició en 1993 con la implementación del Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Quintana Roo y abarcó un periodo de 10 años en el cual la aplicación de nuevas políticas del territorio comenzó a modificar las costas para dar cabida a grandes complejos hoteleros e infraestructura y alojar al personal de servicio de los mismos hoteles.

Playa del Carmen es el nombre de la cabecera municipal de Solidaridad, el segundo municipio del estado de Quintana Roo, fundado el 28 de julio de 1993. La parroquia de Nuestra Señora del Carmen es el último edificio que aún permanece de los asentamientos originales de la comunidad chiclera a principios del siglo pasado. Como plaza cívica los primeros asentamientos turísticos crecieron alrededor de ella y ahora ha dejado en la esquina del denominado "Parque Fundadores" y marca el inicio del hito turístico de la ciudad: La Quinta Avenida.

A casi 30 años de su fundación y un relativo temprano desarrollo urbano, la ciudad de Playa del Carmen presenta muchos de los problemas de las grandes ciudades. El motor económico de la zona ha acotado los procesos de urbanización para dar respuesta a las demandas de un mercado internacional. En el mercado global de competencia turística, el destino se muestra a la altura de satisfacer todas las demandas en tendencia a través de arquitectura vanguardista, experiencias únicas y recientemente actividades *eco-chic* que parten de la explotación de los recursos naturales característicos de la península de Yucatán. Por otra parte, esta plataforma turística se alimenta de un sistema local que lucha por manifestarse a través de un lenguaje urbano arquitectónico y estableciendo una lucha por el espacio.

Los procesos de turistificación han intervenido en la producción de la dimensión urbana arquitectónica de la ciudad de Playa del Carmen. Su impacto en la configuración urbana se representa a través de la producción artificial de un lenguaje arquitectónico que reestructura el capital territorial de la ciudad.

Esto se ve reflejado en las continuas modificaciones que se realizan en los planes de desarrollo municipal. Los cambios en la normativa de uso de suelo y su reglamentación se perciben en las construcciones de los lotes aledaños a la zona costera. En un inicio la ciudad se estableció como una ciudad horizontal cuyos límites de altura para edificios multifamiliares no podían rebasar los cuatro niveles. Hoy en día se observan edificios de hasta ocho niveles, con alturas de más de veinticinco metros.

El incremento del uso de suelo turístico ha detonado una serie de problemáticas urbanas como crecimiento urbano desigual, explotación desmesurada de los recursos naturales, la segregación social y cultural, discriminación de servicios, falta de accesibilidad, carencia de identidad colectiva local, aumento de pobreza, entre otros.

La modificación de políticas públicas del territorio a partir de las prácticas neoliberales que ejerce México en las últimas décadas del siglo XX, gestionó las condiciones adecuadas para que el turismo se convirtiera, no solamente en el mayor sector de producción económica sino en el factor rector de las ciudades. Estas políticas construyeron una plataforma sólida para que empresas hoteleras extranjeras y promotores inmobiliarios puedan mercantilizar el valor cultural regional y el suelo para producir una artificialidad territorial que les permita seguir produciendo capital.

Es importante acotar que el periodo de análisis abarca desde 1990 a 2020. Este periodo se considera interesante para los fines de este trabajo de investigación ya que

abarca el inicio de la gestión de políticas territoriales hasta la consolidación urbana de un destino internacional. Esta delimitación temporal tiene el fin de comprender de manera integral los antecedentes políticos, económicos y sociales que darán desarrollo a una década de consolidación turística en la Riviera Maya y de manera específica a Playa del Carmen.

El mapa conceptual (fig. 2) define la estructura del planteamiento del problema y a partir del cual se desarrolla el trabajo de investigación. Su estructura sostiene una clara dirección y enfoque de la investigación.

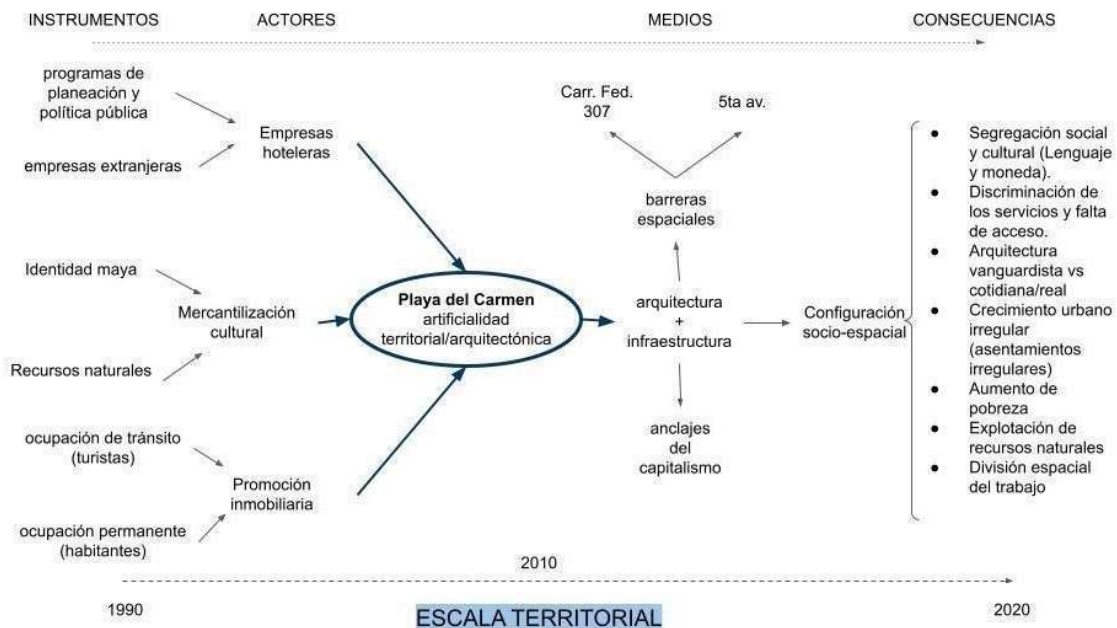


Fig. 2 Esquema para la definición de la problemática. Elaboración propia.

Los procesos de turistificación se han instalado en la urbanización de las ciudades priorizando los recursos para la atención de los turistas. La evolución del lenguaje arquitectónico que compone a la ciudad, así como la presencia de elementos de infraestructura que hacen evidente la relevancia de un producto turístico que lucha por mantenerse vigente en el escenario internacional. En esta evolución da pie a la segregación de realidades urbanas en las que por un lado la política pública sustenta los intereses del desarrollo inmobiliario para producir la mercantilización de los recursos territoriales, y por el otro limita un proceso integral de configuración multiterritorial.

Estructura de la investigación

En relación con los objetivos establecidos, el presente trabajo aborda desde tres dimensiones el territorio: económico-urbano (capítulo 1), urbano-social (capítulo 2), y social-económico (capítulo 3), cada uno desarrolla los aspectos complementarios en la constitución del espacio de Playa del Carmen desde una teoría diferente, quedando estructurado de la siguiente forma (fig. 4):

El primer capítulo corresponde a la dimensión económico-urbana, por medio de una narrativa histórica se define el territorio a estudiar, presenta el contexto global y nacional de las condiciones económicas que implicaron la consolidación del turismo en diferentes escalas, como poco a poco esta industria fue consolidándose como un medio eficiente para el crecimiento de la economía nacional y un modo de producción que permitió el desahogo de capital excedente y la creación de enclaves urbano-turísticos que aseguraran su expansión; dentro de este apartado, se analiza las formas en las que el turismo se consolidó no solamente como una alternativa efectiva de reproducción de capital por medio de la yuxtaposición de poderes en un mismo espacio, sino también sus implicaciones espaciales en la creación de anclajes manifestados en arquitectura que perpetue la expansión turística.

La segunda parte, concierne a la dimensión urbano-social, el cual presenta un análisis sobre las manifestaciones espaciales que surgen de los procesos de turistificación en la zona de estudio; profundiza sobre los elementos⁵ presentados en el primer capítulo para comprender su función como mecanismos que facilitan el anclaje espacial del turismo. Se identifican las características de territorio en cuestión bajo los cuatro ejes de la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual (Neil Smith); **arraigo material y acumulación del capital en el espacio y tiempo, acumulación por despojo y lucha social**, cada una contempla una serie de variables, que evidencian las intenciones, éxitos y fracasos capital en su reproducción por medio del turismo y que condiciona a las dinámicas urbanas y sociales de Playa del Carmen.

Posteriormente, el capítulo tres aborda la importancia de la arquitectura dentro de los procesos de turistificación, sus motivaciones e importancia dentro de las dinámicas de reproducción de capital como un anclaje de este mismo al espacio y implicaciones dentro de la dimensión social-económica.



Fig. 3 Relación de las dimensiones de estudio. Elaboración propia.

⁵ FONTATUR, Centros Integralmente Planeado y la Riviera Maya.

Finalmente se presenta una reflexión crítica a modo de conclusión, derivado de la información y reflexiones obtenidas en los capítulos anteriores así como el análisis del marco teórico establecido y la aproximación metodológica que se describe a continuación.

Aproximación Teórico-metodológica

Las dimensiones de estudio, previamente mencionadas, corresponden a un objetivo particular del trabajo de investigación, cada una de ellas se compone de diversos actores y variables que permiten definir cada una de las dimensiones y por consecuencia dar respuesta a las preguntas específicas (ver tabla 1).

a) Dimensión **económica + urbano** – territorios-red y multiterritorialidad

La dimensión económica-urbana se compone del contexto histórico global, nacional y local que derivan en la comprensión del surgimiento de Playa del Carmen como un enclave turístico. Utiliza como indicadores el desarrollo histórico del sitio, información del DOF para el establecimiento de figuras e instituciones públicas para regular el territorio y sus politizaciones, así como el escalamiento del territorio, el estudio de las formas arquitectónicas, sus estilos, así como el despliegue de infraestructura.

1. Línea del tiempo
2. Proyecto urbano-arquitectónico. FONATUR
3. Crecimiento poblacional. INEGI
4. Tasa de crecimiento. INEGI
5. Estructura Urbana. INEGI
6. Fotografías

b) Dimensión **urbana + social** – TDGD

Esta dimensión contempla el análisis del crecimiento urbano de la ciudad, los agentes e instituciones que intervinieron en su proceso, su composición urbana, zonas y usos de suelo respectivos, índices poblacionales, entre otros. Esta información pretende identificar las relaciones entre estos indicadores y reconocer las implicaciones derivadas de la turistificación en el sentido urbano y social de Playa del Carmen.

1. Flujo de turistas. DATATUR
2. Población Económicamente Activa (PEA). INEGI
3. Unidades económicas (UE). INEGI
4. Población Ocupada y Población Ocupada en Servicio (PO). INEGI
5. Usos de suelo. Desarrollo Urbano del Municipio de Solidaridad
6. Porcentaje de Usos de Suelo. Plan de Desarrollo Municipal

7. Migración. INEGI
8. Densidad de vivienda. INEGI
9. Acceso a servicios. INEGI

c) Dimensión **social + económica** – Spatial fix

Esta dimensión se conforma de un análisis cualitativo del turismo como el eje rector de la producción espacial de playa del Carmen, la arquitectura como una herramienta esencial de dominación espacial dentro de la lógica turística y su evolución temporal en el crecimiento de la ciudad.

1. Infraestructura
2. Arquitectura
3. Zonas urbanas

A través del estudio de estas tres dimensiones en múltiples escalas del territorio en cuestión, se pretende dar respuesta a la pregunta de investigación, por medio de la comprensión de los procesos que influyen y determinan el espacio de Playa del Carmen.

<i>Pregunta de Investigación</i>	<i>Objetivo General</i>	<i>Pregunta específica</i>	<i>Objetivo específico</i>	<i>Conceptos teórico-metodológicos</i>		<i>Autores</i>	<i>Dimensión de estudio</i>	<i>Indicadores</i>
¿Cómo ha intervenido el fenómeno de la turistificación en la dimensión urbano-arquitectónica de la reestructuración territorial de Playa del Carmen de 1990 a 2022?	Evaluar desde un enfoque territorial el fenómeno de la turistificación y sus impactos en la dimensión urbano-arquitectónica en Playa del Carmen a partir de la multiterritorialidad y TDGD para reflexionar sobre los impactos de las dinámicas turísticas en la ciudad.	¿Cuáles han sido las condiciones que han permeado el desarrollo la dimensión urbano-arquitectónica dentro de los procesos de turistificación de Playa del Carmen?	Analizar las pautas del desarrollo y producción de la dimensión urbano-arquitectónica dentro del proceso de turistificación de Playa del Carmen.	<i>Territorios-red y la multiterritorialidad</i>	El territorio comprendido bajo las dinámicas contemporáneas de movilidad y yuxtaposición de escalas y poderes sobre el mismo.	Rogero Haesbaert	Económico +urbano	Desarrollo histórico del sitio /Instituciones públicas y privadas/ Sociedad civil
		¿Cómo incide el proceso de turistificación en el territorio de Playa del Carmen?	Identificar las repercusiones del proceso de turistificación de PDC para entender la configuración urbano-arquitectónica del territorio.	<i>Arraigo material y acumulación del capital en el espacio y tiempo</i>	El capital encuentra recursos a los cuales arraigarse o explotar, modificando el territorio para el mantenimiento, reproducción y acumulación del mismo.	Neil Smith	Urbano+ social	Turismo/ población/ pob. económicamente activa / pob. desocupada/ inversión extranjera y nacional/ expansión turística/ demanda
				<i>Acumulación por despojo</i>	El capital se adapta y transforma el espacio para generar las condiciones materiales necesarias para seguir reproduciéndose, apropiándose y controlando las características locales para la rápida reproducción de capital.			Crecimiento de la mancha urbana / planes de desarrollo / política urbana turística / instituciones / carta catastral
				<i>División del trabajo</i>	El control espacial y administrativo para definir el acceso a los recursos para generar formas particulares de producción.			Pobreza/marginación/vivienda/escolaridad/infraestructura/servicios
¿Cuáles han sido las consecuencias para la dimensión urbano-arquitectónica en la reestructuración territorial de Playa del Carmen a partir de la turistificación?	Evaluar el rol de la arquitectura en la reestructuración del territorio a partir de las dinámicas turísticas de PDC.	<i>Spatial fix</i>	Mecanismo que permite al capital establecer estructuras que garanticen tanto la circulación como la movilidad del mismo.	David Harvey	Social+ económico	Infraestructura pública / edificaciones privadas /arquitectura / lenguaje estético espacial		

Tabla 1 Matriz relacional de la aproximación teórica metodológica

Capítulo 1. La complejidad de la multiterritorialidad: Playa del Carmen “el corazón de la Riviera Maya”

El presente capítulo aborda el contexto histórico que consolida el actual territorio de Playa del Carmen a partir de la teoría propuesta por Rogerio Haesbaert sobre el concepto de la multiterritorialidad, lo que conlleva comprender las diversas condiciones que acontecieron en diferentes escalas para dar origen a Playa del Carmen. Se exploran los antecedentes histórico-espaciales de Cancún como el proyecto que detonó el turismo como una actividad económica esencial en la región, la expansión de esta misma hacia el sur del estado y su influencia en la reestructuración las dinámicas territoriales de Playa del Carmen.

1.1 Panorama histórico del turismo

Durante la época de la posguerra, el nuevo orden social y económico del mundo permitió la instauración del turismo de masas que, facilitado por los modos de comunicación y transporte, dio paso a la conformación de polos turísticos en las zonas costeras de diferentes países. México formaba parte del escenario turístico internacional de sol y playa con los destinos de Acapulco y Cozumel, impulsados por el del 1er Plan Nacional de Turismo de 1962, cuyo objetivo era fortalecer la presencia de estos dos sitios a escala mundial.

A principios de la década de los años setenta, durante el auge de la posmodernidad, las dinámicas globales en aumento, la flexibilidad de las fronteras y los inicios de una económica capitalista neoliberal, reforzada por las condiciones del tiempo de ocio y las facilidades de desplazamiento contribuyeron a la expansión de los mercados turísticos. Ante este panorama, el gobierno mexicano gestionó la política pública existente para dar lugar a nuevos proyectos turísticos por medio de las cuales apostó a nuevas estrategias de crecimiento, dando origen a los primeros tres Centros Integralmente Planeados (C.I.P.): Cancún (1970), Ixtapa Zihuatanejo (1974) y Los Cabos (1976).

El éxito de estos proyectos justificó el desarrollo de un marco jurídico legal que facilitó los recursos para perpetuar el turismo como mecanismo de acumulación de capital propiciando la creación de nuevas infraestructuras que sustentaran los enclaves planificados como el Aeropuerto Internacional de Cancún en 1972 y la constitución del estado de Quintana Roo en 1974. Durante esta última fecha se publicó la actualización de la legislación turística en forma de la Ley Federal de Fomento al Turismo de 1974, cuyo antecedente publicado en 1980 resultaba insuficiente para las nuevas demandas del mercado, en la nueva legislación se buscaba promover, proteger y vigilar la actividad turística nacional⁶, la definición de una nueva escala administrativa de los recursos para la actividad a nivel federal, así como la institucionalización de dicha actividad por medio

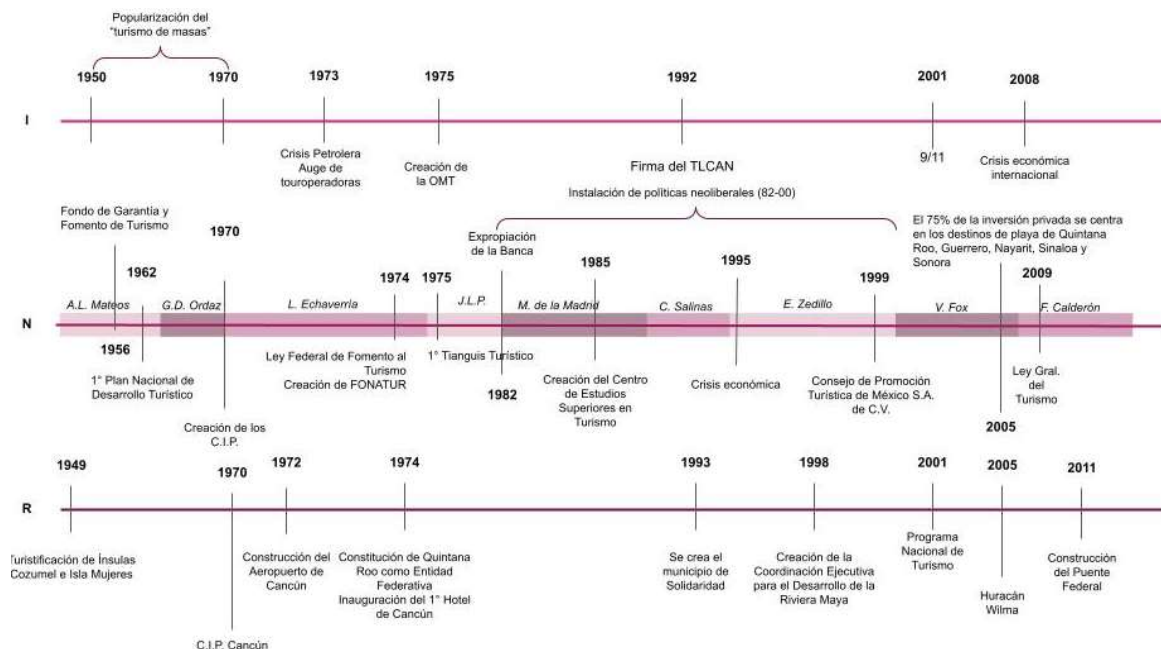
⁶ Ley Federal de Fomento al Turismo 1974. [009447.pdf \(sectur.gob.mx\)](#)

del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), el cual se encargaría de priorizar el desarrollo de los tres proyectos mencionados previamente y desarrollar nuevos centros. Durante este periodo la oferta de cuartos hoteleros a nivel nacional incrementó en un 8.2%, la captación de divisas aumentó en 15.3% y el PIB se intensificó en 9.16% (Oviedo Puentes, 2009).

La crisis petrolera de 1973 acotó un periodo de constantes cambios económicos a nivel mundial caracterizado por el déficit público, el retroceso de las actividades productivas, inflación y el desempleo durante los primeros años de la década de los setenta. Estas condiciones favorecieron el crecimiento del sector turístico, derivado de la necesidad del capital por encontrar nuevas formas de acumulación y que gracias al encarecimiento de las economías más fuertes de occidente los procesos de expansión de la actividad turística encontraron favorables condiciones en países como México.

Posteriormente, en 1982 la Secretaría de Turismo (SECTUR) se designó como cabeza del sector con un incremento del 57.2% en su presupuesto anual. Dicha institución presentó el 1er Plan Nacional de Turismo que contempló una estrategia de diversificación de la actividad turística nacional y la profesionalización de esta con la creación del Centro de Estudios Superiores de Turismo en la Ciudad de México. Durante las siguientes dos décadas, la expansión de enclaves turísticos proliferó en distintas zonas litorales del país, junto con la creación de coordinaciones ejecutivas a cargo de la gestión de megaproyectos como la Riviera Maya en 1998, el cual consolidó la presencia de desarrollos hoteleros y residenciales de inversión principalmente española a lo largo de 137 km de la costa del Caribe Mexicano, dirigido a un mercado mayormente mexicano, estadounidense y canadiense.

Tabla 2 Línea del tiempo en escala global: escenario internacional, nacional y local.
Elaboración: Xatria Manzo Herrera



La consolidación de la actividad turística en México a partir de los años setenta se vio estructurada por diferentes escalas que desembocaron en la reestructuración de territorios subordinados a las dinámicas turísticas. En la búsqueda de dar respuesta, no solamente a las demandas nacionales y regionales de un supuesto desarrollo y mejoras sociales, se consolidó un mecanismo que ha definido la organización espacial de ciudades turísticas como Playa del Carmen.

1.1.1 Antecedentes del desarrollo turístico en México

Durante la década de los setenta se gestó un periodo de transición de los modelos económicos y políticos, impulsados por la globalización, los territorios se sometieron a un proceso de modernización y evolución técnico-económica. La interconexión de los territorios comprimió el espacio y tiempo, para suprimir las distancias por medio de la comunicación instantánea, debilitando las fronteras, crisis territoriales de los Estados-nación, en materializó la geografía como una limitante (Haesbaert, 2011).

“A partir de 1982, y durante tres administraciones federales (1982-2000), se aplicó en México el proyecto neoliberal que se tradujo en el abandono del Estado interventor, así como de su responsabilidad social; además se reemplazó el modelo de industrialización sustitutiva, comercial y financiera (hacia afuera); a diferencia de antaño, se dio prioridad al capital financiero o inversión de cartera por el capital productivo; de la aspirada soberanía en el diseño de la política económica, se aceptaron las directrices del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial” (Salazar, 2004).

La instauración del neoliberalismo transformó en mercancía los bienes, servicios y la fuerza de trabajo, así como la apertura de los mercados y la instalación de empresas extranjeras en México. Este nuevo panorama económico fomentó el desarrollo de la terciarización de la industria nacional, que junto con una la consolidación de una política pública cimentada sobre un marco jurídico durante los años setenta, marcó un antes y después en la economía nacional con la creación de los Centros Integralmente Planeados.

Estos proyectos surgieron como respuesta a un periodo de políticas ineficientes de desarrollo y crecimiento poblacional acelerado, además de un contexto económico en el que la industria nacional se encontraba en crisis, y la búsqueda de alternativas para la captación de divisas era imprescindible.

La situación política y económica se sustentó en una amplia movilidad que dominó las relaciones sociales y espaciales, permitiendo que los territorios se sometieran a múltiples condiciones de dominio, en sentido funcional y simbólico, lo que permitió la reestructuración de los proyectos turísticos del país, la escala de intervención no se limitaba a lo local.

De 1952 a 1970 los destinos turísticos mexicanos de playa se mantenían bajo planes de desarrollo gestionados exclusivamente bajo jurisdicción federal con la intención de impulsar y regular su actividad. Los alcances incluían estrategias de reglamentación y mejora de infraestructura para su funcionalidad, produciendo los primeros impactos económicos relevantes relacionados con la actividad turística a nivel nacional. La evidencia de estos intereses son la elaboración del primer Fondo de Garantía y Fomento del Turismo (1956), el Plan Nacional de Desarrollo Turístico (1962) y el Consejo Nacional de Turismo (1962).

Posteriormente, bajo la transición de una movilidad mucho más flexible y la yuxtaposición de diferentes escalas y poderes sobre el territorio, las estrategias del turismo nacional dieron un giro, resultando en dos líneas de acción: la primera, clara y estática, contemplaba el otorgamiento de créditos para el mejoramiento de infraestructura de los centros de playa existentes denominados "Centros Turísticos Tradicionales" financiado exclusivamente por fondos federales; la segunda propuso el emprendimiento de destinos de playa desconocidos denominados "Centros Turísticos Integralmente Planeados", en los que la contribución del Banco Interamericano era esencial para el éxito de los proyectos.

Para 1974 se publicó la Ley Federal de Fomento al Turismo, que concedió mayores recursos a la actividad turística para su coordinación a partir de la fusión de FOGATUR con INFRATUR para crear una única institución responsable de la planeación, diversificación y desarrollo de más proyectos turísticos. Lo que hoy se conoce como FONATUR permitió la legitimación de los megaproyectos turísticos y sus dinámicas globales.

Para finales de la década de los ochenta, el modelo económico neoliberal junto con las consecuencias de la globalización la inversión privada tanto nacional como extranjera contribuyeron a la expansión de enclaves turísticos en diferentes partes del país, donde la oportunidad para extender el éxito del CIP más popular, Cancún, se amplió a nuevas propuestas, dando paso al origen de la Riviera Maya.

El turismo en nuestro país se consolidaba cada día más como uno de los sectores más productivos y de mayor captación de divisas compitiendo con las exportaciones de petróleo, la producción de manufacturas y el envío de remesas, sobre todo desde los Estados Unidos de América. Para el gobierno mexicano el repunte y éxito del turismo se constituyó en un medio para generar empleos, para equilibrar la balanza de pagos y para apoyar el desarrollo de regiones prioritarias, aunado a las bondades que en materia de descanso y recreación brindaba a los propios mexicanos (Mayo, 2014, pág. 30).

Hoy en día, México se posiciona en la oferta de turismo como uno de los principales destinos a nivel mundial, con polos turísticos distribuidos en diferentes partes de la República Mexicana. Según datos de la Secretaría del Turismo, el país se ubica en la posición número siete por llegada de turistas internacionales, con 41.4 millones de viajeros en 2018, y en la posición número dieciséis por ingresos de divisas de turismo, acumulando 21.5 millones de pesos. A nivel estatal, Quintana Roo es el estado con mayor actividad turística, ocupa la segunda posición en tráfico aéreo por medio del Aeropuerto

Internacional de Cancún, con nueve de los cincuenta y ocho millones de vuelos a nivel nacional, una infraestructura de 1,067 hoteles distribuidos a lo largo de la costa del Mar Caribe y las ciudades de apoyo turístico, 100,986 cuartos de hotel y 3 pueblos mágicos.

1.1.2 Centros Integralmente Planeados: Cancún 1970

Bajo la búsqueda de nuevas formas de ingresar divisas al país y la favorable disposición de la política pública, se creó una iniciativa que superó toda expectativa y cuyos asentamientos detonaron el crecimiento desmedido de la región sureste del país y posicionaron a México como un destino competitivo en materia de turismo. Los Centros Integralmente Planeados se instalaron en sitios que presentaban grandes ventajas a la actividad turística como atractivos naturales condicionados a una limitada producción económica o alternativas de desarrollo, esto los convirtió en el reflejo de la ideología posmoderna que acompañaron su desarrollo: la reducción del espacio y el tiempo permitieron que estas estrategias compactaran las geografías para redefinir las escalas, no sólo facilitando la relación entre lo global y lo local por medio de una infraestructura planificada (Haesbaert, 2011, pág. 135) sino también comprimiendo un territorio y su cultura en entornos controlados y precisos.



Fig. 4 Publicidad de Cancún para Estados Unidos en 1976. Fuente: <https://aclarando.wordpress.com/2010/07/04/1976-publicidad-de-cancun-en-estados-unidos/>

Estas acciones no se limitaron a intervenir en la espacialidad del sitio, sino que implementaron agresivas estrategias de expansión con el objetivo de definir nuevas escalas de poder y control sobre los territorios estableciendo, lo que Doreen Massey

denomina “geografías de poder” (Ramírez Velázquez, 2010), no es coincidencia que los territorios de Baja California Sur y Quintana Roo, se convirtieran en estados constitucionales meses previos a la construcción de infraestructuras en favor del turismo y acogieran los dos primeros dos C.I.P.: Cancún y Los Cabos. La reestructuración de estas geografías permite subordinar los territorios manteniéndolos sobre una yuxtaposición de poderes que los mantiene en constante proceso de transformación y diferenciación.

Así mismo, estos proyectos definieron un modelo de renta monopolista (Harvey, El arte de la renta, 2005) que permitió la extracción de plusvalías de suelo de propiedad social, a partir de la valorización de sitios con condiciones geográficas favorecedoras impulsadas por artefactos históricos o culturales para la producción de un entorno planificado que favoreciera la extracción de rentas.

Los C.I.P. se consolidaron como modelos económico-urbanos que, en sus primeras etapas de desarrollo eran gestionados por el Estado, quien disponía de los recursos para la instalación de las infraestructuras esenciales para obtener rentas de manera indirecta a partir de un servicio o recurso que se produce mediante el uso del espacio (actividad turística). Una vez consolidado el enclave (según los criterios establecidos por FONATUR, es entonces que la extracción de rentas sucede de manera directa utilizando el suelo como bien intercambiable o el recurso en cuestión con fines especulativos.

A partir de este punto, la clave del asunto es construir la excepcionalidad, lo cual se realiza por medio de posicionar ciertas representaciones como únicas e irrepetibles, pero ancladas a objetos o experiencias intercambiables en el mercado (Luna F. G., 2015). La producción de particularidades culturales permitirá desarrollar un carácter comercial y competitivo para distinguirse de otros centros planificados y demás destinos turísticos internacionales.

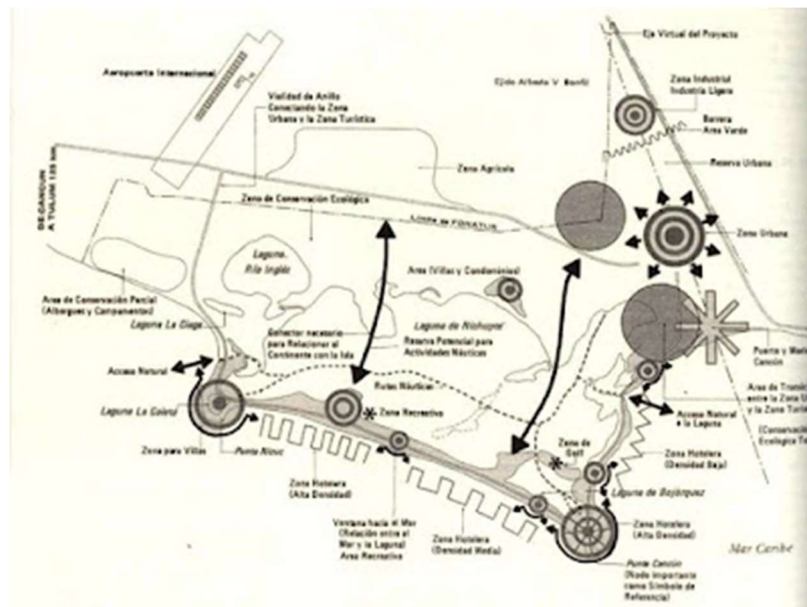


Fig. 5 Mapa del proyecto de Cancún. Fuente: <http://mediturban.blogspot.com/>

El Centro Integralmente Planeado de Cancún, nació como un proyecto técnico y calculado, por Enrique y Agustín Landa Verdugo desde la Ciudad de México. Por su configuración urbana y turística fue concebido por banqueros y urbanistas que poco sabían de turismo, pero reconocían el potencial económico del proyecto. Cancún fue el primer proyecto de la estrategia nacional creada por FONATUR, desarrollada bajo tres líneas discursivas: fomentar nuevas fuentes de trabajo, impulsar la economía regional a través de diversificación de actividades y obtener una mayor captación de turistas extranjeros para incrementar los ingresos de la balanza de pagos.

Las primeras concepciones del proyecto quedaron bajo la supervisión de Ernesto Fernández Hurtado, director del Banco de México, el secretario de Hacienda Antonio Ortiz Mena y el entonces presidente de la República, Gustavo Díaz Ordaz. El proyecto se rigió por ideales urbano-arquitectónicos modernos y funcionalistas, inspirados en casos urbanos de gran envergadura como la ciudad jardín propuesto por Le Corbusier y el diseño urbano de Brasilia de Oscar Niemeyer, ideología que incluso caracteriza las intenciones arquitectónicas del Palacio Municipal del Benito Juárez.

El proyecto de Cancún contemplaba una zona turística regido por un boulevard que acotaba el emplazamiento longitudinal de los complejos hoteleros, áreas residenciales, clubs de golf y un centro de convenciones, cuyo desarrollo estaría dividido en tres etapas, una ciudad de servicios que comprende los asentamientos urbanos bajo un diseño tipo "plato roto" estructurado por supermanzanas con capacidad para 4,0000 habitantes y, el Aeropuerto Internacional con una extensión de 17 kilómetros. A pesar de enfrentar adversidades temporales que dificultaron su plena aprobación administrativa, en 1969, obtuvo la aprobación institucional que aseguraba la calidad turística del sitio. El proyecto vio la luz finalmente, y en marzo de 1970 fue aprobado bajo un presupuesto de \$47,100,000 de dólares (Mayo, 2014, pág. 94).



Fig. 6 Fotografía aérea del litoral. Fuente: <https://www.infobae.com/america/mexico/2019/07/04/cancun-la-historia-de-como-la-joya-del-caribe-floreccio-de-la-nada-y-se-convirtio-en-el-deseo-del-narco/>

El Plan Maestro de Cancún se compuso por un desarrollo integral de 12,700 ha que contemplaba dos zonas: la turística que se desarrollaba sobre la isla con una forma de 7 delimitada al Este por el Mar Caribe y al Oeste por el sistema Lagunar Nichupté y una urbana en la parte continental, que comprende Puerto Juárez y la denominada Ciudad Cancún.

“Por lo que respecta a su aspecto conceptual, el Proyecto de Desarrollo Integral de Cancún, se basó en la construcción de un conjunto urbano turístico, cuidando que los grados de densificación no deterioran la imagen turística preconcebida y diseñada para destacar las cualidades del lugar, por el contrario, se buscaba lograr un conjunto armónico claramente diferenciado por características propias de lo que es una ciudad y una zona turística”. (Mayo, 2014)

El esquema refleja claras intenciones diferenciadoras que caracterizaron el proyecto turístico desde sus inicios: el emplazamiento de la zona hotelera utiliza a su favor la estructura natural conformada por sistema lagunar Nichupté de cuerpos de agua y manglares para separarse de la zona continental donde posteriormente se asentaría la zona urbana, así como también beneficiarse de obtener dos frentes para la instalación de hoteles de diferentes categorías y densidades; el área de intervención de FONATUR es claro y preciso en la delimitación de su territorio de interés, tanto en la ilustración conceptual del proyecto como en las acciones que se mantienen hasta la fecha, todo lo que sucede fuera de este perímetro poco o nada le interesa a FONATUR; la infraestructura como vialidades principales y el aeropuerto son esenciales desde la conceptualización del proyecto, la accesibilidad a la zona hotelera es esencial para el desarrollo y funcionamiento de Cancún por lo que la inclusión de la vía paralela a la zona hotelera para acceso de los turistas y la vía con conexión a Mérida para la entrada de mercancías se incluye desde los primeros esquemas; finalmente, la zona hotelera se encuentra conceptualmente desarrollada con trazos que zonifican y relacionan para expresar sus funciones y propósitos, sin embargo la zona urbana no tiene definición alguna salvo delimitaciones espaciales y etiquetas que asignan su uso, la carencia de algún trazo mayor no se contempló en ningún momento y fue posiblemente uno de los primeros indicadores de los problemas que posteriormente se presentaron en el crecimiento de la ciudad.

La victoria del proyecto se manifestó en las densas migraciones que surgieron gracias a las estructuras de comunicación y transporte que permitieron ampliar las posibilidades de localización, así como una mayor flexibilidad de normas laborales. El objetivo general del proyecto urbano buscaba, por medio de una planeación urbana precisas, prevenir las problemáticas de crecimiento desmedido que se habían presentado en otras ciudades turísticas tales como asentamientos irregulares y controlar el valor de la tierra.

No obstante, el motor económico que detonaba el proyecto generó un acelerado crecimiento poblacional que produjo consecuencias inevitables, sobrepasando todo objetivo definido sobre los asentamientos y la especulación del suelo. La llegada de mano

de obra no calificada produjo una actividad comercial irregular que no correspondía a los intereses del Plan de Desarrollo de Cancún, el cual tampoco contempló una política de planeación para dichas condiciones. Ante la falta de espacio para las fuertes migraciones de fuerza laboral, se comenzaron a ocupar zonas fuera del control de FONATUR, al norte de la avenida Chichen-Itzá donde las colonizaciones informales se asentaron.



Fig. 7 Palacio Municipal de Benito Juárez (Cancún) Fuente: <https://aclarando.wordpress.com/2010/08/04/1975-palacio-municipal-de-benito-juarez-qr/>

Con el continuo crecimiento turístico de la zona y el éxito que representaba en cuanto inversión externa, el crecimiento demográfico que surgió de dichas circunstancias posicionó como prioridad el desarrollo de una infraestructura y servicios que atendieran las consecuencias demográficas a las que se enfrentaba la ciudad. Durante la década de los setenta y ochenta se implementaron diferentes estrategias de financiamiento estatal y federal para regular los asentamientos imprevistos, sin embargo, las limitantes económicas de crédito y empleo que condicionan el carácter de la población, aunado una constante llegada de nuevos habitantes a la zona urbana de Cancún, produjeron la ineficiencia de cuanta propuesta se implementa. La evidente tendencia de crecimiento poblacional de Cancún que se expandía hacia el norte, la falta de espacio y desequilibrio de los asentamientos humanos, representaban una complicada adversidad para el continuo crecimiento del fenómeno turístico.

El complicado desarrollo urbano, la alta competitividad en materia de empleo y el encarecimiento social de la ciudad producido por los procesos de turistificación que segregaron y dividieron el tejido urbano produjeron que, para principios de la década de los noventa, se contemplaran alternativas de desarrollo a través de megaproyectos como la continuación de Puerto Aventuras y nuevas ciudades como Akumal y Tulum, las cuales ofrecieran alternativas complementarias de recreación turística. Así emergió un nuevo centro turístico que, propiciado por la constitución de un nuevo municipio al sur de Cancún denominado Solidaridad, el constante flujo de turistas entre dicha ciudad y Cozumel, produjeron una nueva tendencia de crecimiento turístico que incrementó la actividad nacional e internacional: la Riviera Maya.

1.1.3 Consolidación de la Riviera Maya

Ante el abrumador panorama que enfrentaba Cancún a finales de la década de los ochenta, los capitalistas buscaron alternativas de desarrollo que comenzaron a destacar en el panorama económico de Quintana Roo. El diseño urbano de Cancún se concentró hacia la zona norte debido a su enlace con Puerto Juárez como asentamiento original de la zona y punto de conexión con la ya establecida Isla Mujeres. Hacia el sur, la Carretera Federal 307 conectaba con limitadas poblaciones pesqueras: Puerto Morelos, Akumal y Playa del Carmen, este último no representaba un gran aporte a la industria pesquera de la época, pero sí contaba con una estratégica ubicación como zona continental de Cozumel que, aún antes de la existencia de Cancún ya figuraba como un destino turístico destacado.

Estas características configuran una oferta alternativa de ecoturismo para las masas de turistas de Cancún, las cualidades geográficas de la zona propiciaban una variedad de actividades al aire libre que Cancún no proporcionaba, y con el tiempo fue atrayendo mayor ocupación poblacional como consecuencia del crecimiento de servicios turísticos.

Para 1993 se constituyó el nuevo municipio de Solidaridad, estableciendo la cabecera municipal en la ciudad de Playa del Carmen con aproximadamente 4,000 habitantes, este hecho marcó un cambio en las dinámicas de migración producidas por el turismo. El inicio de Playa del Carmen no acotó únicamente una nueva distribución geográfica y política, sino que reconfiguró el territorio a través de un nuevo polo para la acumulación de capital.

La iniciativa de la Riviera Maya, término oficializado en 1998, se instaló en lo que en años previos se denominó Corredor Cancún-Tulum. Este proyecto tenía como principal objetivo permear el flujo de viajeros de Cancún hacia el sur del estado y extender la actividad costera por medio del establecimiento de hoteles de gran turismo.

La experiencia de comercialización de la marca de Cancún refleja su aprendizaje en la Riviera Maya: la primera parte del nombre hace evidente su alusión a los destinos de costa franceses y el mercado objetivo al que se pretendió atraer al nuevo polo turístico; la segunda parte expone el bien cultural tematizado que los capitalistas construyeron en los años previos para, como explica Harvey, reivindicar la excepcionalidad, autenticidad y especialidad del carácter histórico, cultural y natural de la región (Harvey, 2005, pág. 47).

La formalización del surgimiento de la Riviera Maya puede sustentarse a partir de la creación de la Coordinación Ejecutiva para el Desarrollo de la Riviera Maya, publicado en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo el 25 de junio de 1998. Esta, estaría conformada por el gobernador del estado, el secretario estatal de turismo y los presidentes municipales de Benito Juárez (Cancún) Solidaridad (Playa del Carmen) y Cozumel. Ninguna dependencia federal ni FONATUR intervinieron en la consolidación de esta coordinación, esto es visible en los planes de desarrollo, estrategias de ordenamiento

territorial y planes parciales que se han emitido desde la creación del municipio, cuya línea de acción se limita a autoridades municipales y estatales.

A partir del segundo boom turístico que se produjo en el estado, el efecto presenciado en Cancún se replicó en Playa del Carmen, durante los diez años posteriores a su creación, su crecimiento poblacional fue exponencial, motivado por las oportunidades de empleo que ofrecía la industria turística indirecta e indirectamente, rebasaron una vez más las expectativas previstas que trajeron consigo las mismas implicaciones negativas sobre el territorio que conlleva el desarrollo urbano-turístico: una ineficiencia institucional, irregularidades del suelo, desigualdad urbana y desarrollo masivo del capital inmobiliario y hotelero.

Tabla 3 Evolución histórica poblacional de las principales comunidades de la Riviera Maya y Cancún. Elaboración propia a partir de datos censales de INEGI 1970 - 2010.

AÑO	No. de habitantes			
	Playa del Carmen	Puerto Morelos	Tulum	Cancún
1970	s/d	s/d	s/d	s/d
1980	s/d	s/d	s/d	37 190
1990	s/d	s/d	s/d	176 765
2000	63 752	892	6 733	419 815
2005	135 512	1 097	14 790	572 973
2010	159 310	9 188	18 233	661 176

Elaboración propia a partir de datos censales de INEGI 1970 - 2010

Tabla 4 Tasa de crecimiento media poblacional de Playa del Carmen respecto a Quintana Roo. Elaboración propia a partir de datos censales de INEGI 1970 - 2010.

Periodo	TCMP - Playa del Carmen	TCMP - Estatal
1970-1980	12.26	9.87
1980-1990	15.43	8.11
1990-2000	30.27	5.9
2000-2010	13.15	4.21

Hoy en día sabemos que la actividad turística es un sector tan importante como lo fue la industria manufacturera, capaz de producir ciudades enteras, reconfigurar las estructuras urbanas existentes, consumir recursos, producir desechos y requerir una compleja infraestructura que le permita operar de manera eficiente para la acumulación del capital. Sus impactos en las dinámicas territoriales son visibles en la modificación del

crecimiento demográfico, la expansión de las zonas urbanas, el desplazamiento a las periferias, la explotación de recursos naturales, entre otras.

La infraestructura turística conocida como la Riviera Maya, dio origen a la ciudad de Playa del Carmen, como un centro urbano gestionado y desarrollado para cimentar el funcionamiento de la actividad turística que atiende diferentes mercados, tanto lícitos como ilícitos. Los asentamientos irregulares de Playa del Carmen generaron un proceso diferente al resto del litoral y, paradójicamente, la convirtieron en el destino preferido por otras corrientes turísticas, particularmente la europea, ya que era el único centro turístico de la región donde se mantenía el contacto con la población local, coexistiendo espacios multifuncionales con acceso público a las playas a pesar de la inexistencia de un paseo costero (Córdoba y Ordóñez & García de Fuentes, 2003).

La ciudad resultó producto de un marco político y económico neoliberal donde, hasta la actualidad se mantiene como un territorio moldeado para atender las rentas monopolistas de la región y sustentar por medio de dinámicas económica, sociales y culturales una estructura urbana multiterritorial.

1.2 Delimitación espacial: de Xaman-há a Playa del Carmen

1.2.1 Ubicación geográfica

La ciudad de Playa del Carmen se encuentra localizada a 60 km de Cancún y 40 km de centro de población del municipio de Tulum. Playa del Carmen es la cabecera municipal de Solidaridad, uno de los once municipios que conforman el estado de Quintana Roo.

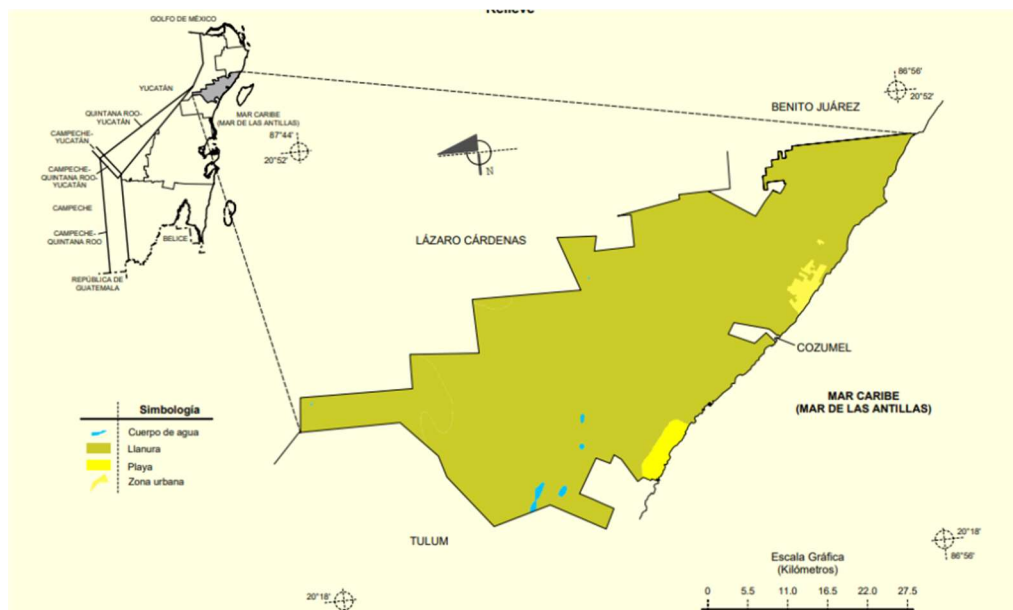


Fig. 8 Ubicación y delimitación del Municipio de Solidaridad. Fuente: https://www.inegi.org.mx/contenidos/app/mexicocifras/datos_geogr%C3%A1ficos/23/23008.pdf

Su extensión longitudinal abarca doce de los 160 km que comprende el corredor turístico denominado Riviera Maya, y alberga una población de 304,942 habitantes (INEGI, 2020). La zona de estudio corresponde al polígono denominado en el Plan de Desarrollo Urbano como Centro de Población Playa del Carmen, dentro del municipio de Solidaridad, donde se concentra la mayor parte de la población gracias a la infraestructura y servicios que se localizan en la zona.

1.2.2 Playa del Carmen como territorio red

El contexto espaciotemporal posmoderno que acoge desde sus inicios a Playa del Carmen como una ciudad turística siempre la ha determinado como una ciudad de flujos: su continuo restablecimiento de bordes, la ausencia de fronteras, su población flotante, alto tránsito regional y por supuesto los turistas de diferentes partes del país y el mundo que influyen en sus dinámicas socioeconómicas. La ciudad se ha construido a través de la movilidad de turistas, capital y fuerza de trabajo gracias a que forma parte de un sistema en red que construye el espacio multiterritorial del Caribe Mexicano.

A pesar de ser una ciudad secundaria en términos de población e infraestructura, Playa del Carmen, es la ciudad con mayor número de conexiones con otros puntos en la región. Aún considerando la jerarquía que mantiene Cancún, Playa del Carmen es un nodo importante en la comunicación con la zona sur del estado y la isla de Cozumel lo que ha influido en la configuración de las relaciones endógenas y exógenas de dicho territorio.

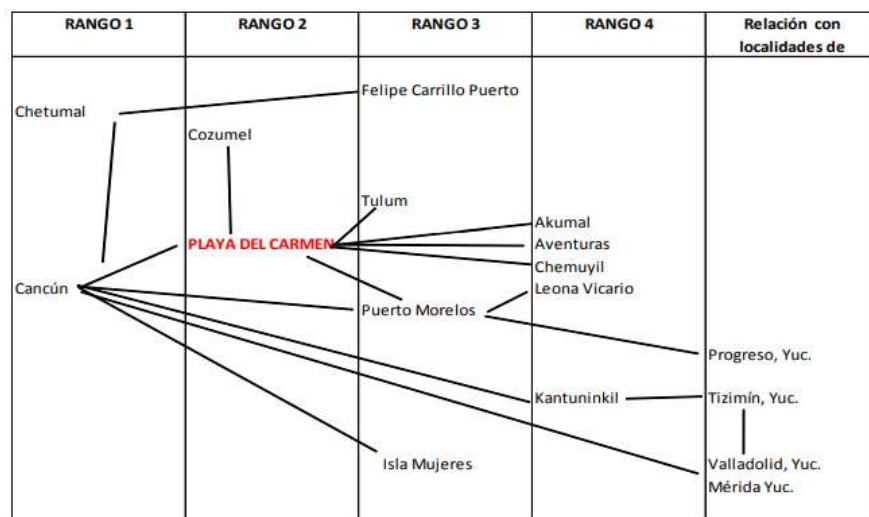


Fig. 9 Sistema de ciudades Chetumal-Cancún. Fuente: Programa Estatal de Desarrollo Urbano 2000-2005. Gobierno del Estado de Quintana Roo.

Haesbaert explica que la comunicación instantánea globalizada revoluciona la formación de territorios por medio de la configuración de redes, como procesos de territorialización que resultan en espacios discontinuos, fragmentados y superpuestos de manera imbricada (Haesbaert, 2011, pág. 232). De esta forma se configura Playa del

Carmen, como un punto dentro del sistema de ciudades turísticas, entendiéndolo no en el sentido estricto de su expresión física como una parada dentro de la ruta de la carretera sino como la construcción de un territorio sujeto a dinámicas de dominio y apropiación que conforman la noción de la Riviera Maya.

En los territorios red la lógica refiere al control espacial mediante el dominio de flujos o conexiones, para Playa del Carmen esto se obtiene a partir de una infraestructura de diversas escalas, no necesariamente visibles pero que permite el ingreso de millones de turistas y altos flujos migratorios que determinan el espacio de la ciudad y los poderes que sobre ella se ejercen para mantenerla vigente y relevante.

1.2.3 Playa del Carmen como territorio zona

La paradoja territorial que caracteriza a la ciudad es la fragmentación del espacio en su interior. Si bien, en su exterior el territorio se relaciona con los demás puntos del sistema a favor de los flujos, en su interior la ciudad se compone a base de zonas diferenciadoras que se encuentran estructuradas en una trama reticular que expresa la inflexibilidad de su espacio y que además establece fronteras parciales en su interior.

Las condiciones morfológicas urbanas de Playa del Carmen se componen mayormente por una traza reticular que se ha expandido a lo largo de las cuatro décadas de crecimiento de la ciudad a excepción de desarrollos inmobiliarios privados y algunos fraccionamientos residenciales. La retícula se encuentra dividida en dos grandes sectores que a su vez se compone de colonias, dichos sectores están seccionados por el eje regional de la Carretera Federal 307, que funciona como la columna vertebral de la Riviera Maya y ubica su centro político-administrativo en Playa del Carmen. Esta vialidad constituye un eje longitudinal que divide los usos, actividades, servicios y entornos urbanos que construyen su carácter "zonificado", que como explica Haesbaert son espacios centrados en dinámicas sociales vinculadas al control de superficies o la difusión en términos de áreas, recurriendo de manera prioritaria a límites exclusivistas o fronteras demarcadas (Haesbaert, 2011, pág. 254).

En la figura 10, se ilustra de sur a norte como el lado derecho de la ciudad contempla de manera predominante dinámicas turísticas derivadas de su accesibilidad a la zona costera, promoviendo la implementación de una normativa que instala servicios e infraestructura disponibles para el turismo. En esta zona se ubican las primeras colonias de la ciudad: la Gonzalo Guerrero, la C.T.M. y la Luis Donald Colosio, dentro de las cuales se insertan los usos turísticos que poco a poco se han vuelto predominantes pero que ahora conforman una estructura mixta de usos y actividades. Los asentamientos establecidos del lado izquierdo de la mancha urbana, contempla la colonia Ejidal y una serie de conjuntos residenciales de nivel socioeconómico medio, que se encuentran enmarcados por la Carretera Federal y la Av. 115. Al norte de esta vialidad ha continuado el desarrollo de vivienda social y se han instalado asentamientos irregulares.



Fig. 10 Fotografía aérea de Playa del Carmen en 1974. Fuente: En Playa del Carmen [En línea] Celebrará Playa del Carmen por primera vez su aniversario este 14 de noviembre - En Playa Del Carmen

La demanda de mano de obra para construir Puerto Aventuras, así como otros desarrollos habitacionales como Playacar y otros hoteles, ubicadas al sur de la mancha urbana, estos desarrollos inmobiliarios privados promovieron una corriente migratoria que se asentó en Playa del Carmen, núcleo que hasta ese momento se mantenía como un pequeño puerto, cuya función principal era el transporte hacia Cozumel.

“Los asentamientos irregulares de Playa del Carmen generaron un proceso diferente al resto del litoral y, paradójicamente, la convirtieron en el destino preferido por otras corrientes turísticas, particularmente la europea, ya que era el único centro turístico de la región donde se mantenía el contacto con la población local, coexistiendo espacios multifuncionales con acceso público a las playas a pesar de la inexistencia de un paseo costero” (Ordóñez & García de Fuentes, 2003).

A diferencia de la zona hotelera de Cancún y otras ciudades turísticas, Playa del Carmen conserva una estructura urbana sencilla, no existen grandes ejes viales, hitos o nodos internos. La carencia de glorietas o bulevares no otorga algún distintivo vial a la ciudad como un reflejo más de la falta de arraigo que existe en la ciudad. El crecimiento urbano está motivado por la actividad turística surge de lo que hoy es denominado “centro” delimitado por la Av. Juárez y su intersección con la 5ta Avenida.

La Avenida Juárez fue la primera vialidad de la ciudad al ser la conexión directa entre el muelle y la carretera, enmarcando desde el inicio su importancia en la accesibilidad a la ciudad y relevancia en las dinámicas socioeconómicas. Alrededor de esta surgieron las primeras zonas de crecimiento urbano con tendencia en crecimiento

hacia el norte por medio de una retícula estructurada por calles y avenidas numeradas que atraviesan la ciudad de manera transversal y longitudinal.

A pesar de que los hoteles han definido un frente sólido que construye la vista panorámica desde el mar, el acceso a la playa por medio de las vialidades transversales es de acceso público y continuo desde la Carretera Federal, definiendo un tejido de flujos urbanos y actividades turísticas entre la carretera y la costa.



Fig. 11 Ubicación de vialidades principales Playa del Carmen. Elaboración propia.

Como muestra la figura 12, la ciudad cuenta con tres ejes principales paralelos al litoral que a su vez categorizan diferentes zonas y enmarcan las etapas de crecimiento transversal de la ciudad. La 5ta avenida conforma el tramo turístico más relevante sobre la cual extiende una actividad principalmente comercial conformada por tiendas y restaurantes a lo largo de 2.4 km; la Avenida 30 Norte que se compone de una ruta de transporte público y comercios de demanda local como tiendas de conveniencia, supermercados, ferreterías, tienda de ropa, peluquerías, etc.; la Carretera Federal 307 que

atraviesa la ciudad en sus 9 km de longitud seccionándola en dos zonas diferentes; de este tramo 4 km son ocupados por un tramo elevado que aísla el tránsito regional del local y fue inaugurado en 2011, su propósito era agilizar el flujo vehicular, sin embargo con la expansión de la mancha urbana este elemento quedó rodeado por la estructura urbana y ahora permanece inmerso en las dinámicas locales.

La trama reticular predomina en ambos lados de la mancha urbana, no obstante, los usos de suelo, actividades y densidades son altamente diferentes en cada zona de la ciudad. La parte noreste, a la que aún se le denomina "ejidal" a pesar de contar con diferentes zonas fraccionadas y colonias, es donde reside la mayor cantidad de población.

Cada una de las etapas de crecimiento de la ciudad y los dos Planes Urbanos de Desarrollo urbano que han sido aplicados a la urbanización del territorio reflejan la fragmentación de la ciudad. Las estrategias parciales aplicadas expresan la intención de controlar de manera individual cada una de las partes o zonas de la ciudad con estrategias de diseño urbano y no proyectos. Como una ciudad posmoderna, la planificación permanece ausente, a diferencia de Cancún como C.I.P., Playa del Carmen crece de manera aislada en su interior, pero intencional y consciente de dicha expansión para satisfacer su sentido productivo.

1.3 Arquitectura de Playa del Carmen

La ideología capitalista neoliberal que moldeó la reestructuración territorial de la ciudad, sus flujos y zonificaciones definieron las expresiones plásticas que caracterizan la arquitectura de Playa del Carmen. Desde sus primeras formas arquitectónicas se manifestaron las intenciones de construir un entorno que permitiera al capital la extracción de una renta monopolista por medio de la construcción de una narrativa que permita atraer y retener al turista.

En la medida en que la metrópoli no se puede controlar sino por partes, el diseño urbano busca simplemente tener en cuenta las tradiciones vernáculas, las historias locales, las necesidades, requerimientos y fantasías particulares, de modo de generar formas arquitectónicas especializadas y adaptadas a los clientes, que pueden ir desde los espacios íntimos y personalizados, pasando por la monumentalidad tradicional, hasta la jovialidad del espectáculo (Harvey, La condición de la posmodernidad, 1990, pág. 85).

La simulación de artefactos históricos fue esencial para sustentar el propósito de la ciudad, la implementación de formas arquitectónicas que simulaban una arquitectura maya con elementos ornamentales sobre construcciones contemporáneas se implementó para escenificar un entorno atractivo para el turismo. Algunas de las edificaciones de este tipo aún permanecen sobre la Av. Juárez y las primeras cuadras de la 5ta Avenida, su estructura expone las intenciones que condicionaron la producción espacial de la ciudad desde sus tempranas etapas de desarrollo.

Con el paso de los años la arquitectura local fue adquiriendo un estilo propio de la arquitectura mexicana colonial como resultado de la búsqueda por reivindicar su propio territorio. Edificios de uso comercial local y vivienda para la fuerza laboral se caracterizaron para hacer uso formas arquitectónicas características del lenguaje plástico de la Península de Yucatán como resultado de las altas migraciones de la fuerza laboral proveniente de dicho estado, expresando las intenciones del capital social que comenzó a ocupar la ciudad en la primera década de los 2000.

En una etapa posterior, la internacionalización de la arquitectura local se hace presente principalmente en los edificios de alojamiento y cadenas comerciales internacionales como respuesta a los acelerados procesos que demandaba el mercado turístico a nivel internacional con la apertura de destinos como Dubái.

La evolución arquitectónica de la ciudad permite entender la multiterritorialidad que condiciona a la ciudad, evidenciada a través de distintos estilos arquitectónicos locales y globales, que expresan la evolución de una ciudad terciaria, sus procesos evolutivos de turistificación y su fragmentación espacial en zonas acotadas por el lenguaje arquitectónico que las categoriza. De esta forma, la actual imagen urbana de Playa del Carmen comprende una yuxtaposición de estilos arquitectónicos que manifiestan el discurso que define la realidad que ha acotado su desarrollo, evidenciando las motivaciones del capital y sus anclajes.

1.3.1 Tematización de la arquitectura maya

A diferencia de los procesos que se llevan a cabo en otras ciudades turísticas como los Pueblos Mágicos⁷ donde el proceso de mercantilización recurre a la exotización de los recursos auténticos para extraer las rentas: por medio de la arquitectura existente se resaltan los rasgos plásticos característicos del sitio para construir un simbolismo que sostenga el argumento turístico, sin embargo, en ciudades como Playa del Carmen estos rasgos son inexistentes ya que carecen de un antecedente histórico arquitectónico consolidado que les permita sustentar una narrativa histórica para consolidar su medio de producción.

En otras variaciones de la ciudad turística como Barcelona, Roma o la misma Ciudad de México, el capital simbólico es acogido por las empresas multinacionales, grandes capitales y las burguesías para definir un discurso que será el objeto de comercialización. Por el contrario, territorios que surgen a partir de la actividad turística, como es el caso de Playa del Carmen, deben recurrir a la construcción de formas y lenguajes artificiales para definir su representación espacial.

La comprensión de fallas y aciertos obtenidos con base en la experiencia del proyecto urbano de Cancún sirvió a las empresas hoteleras, desarrolladores inmobiliarios y

⁷ Estrategia turística implementada desde 2001 por la SECTUR que se enfoca en resaltar las características de poblaciones pequeñas con cualidades específicas para crear una oferta turística complementaria en el interior del país.

al mismo Estado para implementar una arquitectura que potenciará el éxito del turismo y sus dinámicas de consumo. El panorama arquitectónico que se persiguió desde los inicios de la ciudad estuvo definido por la lógica de acumulación que limita la cultura en una expresión absoluta para servir a sus fines competitivos.

En su mercantilización, ocurre un fenómeno muy interesante que debe ser considerado, y es que, aunque su cosificación implica un proceso de homogeneización como bien intercambiable monetariamente, las mercancías culturales son representadas como excepcionales e irrepetibles, con la finalidad de incrementar su precio y obtener una ganancia mayor que, además, no se sustenta directamente en la explotación del trabajo, sino justamente en la valorización de la representación social, que es enajenada en favor de quienes las pueden intercambiar (Luna F. G., 2015, pág. 51).

Durante los primeros años de la actividad turística en la ciudad, la arquitectura se caracterizó por el uso constante de elementos de la arquitectura maya, principalmente componentes ornamentales en fachadas (fig. 13). Las formas arquitectónicas retomaron los elementos monumentales de las construcciones religiosas como pirámides y centros ceremoniales, así como la implementación de materiales de los procesos de edificación vernácula como techos de palma, estructuras efímeras a base de troncos y piedra caliza en acabados y recubrimientos.



Fig. 12 Hotel Labná ubicado en Calle 6 Nte con 5ta Av.

De esta forma las colonias que conforman la primera etapa de crecimiento de la ciudad se mantuvieron tematizadas bajo una arquitectura escénica que se desarrollaba con el objetivo de sostener el nombre de la región, la "Riviera Maya" se entendía tanto en el espacio simbólico como físico por medio de procesos artificiales donde tanto el edificio de uso turístico como local se vieron inmersos en los procesos de disneyficación de la

ciudad. Este término se deriva de las estrategias empresariales que la empresa Disney durante los años ochenta incorporó en su estrategia de expansión, incluyendo la arquitectura como un instrumento esencial de publicidad para fomentar la imagen cultural de la empresa para las masas (Sainz, 2000). Para las décadas finales del siglo XX, esta estrategia se aplicó en el ámbito del turismo en diferentes ciudades que, reforzados por una corriente posmoderna gestionaron a la arquitectura como un recurso clave en las dinámicas capitalistas del turismo.



Fig. 13 Fachada frontal del Ayuntamiento de Solidaridad, construido en 1993. Fuente: <https://elquintanarroense.com.mx/2021/03/13/imcas-prepara-proyecto-para-el-proximo-museo-de-playa-del-carmen/>

La evidencia de estas estrategias se manifestó en la expansión urbana de Playa del Carmen desde finales de los años ochenta y principios de los noventa, en lo que hoy constituye las colonias Centro, C.T.M. y Colosio. Este estilo se conserva todavía en los edificios institucionales construidos en dicho periodo como el Ayuntamiento (fig. 14) y las oficinas del Sistema de Administración Tributaria, además de alguno que otro edificio que no representa mayor interés al capital para modificar su forma.



Fig. 14 Locales comerciales sobre Av. 10 entre Calle 14 y 16 Nte. Fotografía: Xatria Manzo



Fig. 15 Acceso a Posada Sian Ka an sobre Calle 2 Nte

La disneyficación de la arquitectura local construyó el imaginario urbano donde se gestaron los inicios de una actividad turística internacional que sería principalmente atraída por la exaltación de la identidad maya. De igual forma, este escenario contribuyó a la definición de un espacio diferenciador y hegemónico con respecto al resto del territorio. La arquitectura de este periodo determinó el éxito de la arquitectura como un medio para el anclaje efectivo del capital, el cual continuó evolucionando y adaptándose para perpetuar su potencial como una herramienta esencial en el despliegue de formas urbanas en favor de la acumulación y no del bienestar social.

1.3.2 Arquitectura neo-histórica

A finales de la década de los noventa la arquitectura escénica de un antecedente prehispánico pasó a segundo plano y un lenguaje plástico neo histórico nacional comenzó a implementarse en edificios turísticos y urbanos.

Este proceso derivó de dos procesos diferentes que consolidaron una expresión arquitectónica muy similar y que acotó la segunda etapa de crecimiento de la ciudad. Por una parte, las fuertes migraciones produjeron una reapropiación del territorio y la población comenzó a influir en la expresión plástica de la ciudad. El turismo continuaba expandiéndose como un destino atractivo a diferentes escalas, lo que al mismo tiempo produjo la consolidación de una ciudad con fuertes flujos migratorios, mayormente proveniente de la región sureste del país. Debido a la continua expansión del sector turístico en la región, la instalación de hoteles en la Riviera Maya y el incremento de servicios de tour operadoras, migrantes procedentes principalmente del estado de Yucatán comenzaron a instalarse en las periferias del centro de Playa del Carmen, lo que produjo las primeras urbanizaciones del territorio ejidal, manifestando sus prácticas

sociales y culturales en la construcción de vivienda, espacios de comercio local y su respectiva arquitectura.

Este estilo se observa mayormente en construcciones ubicadas sobre los principales ejes viales como la Carretera Federal 307 y la Av. Juárez, así como en algunas calles secundarias de la zona centro y el ejido. Las construcciones cuentan con elementos como frontones, cornisas, en algunos casos techos inclinados, herrerías, pórticos y vanos redondos (fig. 16 y 17). En la actualidad muchos de estos edificios se han adaptado a los nuevos flujos de capital que influyeron en los cambios de uso de suelo implementados en los dos Planes de Desarrollo Municipal, aunque su intención funcional inicial se ha perdido, el rastro de su diseño permanece detrás de elementos que advierten un uso comercial mayormente turístico.



Fig. 16 Comercio ubicado en la Av. Juárez entre Av. 30 y Av. 35 Sur. Fuente: Google Maps.



Fig. 17 Edificio de usos mixtos ubicado en la Calle 34 Nte, esquina con calle 30 Nte. Fuente: Google Maps.



Fig. 18 Ubicado en Av. Juárez. Fuente: Google Maps

Por otra parte, la popularidad del destino llamó la atención de cadenas hoteleras cada vez más grandes, como Hilton y Whyndham, las cuales instalaron su infraestructura en los terrenos aledaños al litoral. Bajo motivaciones de acumulación de capital, la explotación de la temática mexicana colonial se concentró en la producción arquitectónica con el único fin de colocar el producto turístico en un mercado internacional lo que produjo la replica de un estilo que aun ajeno al contexto nacional y a la evolución arquitectónica de los años noventa acotó el territorio de Playa del Carmen como atemporal pero que mostraba la función del elemento arquitectónico como una herramienta de acumulación de capital.



Fig. 19 Departamentos Hacienda de Guadalupe sobre Av. 15 Nte.

Durante este periodo arquitectónico de la ciudad la fragmentación urbana se hizo más evidente, a pesar de compartir rasgos plásticos similares los procesos de producción, apropiación y consolidación del espacio se dieron de manera paralela, convirtiéndose incluso en una frontera espacial. Por una parte, en el caso de la infraestructura hotelera el diseño arquitectónico se posicionó como un valor fundamental en las dinámicas capitalistas y por el otro la población migrante, ahora local, perseguía la expresión de una identidad auténtica.

1.3.3 Arquitectura globalizada

Para finales de la década de los 2010, con neoliberalismo completamente instalado en las dinámicas políticas y económicas de México, la presencia de empresas hoteleras de mayor escala comenzó a generar actividad turística dentro de la ciudad. La instalación de centros de entretenimiento nocturno, plazas comerciales, restaurantes de alto nivel económico y tiendas de marcas internacionales comenzaron a modificar el centro urbano. La crisis de 2008 redefinió el comportamiento del capital e instaló sus activos en bienes inmuebles por medio de rentas, intereses y comisiones. De esta forma, el desarrollo inmobiliario especulativo comenzó a ganar cada vez mayor suelo, dinámica que se vio reforzada por medio del objeto arquitectónico y el desarrollo de edificios residenciales sujetos a los procesos de turistificación.



Fig. 20 Hotel The Fives Fuente: Google Maps

En un nuevo ciclo de transformación espacial se hizo evidente la subordinación del uso del espacio a favor del capital, modificando las formas e indicando la dirección de crecimiento desmedido que se buscaba lograr. Los lotes de usos de suelo habitacional fueron poco a poco modificándose para obedecer los intereses económicos de las grandes empresas: se rebasó la densidad permitida por la normatividad vigente, de repente la altura promedio de la ciudad de 4 niveles empezó a ser ocupada por edificios

de hasta 10 niveles con hoteles de marcas ejecutados por despachos arquitectónicos de renombra como Sordo Madaleno. De esta forma se fue moldeando una arquitectura que sustituyó el estilo consolidado a finales del siglo pasado con una estética "tradicional y local", para consolidar una imagen de estilo internacional que mantuviera en vigencia el destino turístico y el desarrollo de la ciudad.



Fig. 21 Teatro de la Ciudad. Fuente: Google Maps

La expresión internacional de la arquitectura no se limitó a los edificios de uso privado, el gobierno tanto municipal como estatal aportaron a la reproducción de una dimensión variable e inconexa de su discurso previo. Edificios como el Teatro de la Ciudad, construido en 2015, materializaron la participación e interés del sector público en la generación de ganancias. Su expresión monumental y el uso de materiales como acero y cristal, así como la usencia de recursos ornamentales como los empleados en el edificio del Ayuntamiento, quedan completamente fuera del discurso.

A partir del 2010 la ciudad de Playa del Carmen ha visto un cambio drástico en su arquitectura, esto no debería sorprendernos dadas las motivaciones sobre las cuales la ciudad ha sido configurada desde sus inicios y que continuará ejerciendo como un proceso natural de su lógica de acumulación de capital.

Como ciudad turística, la arquitectura busca constantemente apropiarse del espacio por medio de un lenguaje que lo mantengan como un lugar excepcional, manteniéndose en un constante proceso de renovación para identificarse como espacio y tiempo único por medio de la generación de diversas experiencias temáticas. La pequeña ciudad caribeña resulta insuficiente a las necesidades contemporáneas del capital, por lo que su forma ha tenido que ser modificada, y continuará siendo para continuar generando rentas, aunque eso signifique el desplazamiento de formas previas.

1.4 Infraestructura de Playa del Carmen

Como se ha señalado previamente, Playa del Carmen pertenece a un sistema territorial en red que le permite mantener los flujos de capital para sustentar su funcionamiento tanto externo como interno, para ello el despliegue de una infraestructura es esencial para comunicar sus componentes multiescalares de producción y consumo.

El argumento político bajo el cual se ha desplegado la ciudad y su actividad económica ha impulsado y justificado la creación de nuevas infraestructuras como factores de desarrollo y bienestar, por el contrario, estos elementos se han definido como medios de diferenciación, enfocados en mantener un control espacial y material bajo los intereses propios del capital para mantener y atraer nuevos mecanismos de explotación tanto legales como ilegales.

En el caso de Playa del Carmen, existen 2 elementos cruciales en la instalación de esta lógica espacial: la 5ta avenida, el corredor peatonal que concentra la mayor actividad turística de la ciudad tanto en el día como en la noche, así como el Puente Federal de la carretera 307 que controla y distribuye el tránsito vial, ambos elementos juegan un rol fundamental en la articulación de la movilidad exógena y endógena, así como la construcción del espacio, determinando el carácter de red y zona respectivamente de la ciudad.

1.4.1 5ta Avenida

En Playa del Carmen, la numeración de las calles paralelas a la Carretera Federal, se encuentran numeradas en múltiplos de cinco. La primera calle después de los lotes que colindan con la franja costera adquiere el nombre de Calle 5, que es perpendicular a la Av. Juárez y cuyo entronque define el primer polígono de la ciudad con los asentamientos de la parroquia de Nuestra Señora del Carmen y el Parque Fundadores, los primeros equipamientos urbanos que se definieron como centro urbano.

Su accesibilidad al puerto que conecta con la isla de Cozumel detonó en esta área una fuerte actividad turística desde sus inicios, se expandió hacia el norte, prolongando el equipamiento para esta actividad hasta adquirir el nombre de "Quinta Avenida".

Sobre este corredor se encuentran comercios enfocados exclusivamente a la actividad turística tanto lícita como ilícita y la ausencia de un servicio local brilla por su ausencia. Módulos de tour operadoras, restaurantes, bares, cafés, oficinas de venta de inmuebles de lujo, tiendas de souvenirs, boutiques, galerías, hostales, hoteles, centros nocturnos y bares acotan un recorrido peatonal de 2.15 kilómetros que hace legible la evolución turística de la ciudad. En los primeros lotes, circundantes al muelle se asientan los comercios pequeños de artesanías variadas, ahora limitados a los primeros 350 metros de la calle. Modestos hoteles de arquitectura posmoderna característica de la primera etapa arquitectónica de la ciudad, los cuales albergan en sus plantas bajas comercios y restaurantes mayormente de comida mexicana. Algunas de las tiendas se exponen desde

antiguas casas adaptadas para servir como comercios en el día y como bodegas durante la noche. Continuando el recorrido, las escalas comienzan a ampliarse y la exotización del espacio se profundiza y replica. Pequeños hoteles y comercios ocupan el espacio, por medio de fachadas que simulan haciendas o edificios de tipo de carácter colonial. Joyerías, tiendas de marcas internacionales, restaurantes y más souvenirs se alojan en edificios que reflejan el cambio de la ideología de su construcción, acotando una zona denominada como “el viejo Playa” con lo “la parte moderna”.



Fig. 22 Tienda de souvenirs. Fotografía: Xatria Manzo

A lo que popularmente denominan “moderno” abarca el tramo final del corredor de 1.35 km, enmarcado entre la Calle 10 Nte. y la 42 Nte, donde la densidad de los edificios aumenta y las grandes plazas comerciales aparecen dentro del paisaje urbano. De igual forma, en este tramo se han desarrollado los complejos inmobiliarios hoteleros y residenciales durante la última década cuya arquitectura detona esa percepción de lo contemporáneo. La internacionalización del mercado demanda a los desarrolladores implementar un lenguaje estético que preserve un carácter competitivo en el mercado global del turismo.



Fig. 23 Plaza Corazón. Fuente: CALLE CORAZÓN - Archivo BAQ (arquitecturapanamericana.com)

La 5ta avenida es el reflejo de la ideología capitalista neoliberal bajo la cual la ciudad se ha definido, la evolución urbana de la urbe se compacta en el recorrido de esta zona donde su carácter, ambiente y contexto arquitectónico hace evidente los procesos de adaptación del capital con el fin de resolver sus propias contradicciones. El espacio es dominado por los intereses de acumulación, materializándose en fachadas, edificios y espacio público dominado por grandes cadenas comerciales de diversos giros.

Aunque este espacio podría apreciarse como discontinuo, compuesto por fragmentos temporales que acotan los periodos del crecimiento urbano de Playa del Carmen, es realmente una muestra clara de la multiterritorialidad que condiciona a la ciudad, reproduciendo el mismo proceso de reestructuración que condiciona la ciudad entera.

1.4.2 Carretera Federal 307

La carretera federal 307 contempla 133 km destinados al Corredor Cancún-Tulum, donde se instaló la Riviera Maya en 1998. El eje vial regional conectó las diferentes ciudades del Caribe Mexicano que se pretendían iniciar a desarrollar en la década de los años noventa y consolidar así la Riviera Maya. Esta estrategia propició la extensión de los asentamientos costeros hacia la carretera federal. La progresiva ocupación de los laterales de la carretera en sus tramos urbanos, fueron poco a poco conflictuando el flujo vial que por él transitaba.



Fig. 24 Vista del acceso al puente con dirección a Cancún. Fuente: Precaución: Cerrarán tramo de carretera Cancún-Playa por mantenimiento (meganews.mx)

Con el incremento de la actividad turística, el denso flujo vial de los transportes de tour operadoras, transporte de personal hotelero, transporte colectivo y vehículos particulares entraron en conflicto con la circulación local de las ciudades, produciendo problemáticos nodos de circulación que afectan las dinámicas de movilidad urbanas y regionales, es decir los flujos de capital global y su fácil accesibilidad encontró retenciones con las dinámicas locales. Con el fin de optimizar los tiempos de recorrido, en 2011, bajo la administración del presidente Felipe Calderón, y Roberto Borge Angulo como gobernador

del estado de Quintana Roo, se llevaron a cabo obras de infraestructura sustentadas sobre diferentes marcos jurídicos a diversas escalas, tales como el Plan nacional de Turismo, Planes de Desarrollo estatales y programas urbanos municipales, los cuales impulsaron y promovieron esta mega estructura.

Tras 5 meses de retraso, en abril de 2011, se inauguró el Puente Federal de Playa del Carmen, con una inversión de 464 millones de pesos. La infraestructura cuenta con 5.5 km de largo, que inicia en la calle 11 sur y termina a la altura de la calle 88 de la colonia Luis Donaldo Colosio. El recorrido logró optimizar un desplazamiento de cuatro minutos en automóvil, cuando antes requería alrededor de 15 minutos, una vez más la compactación del tiempo por el espacio se hace presente en la lógica capitalista que desde hace más de una década influye en Playa del Carmen.

El puente indicó una clara priorización del flujo de capital, materializado en viajes y accesibilidad, sobre la calidad de vida en el espacio público y tiempos de la población local. La estructura generó un espacio bajo puente de ambigua pertenencia, no corresponde al municipio por lo que la población no tiene forma de demandar la regulación de estas áreas, sin embargo, la federación, a quien corresponde dicho espacio no tiene interés en apoyar un área que aporta al objetivo principal de dicha infraestructura. Hoy en día ese espacio es la transición entre un uso de suelo turístico y a un uso de suelo de vivienda, comercio local y servicios.



Fig. 25 Fig. 23 Inauguración del Puente Federal. Fuente: <https://noticiasdeldiputados.wordpress.com/2011/09/30/inauguran-puente-vehicular-en-playa-del-carmen-el-presidente-felipe-calderon-y-el-gobernador-roberto-borge/>

El objetivo general del puente pretendía aislar el tránsito regional del local, por el contrario, su instalación propició la expansión de la mancha urbana. Lo que suponía remediar problemas de tránsito y movilidad se ha convertido en nodos adicionales de conflicto vehicular, pero sobre todo una barrera espacial, un diferenciador socioeconómico y una clara representación de los intereses del sector público por priorizar los intereses privados y extranjero sobre los de la población. La implementación de una

solución integral planeada y acorde a los intereses sociales y económicos de la región, se vio relegada ante los intereses del capital.

1.5 Conclusiones

A partir de la desindustrialización de los países desarrollados, el crecimiento de las actividades terciarias se ha potencializado por medio de la experiencia turística. En el marco económico y político neoliberal bajo el cual, países en vías de desarrollo han incrementado su participación de este sector, México desarrolló diferentes polos de actividad turística distribuidos en su territorio para competir a nivel internacional con los mercados de este rubro. Esta estrategia basada en un marco jurídico en continua evolución dio origen a la reestructuración de ciertos territorios para enfocarlos exclusivamente a la expansión de esta actividad. Ciudades como Playa del Carmen se originan de dicho proceso y en la actualidad se posicionan como espacios que demuestran el éxito de estrategias enfocadas en impulsar al sector, tanto en sus cifras de competitividad como en sus contradicciones, las cuales se manifiestan en un espacio diferenciado y controlado por múltiples escalas de poder, definiéndolo como un espacio multiterritorial.

Esta lógica se hace evidente a través de la arquitectura e infraestructura como elementos que expresan los mecanismos de reconversión espacial que ha establecido el capital en sus procesos de adaptación. Desde la creación de antecedentes históricos hasta la construcción de una imagen vanguardista, la arquitectura e infraestructura se instalan como anclajes espaciales del capital y expresan cada una de las reestructuraciones a las que se ha sometido el espacio para resolver las condiciones de vulnerabilidad económica y social para subordinar a la ciudad con el único fin de perpetuar su uso mercantil.

De esta forma, Playa del Carmen se establece como un territorio sujeto a una red de flujos, dependiente de dinámicas externas y relaciones globales, así como un espacio fragmentado en su interior compuesto por zonas desiguales definido así por los intereses del capital, lo que le permite mantenerse como un espacio que otorga grandes ventajas al turismo, un sitio ideal para la explotación de recursos naturales y sociales.

Esto lleva a poner en duda la relación entre turismo y desarrollo, la cual se ha defendido y fomentado por medio de discursos que legitiman dicha actividad, donde el supuesto crecimiento derivado del turismo en constante expansión no se materializa en desarrollo ni bienestar social y que por el contrario presenta una serie de síntomas manifestados en una espacialidad polarizada.

Capítulo 2. Las formas urbanas de acumulación: entender el fenómeno turístico desde el desarrollo desigual

El desarrollo turístico y sus repercusiones como un proceso complejo de reestructuración económica, transformación social y representación de diferentes realidades urbanas, exige ser abordado a partir de la articulación sistemática y dialéctica para entender sus manifestaciones espaciales.

Por tal motivo se ha optado por emplear como estrategia de aproximación la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual como la expresión definitoria de la destrucción creativa característica de la dinámica de reproducción capitalista (Smith, 2005). La creación de geografías desiguales es una condición fundamental en la propia constitución y reproducción del capital, que más allá de la descripción evidente de la idea donde la promesa fallida de reducción de pobreza a partir de un comercio libre no se ha concretado y por el contrario ha resultado en espacios diferenciados, la TDGD explora las relaciones de dichas condiciones entre espacio y proceso social a diferentes escalas.

Esta idea nos permite analizar con mayor profundidad el espacio, trascendiendo las limitaciones que teorías propuestas previamente no han podido explorar, desde la perspectiva del desarrollo geográfico desigual los conceptos de espacio y sociedad se integran, entendiendo que el capital no se reduce a producir el espacio en general sino también las escalas espaciales que le otorgan coherencia (Smith, 2020, pág. 22).

Expresado de otra manera, el desarrollo geográfico desigual materializa la subordinación del uso y disfrute del espacio como producto social y como eje de reproducción de la comunidad concreta en favor de su apropiación privada, lo cual implica una mercantilización del propio espacio para su dominación a través del valor de cambio (Luna F. G., 2015).

La teoría del desarrollo geográfico desigual encaja idealmente para el análisis de la ciudad turística como Playa del Carmen, ya que permite identificar las dinámicas del capital en un ambiente que demanda un acelerado proceso de transformación al capital, generando que las diferencias se muestren mucho más pronto en el espacio, como un reflejo de la sociedad y la intervención de las diferentes escalas que lo determinan.

Bajo este orden de ideas, para aproximarse al análisis de la ciudad turística desde la perspectiva del desarrollo geográfico desigual, es necesario cuando menos establecer tres escalas de análisis que permitan identificar sus condiciones; en un primer nivel, destaca su carácter de industria global a través de la cual se reproduce y se expande el capitalismo, el mercado mundial y los estilos de vida. En segundo lugar, en relación con el ejercicio del poder que representa el Estado, como agente rector, intermediario y regulador de los proyectos modernizadores y hegemónicos. Finalmente, en su dimensión

local, lo que implica considerar las dinámicas endógenas, la injerencia de las sociedades locales y sus respuestas a las políticas de desarrollo y las tendencias del mercado.

Para ello integraremos el aporte teórico de David Harvey al argumento del desarrollo geográfico desigual quien estableció 4 condiciones: arraigo material, acumulación por desposesión, acumulación en el espacio y tiempo y luchas sociales, las cuales permitieran un acercamiento mucho más preciso y que permitieran reconocer el poder y la importancia de ciertos procesos independientes entre sí pero que pueden y deben, ser unidos en un campo dinámico de interacción (Harvey, 2017, pág. 22).

La ciudad turística debe ser abordada desde una aproximación relacional, antes que, como un espacio absoluto producto de condiciones exclusivamente globales o locales, esto hará posible entender la representación que las contradicciones de la acumulación de capital tienen sobre en el espacio.

2.1 Estrategias y procesos de arraigo y acumulación de capital en las ciudades turísticas de México

A principios de la década de los setenta, la estructura económica de México se enfrentaba a la necesidad de diversificar sus ingresos para continuar desarrollándose, sustentado sobre un sistema neoliberal, un proceso de terciarización comenzaba a tomar forma mediante la expansión turística gracias a una política pública que priorizó cada vez más el turismo como vía de desarrollo y crecimiento (Salinas-Arreortua, 2018).

El visible éxito de los destinos turísticos tradicionales de sol y playa (Acapulco, Puerto Vallarta y Cozumel), motivaron la expansión organizada de un modelo urbano-económico basado en la actividad turística, lo que produjo una estrategia definida de desarrollo económico nacional que dirigió los recursos políticos, económicos y sociales en la creación y fomento de ciudades terciarias. Por medio de los cinco Centros Integralmente Planeados de FONATUR, los cuales, después de casi una década de operación, impulsaron la expansión de ciudades terciarias en distintos puntos del país. Este proceso reconfiguró la lógica industrial de las ciudades en un medio de consumo directo, dando lugar al uso de los recursos a través de la concentración del capital en centros de consumo.

Las zonas turísticas del Caribe Mexicano, se caracterizan por ser espacios con un alto potencial de atracción natural gracias a sus playas y cenotes, que acompañado de la herencia cultural prehispánica, componen un ecosistema ideal sobre el cual, el capital instala una estructura física de acumulación efectiva (hoteles, parques temáticos, clubs de golf y complejos inmobiliarios), consolidando una dimensión que acoge una industria cultural que permite la comercialización, exige la innovación constante, así como la posibilidad de un carácter especulativo. Por otra parte, la estructura social conformada por la mano de obra que mantiene las funciones de la actividad turística genera una producción espacial caracterizada por un crecimiento exponencial económico y demográfico.

La industria del turismo mantiene una tasa de crecimiento del 7% a nivel mundial y de 4.2% a nivel nacional durante la última década, superando la tasa de crecimiento de PIB nacional con 2.5% anual, haciendo evidente la expansión no solamente de centros exclusivamente turísticos, sino de un motor de desarrollo urbano que profundiza en las dinámicas de explotación del patrimonio urbano, natural y cultural.

Quintana Roo posee una infraestructura de 114,369 cuartos de hotel, recibe poco más de 8 millones de turistas internacionales anuales y genera 6 mil 902 millones de dólares⁸, lo que representa más del 30 por ciento de las divisas que ingresan a México por este concepto.

Tabla 5.1 Llegada de turistas a Q. Roo por registro anual. Fuente: Elaboración propia con base a los datos de Datatur.

Llegada de turistas a Quintana Roo – Total Anual	
Año	Turistas
1993	2,387,625
1995	2,734,246
2000	4,076,167
2005	6,073,562
2010	8,606,936
2015	13,265,882
2019	17,125,344

La acumulación de capital es la condición necesaria para la reproducción de la vida material. Bajo el dictado del proceso de acumulación, el modo de producción capitalista debe expandirse de forma continua para sobrevivir. La reproducción de la vida material es por completo dependiente de la producción y reproducción de la plusvalía (Smith, Desarrollo desigual: naturaleza, capital y la producción del espacio, 2020, pág. 80).

La relevancia de esta actividad ha ganado en la economía nacional, su importancia en el desarrollo urbano y en la producción del espacio resulta de un organizado proceso que surge a partir de la década de los años sesenta, en los inicios del capitalismo neoliberal, con la alianza efectiva del Estado y la iniciativa privada, materializada en una política turística que generó cinco enclaves estratégicos (CIP). Con un consolidado mercado de turismo en masas y el post fordismo de los años ochenta, el dominio del territorio y la restructuración de escalas para el acceso y comunicación de dichos polos turísticos configuró una forma territorial ideal para la acumulación del capital.

El periodo comprendido entre 1958 a 1974 se caracterizó por la consolidación y expansión de las comunicaciones en busca del fortalecimiento de los centros turísticos

⁸ Datos obtenidos del reporte SEDETUR Q. Roo, 2020.

existentes y el posicionamiento del turismo como sector económico clave de México (López, 2015).

La creación del Primer Plan de Desarrollo Turístico en 1962 permitió la tecnificación de la actividad terciaria que culminó con la presentación de megaproyectos de urbanización turística y la creación del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), como la entidad pública responsable de la implementación, administración y regulación de los Centros Integralmente Planeados. Al mismo tiempo que se decreta a Baja California Sur y a Quintana Roo, estados en los que se instalan los dos CIP más grandes, como estados libres y soberanos, enajenándose de las facultades federales y reconfigurando la escala del territorio permitiendo ejecutar su desarrollo en materia turística.

2.1.1. FONATUR

El desarrollo turístico puede entenderse no sólo como una expresión del capitalismo neoliberal, sino también como una de las formas principales mediante las que el sistema capitalista, en general, busca sostenerse en la era neoliberal (Fletcher, Neoliberalismo y Turismo, 2019).

Hasta 1956, la dinámica turística nacional de los centros tradicionales de sol y playa se encontraban regulados por la Comisión Nacional de Turismo creada en 1947, la cual permitía al Estado regular servicios de empresas privadas. No obstante, la actividad económica recibe mayor atención gracias a la creación del Fondo de Garantía y Fomento al Turismo que contaba con la facultad de otorgar créditos para estimular la inversión turística nacional, impulsar destinos existentes y estudiar la posibilidad de crear nuevos destinos (FONATUR, 2012).

El 28 de enero de 1974 se publicó la Ley Federal de Fomento al Turismo, la cual estructuraba las disposiciones generales de fomento al turismo y la protección de la actividad turística, misma que estaría a cargo del Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Turismo. En este se estableció la creación del Fondo Nacional de Fomento al Turismo que tendría por objeto asesorar, desarrollar y financiar planes y programas de turismo (Turismo D. d., 1974).

Hasta 1974 la escala administrativa del turismo se ejercía de manera nacional, sin embargo, la presencia de FONATUR redefinió los territorios de intervención, haciendo evidente, como menciona Harvey, el poder hegemónico capitalista para cambiar constantemente las escalas. De esta forma, la aplicación de recursos económicos nacionales y extranjeros (Banco Mundial y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo), se hizo prioritario para el desarrollo los C.I.P., fomentando su infraestructura, equipamiento, servicios de manera prioritaria sobre otros destinos turísticos tradicionales como Acapulco y ciudades no terciarias.

Tabla 6 Comparativo de pasajeros entre centro tradicional e integralmente planeado.
Fuente: Elaboración propia con base a los datos de DataTur.

Tipo de Destino	Aeropuerto	No. de pasajeros en 2016	No. de pasajeros en 2019
Tradicional	Acapulco	5,158	5,892
CIP	Los Cabos	17,022	20,107
CIP	Cancún	73,445	80,604

La creación de un organismo capaz de administrar el capital privado fue fundamental para el éxito de los C.I.P., ya que este sería responsable de gestionar los procesos económicos para el desarrollo turístico, así como el fomento de una ideología de producción afín a los propósitos de ciudades enteramente turísticas. La política de desarrollo turístico se disfrazó de un aparente interés común, para realmente incentivar la individualización, priorizando los beneficios de los inversores, principalmente extranjeros.

Las políticas neoliberales posibilitaron la consolidación de enclaves turísticos como escenarios de acumulación y reproducción del capital que logra resolver su estancamiento a través de la renovación constante para superar el ciclo de vida de las ciudades turísticas propuesto por Butler. De esta forma la arquitectura que se manifiesta en estos sitios se va volviendo el testigo de la transformación del capital para superar sus propias paradojas. Por medio de los Centros Integralmente Planeados, se consolidó un mecanismo de reinversión interno y de expansión territorial terciaria.

2.1.2 Centros Integralmente Planeados: Cancún

Bajo la búsqueda de nuevas formas de ingresar divisas al país y la disposición de políticas públicas de turismo, se dio la creación de una iniciativa que superó toda expectativa, cuyos asentamientos detonaron el crecimiento de regiones desconocidas para el resto de la República y que posicionan a México como un destino “competitivo” en materia de turismo, pero que a su vez dieron inicio a la privatización, mercantilización y la desregulación para la explotación de recursos naturales del turismo y el impulso empresarial, bajo la supervisión y control de FONATUR.

Como explica Fletcher (2019), el turismo es una forma clave de «solución espacial» (David Harvey), ya que permite exportar el exceso de capital a una nueva ubicación geográfica donde pueda reinvertirse en un nuevo desarrollo. De esta forma, los Centros Integralmente Planeados, se consolidaron como polos de desarrollo turístico situados en territorios con atractivos naturales. Además, su objetivo no se limita a producir un ecosistema en favor del turismo, sino que implementa una estrategia que pretende generar un desarrollo integral de infraestructura y oferta de áreas naturales.

Con el transcurso del tiempo, los C.I.P. concentraron una alta actividad económica, generando un incremento en la oferta de alojamiento y servicios, así como una fuerte atracción de fuerza laboral.

2.1.3 Carretera Federal: Corredor Riviera Maya

Una vez iniciado el proceso de urbanización de Cancún en el 1970 y la oficialización del estado de Quintana Roo en 1974, asegurar la accesibilidad era fundamental para continuar con los procesos de acumulación del capital. De esta forma, la infraestructura aérea y terrestre que permitiera comunicar al destino turístico con el interior y exterior del país se concretó en la instalación del Aeropuerto Internacional de Cancún y la Carretera Federal 307.

Mientras que la industria extractiva crea valor al transformar los recursos naturales en productos que pueden ser transportados hasta su punto de consumo, la conservación, por el contrario, busca la mercantilización de los recursos in situ, lo que requiere mecanismos particulares para generar valor sin extracción (Fletcher, Neoliberalismo y Turismo, 2019, pág. 43).

Para la comunicación de las zonas costeras, se construyó con dirección al sur del estado la Carretera Federal 307, comunicando Cancún con Chetumal, la capital donde se asentarían los poderes políticos estatales. Dicha vía contempla intersecciones urbanas con Puerto Morelos, Playa del Carmen, Puerto Aventuras, Akumal, Tulum, Felipe Carrillo Puerto y Bacalar, haciendo posible el intercambio, producción y consumo en el territorio. En 2015 se registró la circulación de 5 mil 525 unidades⁹ de transporte turístico por esta vía, sin considerar transporte particular y flota de taxis. Para la actividad aérea, el Aeropuerto Internacional de Cancún alcanzó un máximo histórico de 80,604 pasajeros en 2019, contemplando vuelos nacionales, internacionales y chárter.

Dada las distancias y la lógica espacial de las zonas habitacionales respecto a las turísticas, en su sentido laboral, la existencia de un marco físico que controle espacialmente la vivienda de la fuerza laboral, oficinas, centros comerciales y equipamiento urbano es esencial para coordinar sus relaciones y accesos para mantener que mantengan activa la acumulación de capital.

La construcción del “Corredor Cancún-Tulum” en 2012 priorizó el crecimiento turístico en las costas, el resto de las ciudades al interior del estado permanecen sin mayor atención. Así mismo la instalación del Aeropuerto Internacional de Cancún y el aumento de la actividad del Aeropuerto Internacional de Cozumel, permitieron la reducción de tiempos y costos de desplazamiento para las dinámicas turísticas. La reducción en el costo y el tiempo del movimiento de las mercancías, de la gente, del dinero y la información a través de lo que Marx llamó “la aniquilación del espacio a través del tiempo” es una ley básica de la acumulación de capital (Harvey, 2017, pág. 40).

Las infraestructuras físicas de transporte espacialmente fijas e inmóviles son requeridas para liberar otras formas de capital y trabajo para el fácil movimiento espacial (Harvey, 2017, pág. 41). La instalación de este canal de comunicación terrestre permitió la

⁹ Datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte del Estado de Quintana Roo. [MOVILIDAD Y TRANSPORTE | qroo.gob.mx](https://www.movilidadytransporte.gob.mx)

distribución del flujo aéreo de Cancún hacia el sur del Estado, la reducción de tiempos de transporte de pasajeros y fuerza laboral a lo largo de la costa permitiendo el crecimiento y consolidación de la Riviera Maya durante los años noventa, y más recientemente el impulso a Tulum. En la ciudad de Playa del Carmen la Carretera constituye una doble función: el acceso y circulación de capital global que sostiene la economía local y los flujos de turismo, así como la delimitación espacial entre la relación dimensión local y sus relaciones sociales con respecto a la actividad turística de la zona costera.



Fig. 26 Vista de la Carretera Federal previo a la construcción del puente. Fuente: Google Maps. Fotografía de la Carr. Federal 307 en el tramo urbano de Playa del Carmen en 2009.



Fig. 27 Vista de la Carretera Federal posterior a la construcción del puente. Fuente: Google Maps. Fotografía de la Carr. Fed 307 en el tramo urbano de Playa del Carmen en 2021.

Aunque el espacio colindante al eje vial del puente y las vialidades a nivel del suelo se encuentran ocupadas mayormente por un uso de suelo “Comercial Regional” y relativamente homogéneo, la infraestructura del puente representa más que un enlace regional. El objeto urbano se ha convertido en una frontera espacial tangible que legitima el interés hegemónico del capital por restringir el uso social del espacio. Las intersecciones con otras vialidades primarias de la ciudad consolidan la relación entre las zonas habitacionales que ocupa la fuerza laboral y el centro de producción de capital.

2.2 Arraigo material y acumulación del capital en el espacio: industria global y turistificación

Dimensión de estudio	Objetivo	Indicadores	Descripción
Económico+urbano	Analizar las pautas de la evolución del desarrollo y producción de la artificialidad urbano-arquitectónico dentro del proceso de turistificación de Playa del Carmen como territorio-red.	<i>Turismo/ población/ pob. económicamente activa / pob. desocupada/ inversión extranjera y nacional/ expansión turística/ demanda</i>	El capital encuentra recursos a los cuales arraigarse o explotar, modificando el territorio para el mantenimiento, reproducción y acumulación del mismo.

La actividad turística es el resultado de la globalización y las dinámicas capitalistas, impulsada por organismos internacionales y afianzadas al territorio por medio de las instituciones nacionales, consolidando así un sistema de producción que opera a través de una mecánica de consumo deslocalizado.

Los recursos naturales y culturales, sustentados por recursos humanos, construyen un panorama para la operación efectiva de flujos globales que se promueven bajo la premisa de que el turismo es capaz de generar desarrollo, crecimiento y resolver las carencias socioeconómicas. Esto ha sido posible gracias a un proceso que se sustenta principalmente de instrumentos políticos que legitiman la reproducción del capital bajo las condiciones que prioriza el turismo como motor de urbanización.

Previo al impulso institucional del turismo a nivel nacional y estatal, los asentamientos de Playa del Carmen no figuraban de manera relevante en la actividad turística y las condiciones geográficas y climatológicas restringen la actividad económica a un sector primario. Sin embargo, el crecimiento de Cancún, durante los años noventa, como un destino de sol y playa permitió al capital entender el potencial de atracción a los destinos de características similares y poco a poco se fue consolidando una ciudad que se desarrolló en torno a estos recursos.

Desde inicios de los 2000, el efecto económico de Cancún indujo el desarrollo de más áreas turísticas en el estado de Quintana Roo potenciada por la explotación de recursos que no se limitaban al litoral del Caribe sino a la exploración de la selva tropical, cenotes, cavernas y parques temáticos. La expansión de la actividad tiene una tendencia hacia el sur del estado que, acompañado por una fuerte migración de población proveniente de diferentes estados de la República, principalmente del sureste que, en búsqueda de mejores oportunidades económicas y concentrada en la infraestructura turística de 3,123 unidades económicas de alojamiento temporal en 2003, y alcanzando 9,096 UE en 2018, es decir, en quince años la oferta turística tan sólo de servicios de hospedaje se triplicó en la ciudad.

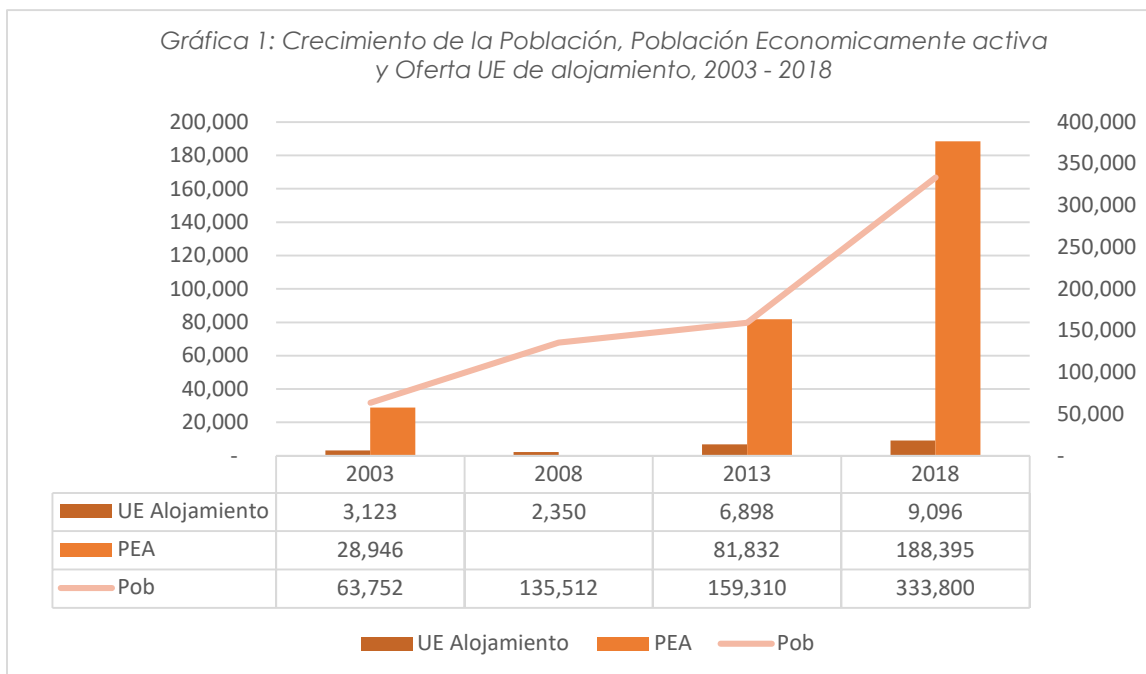


Fig. 28 Crecimiento de población. Fuente: Elaboración propia con base a los datos de INEGI de Censo Económico y de población.

Los procesos migratorios se ven directamente influenciados por el aumento de cuartos de hotel, el incremento demográfico es de 11.61 veces la población registrada en el primer censo de 1995 con 28,747 habitantes que alcanzó una cifra de 63,752 habitantes en 2003. Esta expansión poblacional continuó de manera constante llevando a la ciudad a tener una de las tasas más altas de crecimiento del país relacionada con la llegada de millones de turistas anualmente y el fomento de infraestructura a favor del turismo.

La Riviera Maya buscaba posicionarse como un destino vacacional de elites y superar la fase como servicio complementario de entretenimiento del turismo que llegaba a Cancún. Durante las últimas dos décadas ha desarrollado una infraestructura hotelera a lo largo de la Carretera de hoteles de alto nivel económico y miles de habitaciones, los cuales demandan una fuerza laboral cada vez mayor.

En este sentido (ver gráfica 2), se destaca que en el año 2000 más de la mitad de la población se encontraba en edad para trabajar, es decir, 65.42% de la población era económicamente activa (PEA), situación que se mantuvo durante las siguientes décadas, siendo el 2010 con 68.56% y al 2020 con 73.83% del total de la población; sobre esta misma línea en el 2000 existía una oferta 9,689 cuartos hoteleros, cifra que ha incrementado a 50,921 cuartos para 2021, lo que sugiere el acelerado proceso de infraestructura turística en la zona y su relación con los rápidos procesos migratorios.

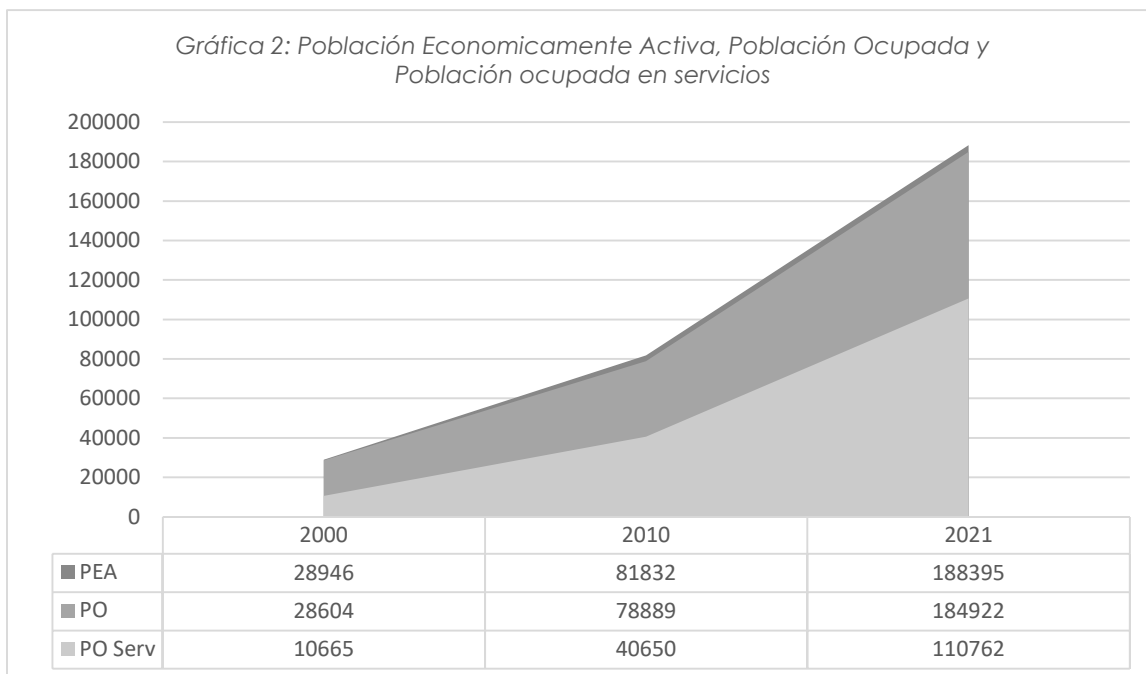


Fig. 29 Población económicamente activa. Fuente: Elaboración propia con base a los datos de INEGI, Agenda de competitividad, 2013-2018 y Reporte ¿Cómo vamos Q. Roo? 2021.

De igual forma se señala que para el año 2000, 37.28% de la población ocupada ejercía en el sector terciario de servicios turísticos, incrementando a un 52.51% para el año 2010. A pesar de no contar con el dato correspondiente al año 2021, podemos identificar el gran porcentaje de población dedicada a servicios para el turista manteniendo un alto porcentaje de la PO dentro de este sector. Cabe destacar que la población concentrada en otros sectores como construcción, comercio, servicios inmobiliarios, entre otros no están considerados dentro de estos indicadores, sin embargo, es importante señalar que son actividades relacionadas con el turismo ya que atañen a la industria de manera indirecta. Además, del porcentaje poblacional no económicamente activo que contempla población en etapa educativa, se encuentra expuesta a una oferta académica relacionada con el sector en carreras como turismo, administración y arquitectura, consolidando un bloque de formación concentrada a la actividad turística desde temprana edad.

La concentración del servicio turístico en la Riviera Maya alcanzó a superar la oferta de alojamiento de Cancún en 2017 por una diferencia de poco más de 12 mil cuartos. Esto hace evidente el interés de desarrollar, equipar y atender con mayor interés las zonas turísticas de la ciudad, ya que el visitante se posiciona con prioridad económica. De esta forma la actividad turística que se concentra en el litoral de la ciudad genera la mayor ubicación de servicios públicos y privados, así como equipamiento e infraestructura.

Si bien el mapa señala las zonas estrictamente de uso turístico, es importante señalar que en la ciudad se manifiestan usos mixtos de alojamiento y con el reciente

dominio de plataformas de alojamiento, el hotel urbano ha ganado territorio al centro de la ciudad ubicándose entre la Carretera y la zona costera. De igual forma podemos apreciar las grandes manchas turísticas que se ubican en los bordes de la ciudad y la mancha que rodea el eje de la 5ta Avenida como una zona importante para la actividad económica terciaria.

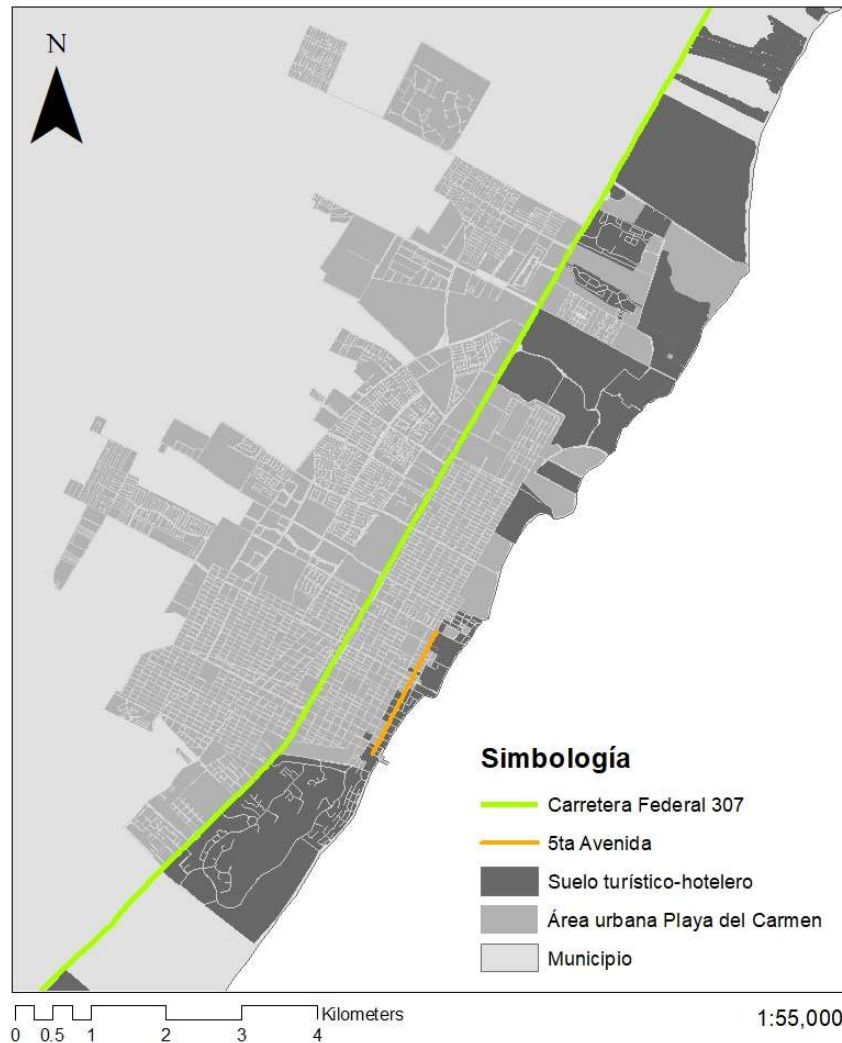


Fig. 30 Fig. 30 Vías turísticas principales, zonas urbanas y turísticas. Elaboración propia con base al censo económico INEGI 2021.

En este sentido, la mayor concentración de unidades económicas, se encuentran ubicadas en corredores o vialidades cercanas a la actividad turística: la Av. 30 Norte y la 5ta Avenida, las cuales se extienden transversalmente a largo de la ciudad. Al 2010, la mayor parte de las unidades económicas se ubican a lo largo de estas dos vialidades y diversas zonas de la ciudad (color amarillo), en centros comerciales (zonas color rojo corresponden al centro comercial Centro Maya y Plaza Las Américas), seguido por los campos de golf de Playacar (color naranja), esto es la *acumulación del capital en el espacio*. Espacialmente, se puede apreciar la función de los corredores y la segregación

de servicios que tiene el resto de la ciudad y las zonas habitacionales de la población local al carecer de una conexión con el resto de la ciudad y cerrarse hacia el “interior” de la urbe por medio de la arquitectura que acota dichos corredores.

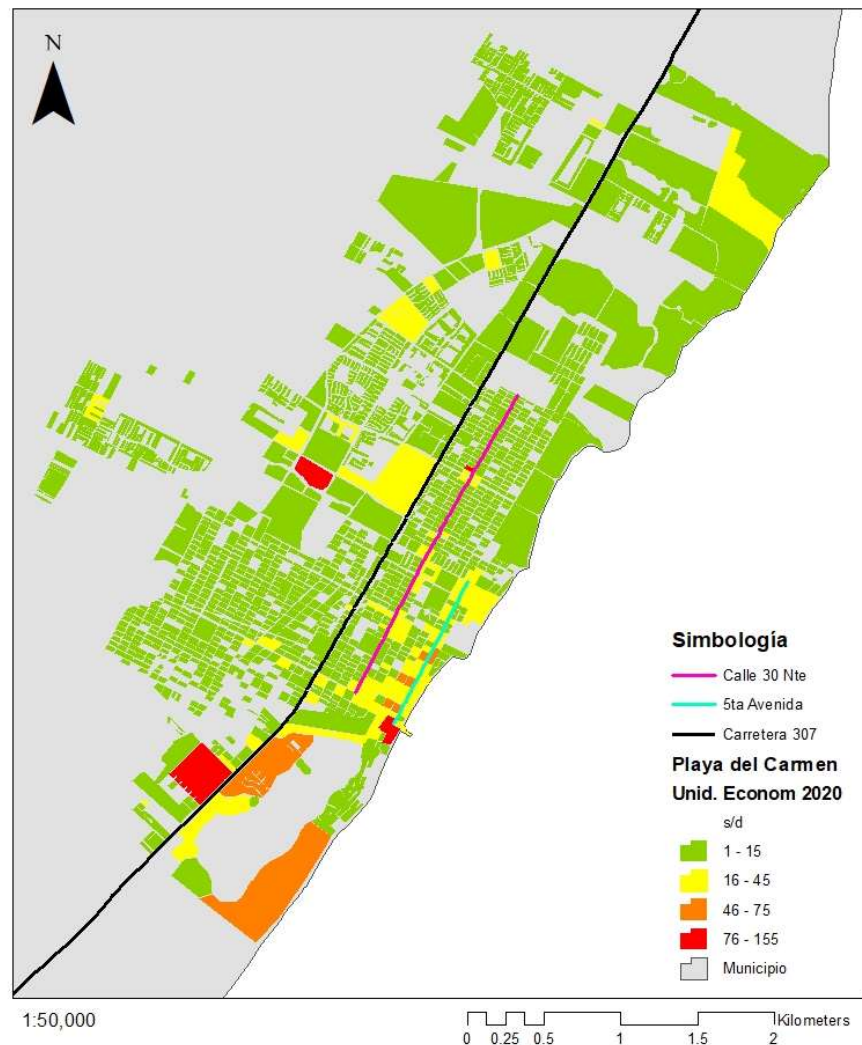


Fig. 31 Unidades económicas. Fuente: Elaboración propia con base al censo económico INEGI 2021.

De esta forma, en Playa del Carmen la mayoría de los corredores comerciales se localizan de lado costero de la ciudad, mientras que el resto de las vialidades que constituyen la traza urbana delimitan usos habitacionales y definen otro tipo de actividades económicas de carácter local.

Dentro de esta dimensión de análisis se hace evidente el dominio del capital, su expansión e importancia como eje estructurador de la ciudad y su economía, así como el carácter de ciudad dormitorio que tiene Playa del Carmen. De igual forma se aprecia la concentración de capital entorno a la actividad turística, reflejada en los corredores y distintos puntos de consumo en su mayoría ubicados en zonas privadas. Estos espacios son realmente fronteras y elementos de segregación, cuya arquitectura expresa la

diferenciación espacial entre las zonas de la ciudad que continuará desarrollándose en los siguientes apartados.

2.3 Acumulación por despojo: urbanización turística en Playa del Carmen

Dimensión de estudio	Objetivo	Indicadores	Descripción
Urbano + social	Valorar la política pública que gestionó la promoción y reconfiguración económica y de artificialidad territorial de la turistificación en Playa del Carmen desde el desarrollo geográfico desigual.	<i>Crecimiento de la mancha urbana / planes de desarrollo / política urbana turística / instituciones / carta catastral</i>	El capital se adapta y transforma el espacio para generar las condiciones materiales necesarias para seguir reproduciéndose. "La perpetua búsqueda de la novedad".

El abandono de las actividades primarias como la agricultura y ganadería ha permitido que el turismo sea un instrumento de despojo territorial. La creación de Áreas Naturales Protegidas y la Nueva Ruralidad Institucional transforma los bienes comunes a los intereses del mercado para generar zonas residenciales o la creación de nuevos centros urbanos (Palafox Muñoz, 2018).

La falta de productividad de las actividades primarias dirigió la atención al desarrollo de ciudades terciarias que mediante la aplicación de reformas constitucionales dieron lugar a nuevos territorios que permitieron la reproducción del capital a partir de modelos urbanos centrados en la polarización y segregación de la fuerza laboral.

La dominación del espacio natural como mercancía, respaldada por una mecánica social limitada a la producción turística consolidó el centro de población de Playa del Carmen que resulta y continúa operando bajo el despojo de recursos desde los intereses exclusivos del capital.

La ciudad turística se define como la evolución de las condiciones perfectas de un anclaje capitalista-neoliberal que se desenvuelve en un ecosistema de condiciones efímeras que a su vez permiten al capital reinventarse y desahogar la sobreproducción, bajo un esquema de novedad constante y distribución desigual de los recursos.

Esto ha sido posible gracias a los arreglos institucionales que el Estado neoliberal ha implementado para promover los intereses comerciales bajo la desregulación, privatización y liberalización capital (Mattos, 2008). Playa del Carmen, ha crecido gracias a la incontenible e intensa movilidad internacional del capital a través de recursos físicos como hoteles y desarrollos inmobiliarios.

La misión fundamental del Estado neoliberal es crear un «buen clima empresarial» y, por lo tanto, optimizar las condiciones para la acumulación de capital sin importar las consecuencias para el empleo o el bienestar social (Smith, Desarrollo desigual: naturaleza, capital y la producción del espacio, 2020). El impulso y fortalecimiento del turismo como motor económico se ha logrado a través de reformas estructurales a diferentes escalas, desde planes parciales de desarrollo urbano hasta modificaciones a las reformas constitucionales. El flujo de millones de turistas anuales a la zona de Riviera Maya es posible gracias a las concesiones en la planeación urbana que despliegan una amplia

diversidad de alojamientos temporales, la provisión de infraestructura de comunicaciones y servicios, así como estímulos fiscales y convenios entre el Estado y el sector privado, que construyen una estructura política y económica que se sustenta del argumento del turismo como fuente de crecimiento y mejora en la calidad de vida de la población.

De las estrategias neoliberales antes mencionadas se destaca la privatización de suelo de propiedad social y propiedad pública, como una línea explicativa que ha posibilitado procesos de transformación del territorio, a partir de la construcción de fraccionamientos residenciales, centros comerciales y hoteleros, entre otros; espacios para la reproducción del capital, "espacios de modernidad", donde se imponen a la vez: la homogeneidad-fragmentación-jerarquización (Lefebvre, 2013).

Desde los inicios de la ciudad la infraestructura capitalista se manifestó en los hoteles, cuyas formas y funciones expresan las necesidades de los turistas, definiendo una arquitectura urbana efímera que permite la lectura de las modas de consumo a los que se adapta el capital. De igual forma, la propiedad de residencias en la zona mayormente turística se ha visto dominada por las rentas temporales de espacios habitacionales. La reforma al artículo 27° constitucional de 1992, durante el sexenio del expresidente Carlos Salinas de Gortari (1988-1993), así como la propuesta de reforma en materia de propiedad para extranjeros realizada en 2013, ha potencializado el acceso al control del capital privado nacional y extranjero por medio de mecanismos como fideicomisos que legitiman las prácticas de apropiación del territorio.

Estas reformas se han tomado en cuenta para la elaboración y actualización de los instrumentos de planeación urbana que rigen la producción espacial de Playa del Carmen, entre las principales leyes federales se contemplan la Ley General de Asentamientos Urbanos, Ley de Planeación, Ley de Vivienda y Ley General de Turismo, esta última contempla ejes de acción orientados a fortalecer la competitividad y promover por la sustentabilidad de la actividad turística desde el Plan Nacional de Turismo de 1995.

Para los fines de este apartado de la investigación nos centraremos en el Plan de Desarrollo Municipal de 2009, como el instrumentos de planeación más específico, reciente y único disponible, el cual establece las estrategia a solucionar los problemas entorno al suelo de Playa del Carmen, la reglamentación del crecimiento y mención de proyectos de infraestructura y propuestas a futuro de la ciudad bajo el objetivo de "orientar la vocación turística de Playa del Carmen en todas las zonas de la ciudad, induciendo una imagen urbana de gran valor y calidad de vida en todos los sectores" (Solidaridad, 2010), contrastándolo con la aplicación y repercusiones de dichas estrategias en la actualidad en el espacio urbano de la ciudad.

2.3.1 Desplazamiento y expansión de la mancha urbana

El crecimiento de Playa del Carmen se ha caracterizado por una tendencia de expansión hacia el norte debido al límite espacial en la zona sur de los asentamientos

ocupada por Calica (Calizas Industriales del Carmen), mina de materiales pétreos para la construcción subsidiada y operada por la constructora estadounidense *Vulcan Materials Company* desde la 1989 (Redacción, 2022). Debido al flujo turístico que se generó entre el muelle que conecta con la Isla de Cozumel y la Carretera Federal, los asentamientos urbanos registrados a partir de 1980 se instalaron a lo largo de la Av. Benito Juárez, entre la carretera y la zona litoral, definiendo la traza reticular que define la distribución vial del resto de la ciudad.

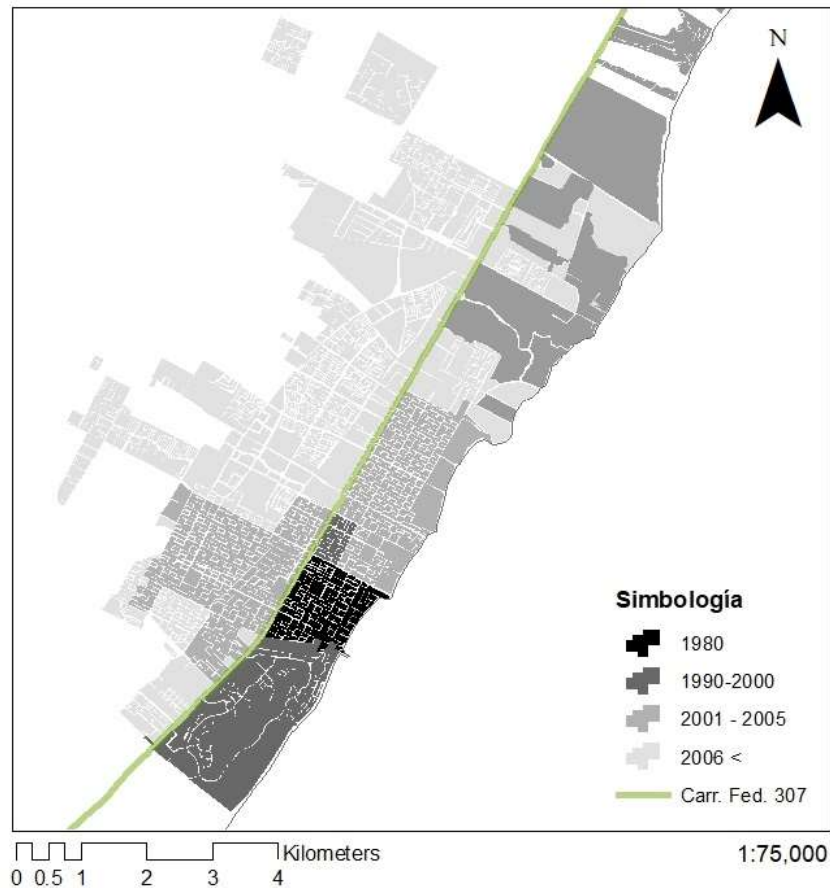


Fig. 32 Etapas de crecimiento urbano. Elaboración propia con base en datos INEGI 2021.

Durante los años noventa, gracias al aumento de la actividad turística, la ocupación urbana se extendió y concentró en la zona costera con proyectos residenciales que contemplan campos de golf, hoteles, clubs de playa y casas vacacionales, durante este periodo se dieron proyectos como Playacar Fase 1 y Grand Coral (ver mapa #) en extremos opuestos de la ciudad. Posteriormente, durante la mitad de la primera década de los años 2000 la actividad económica terciaria asentó a la población entre las primeras ocupaciones urbanas, los límites de los desarrollos residenciales turísticos y la carretera, generando la expansión territorial hacia el lado poniente de la Carretera. Esto fue posible gracias a las reformas constitucionales del Artículo 27 en 1992 y el Artículo 115 en 1999, que permitieron la privatización del ejido y el reconocimiento del municipio como autoridad para la planificación y administración del

desarrollo urbano respectivamente, permitiendo la privatización del suelo social. A partir del 2006, la ciudad continuó expandiéndose hacia el lado poniente de la Carretera Federal bajos los intereses del capital inmobiliario por medio de colonias que terminaron de definir a la actual mancha urbana de la ciudad. En esos años los organismos nacionales de vivienda se transformaron de instituciones productoras de ese bien a entidades que otorgan créditos, dejando la producción a grandes empresas inmobiliarias y el financiamiento a intermediarios financieros (Olivera, 2015).

De esta forma se tejió una mancha urbana definida por la frontera espacial de la Carretera Federal que separa dos dimensiones urbanas, un imaginario turístico de rentas temporales, hoteles urbanos y construcción vertical, que constituyen la zona de mayor interés para el capital por el ingreso de divisas, el flujo global de turistas y el uso efímero del espacio. Del otro lado, la fuerza laboral se ha asentado en la periferia urbana de cada etapa de desarrollo en conjuntos habitacionales y colonias populares con carencias de equipamiento, infraestructura, servicios y conectividad.

2.3.2 Usos de suelo turístico vs. urbano

En 2002 se publicó el primer instrumento de planeación para el centro de población de Playa del Carmen en respuesta al incremento demográfico de sus asentamientos, previo a esto se implementaban instrumentos como el Programa de Desarrollo urbano turístico del Corredor Cancún-Riviera Maya y el Programa Subregional de desarrollo Región Caribe Norte. El PMDU de 2022 ya señalaba el déficit de infraestructura de la ciudad y la importancia de mejoras urbanas para consolidar el carácter competitivo en materia turística de la ciudad.

Ocho años más tarde, se publicó el Programa de Desarrollo Urbano 2010, publicado en el D.O.F. en diciembre de 2009, que remplazó el documentó previo justificado por un aumento de más de 150 mil habitantes y una extensión de 4 mil 970 hectáreas. Dicho instrumento plantea como objetivo general lo siguiente:

*“La estructura urbana deberá de ser planteada a partir de ejes vitales de composición, paseos y vinculaciones que permitan la **promoción de la vida en todos sus órdenes y funciones**, brindado dignidad e integración a sus moradores, rescatando y promoviendo valores, actividades, actitudes y servicios dentro de la escala humana”. (PDDU 2010)*

A la fecha de publicación del nuevo instrumento, se contempla que 14% del suelo corresponde a uso turístico (ver gráfica #), lo cual categoriza como privada y corresponde al proceso de acumulación por despojo considerando el uso federal de la costa y el desplazamiento de las colonias populares de los primeros asentamientos de la ciudad que se vieron modificados para la construcción de hoteles y vivienda residencial turística. Dicho uso predomina en el litoral de la ciudad ocupando poco más de dos terceras partes de la franja costera, restringiendo el acceso a casi 9 km de playas. Por otra parte, se aprecia que el uso comercial mixto ocupa el tercer mayor porcentaje del suelo

con 21%, concentrándose en la segunda franja urbana con respecto a la costa, que sirve como una zona de transición entre las zonas habitacionales y turísticas cuya materialización espacial se expresa mayormente en hoteles urbanos y vivienda de renta, seguido por centros de consumo turístico como restaurantes, agencias de viajes, tour operadoras, oficinas e inmobiliarias. La priorización del desarrollo turístico rige las modificaciones del uso de suelo para dar lugar a una mayor ocupación de edificios que permitan al capital incrementar su infraestructura de acumulación. Los instrumentos de planeación urbana legitiman el desarrollo a favor del capital, desplazando cada vez más la estructura social y urbana que ocupa la ciudad para dar lugar a la lógica hegemónica del turismo.

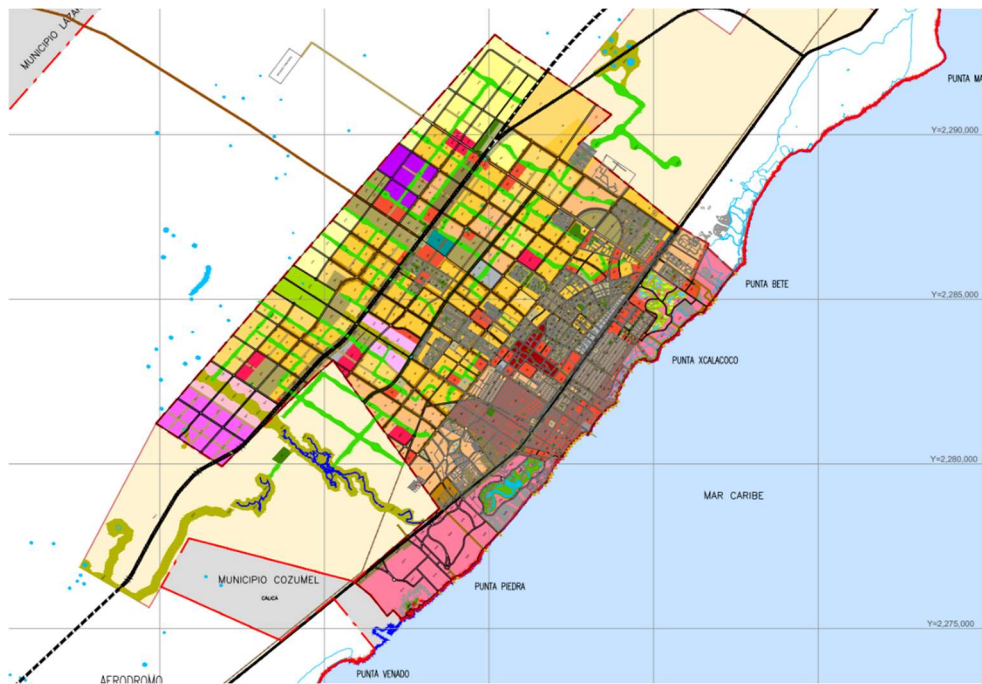
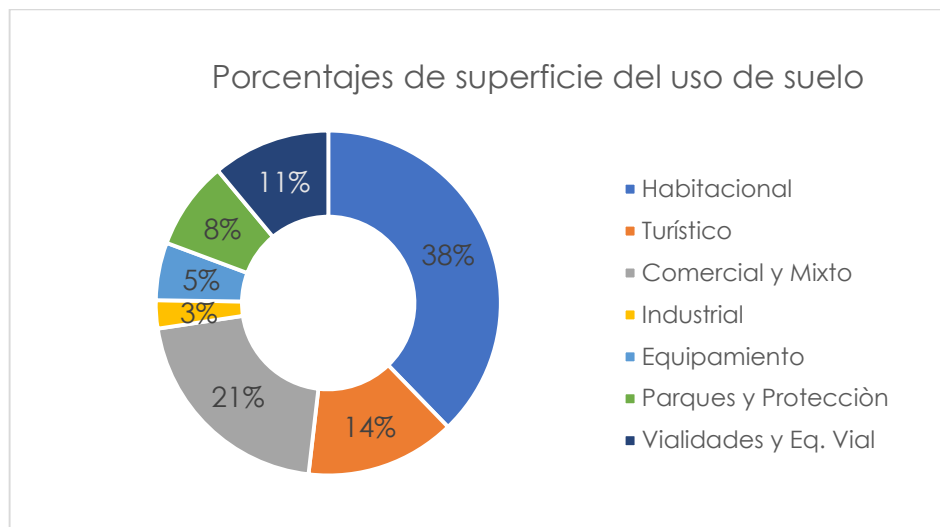


Fig. 33 Usos de suelo en PDDU 2010. Fuente: PMDU 2010.



Fuente: Elaboración propia con base a los datos del Plan de Desarrollo Urbano de Playa del Carmen 2009.

Si bien el 38% de suelo urbano corresponde al uso habitacional de baja, media y alta densidad, con 10, 40 y 60 viviendas por hectárea respectivamente, esta tipología se concentra mayormente en el lado poniente de la ciudad en un territorio todavía sin urbanización, casi confinado y desconectado del resto de la infraestructura urbana donde se albergarán en promedio 136 habitantes por hectárea en un total de 4,868.2 ha. Por el contrario, el uso turístico con 1,811 ha equivalente a 14% del suelo, concentra tres categorías de uso turístico residencial con una densidad de 10 a 38 viviendas por hectárea, además del uso hotelero y campestre.

A esta situación habría que sumarle el uso de suelo mixto comercial localizado en las primeras etapas urbanizadas de la ciudad desde a la década de los años noventa. Este uso, si bien contempla una actividad mixta ha contribuido al desarrollo inmobiliario que responde a la demanda de vivienda en renta vacacional. Los predios que al algún momento constituyeron barrios locales que aún permanecen en colonia como la Colosio o la C.T.M. se han visto desplazadas para dar lugar a edificios de departamentos o estudios en renta.



Fig. 34 Intersección Av. 10 con Calle 42 Nte. Fuente: Google Maps de 2019.



Fig. 35 Fig. 34 Intersección Av. 10 con Calle 42 Nte. Fuente: Google Maps de 2022.

La expansión de la 5ta Avenida hacia el norte de la ciudad ha expulsado la actividad social local para transformarla en comercios que respondan a la demanda de

los viajeros, al mismo tiempo que la vivienda se modifica de su carácter regional como vivienda de baja densidad para albergar edificios verticales multifamiliares.

Al fenómeno de desplazamiento se extiende a la fuerza laboral, el dominio de las tecnologías sobre la operación turística a través de plataformas como Airbnb, que actualmente controla el 22.5% de la oferta de alojamiento en Quintana Roo, de este porcentaje Playa del Carmen ocupa el segundo lugar con un 21.8%¹⁰ de alojamientos de este tipo. Este fenómeno global ha producido dos efectos en Playa del Carmen; el primero es la reducción de fuerza laboral operativa de espacio turísticos, la logística de reservación, recepción y servicio se ve desplazada por la automatización virtual de un sistema organizativo de tiempo y espacio, que además opera sin regulaciones. Por otra parte, para que la tecnología tenga objeto que capitalizar requiere de espacios de locación atractiva por lo que la población que habitaba en las zonas céntricas o cercanas a la zona costera se han visto forzadas a desalojar sus espacios bajo la amenaza de rentas elevadas, ya que las ganancias generadas por rentas vacaciones resultan más atractivas para el capitalista que la renta mensual de la población local.

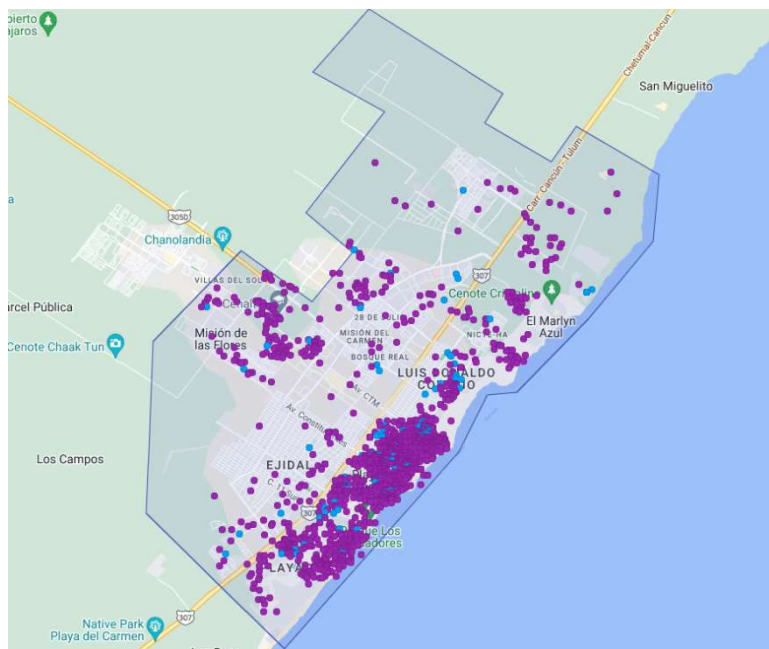


Fig. 36 Fuente: AirDNA Data Base- Playa del Carmen.

De acuerdo con el sitio web AirDNA, donde se monitorean las rentas en las plataformas de Airbnb y Vrbo, se registra 11,629 unidades activas en mayo de 2022 para renta vacacional (ver mapa #). La base de datos muestra en color morado propiedades como departamentos, condominios o casas y en azul cuartos disponibles. La mayoría de estos espacios se concentra en las colonias del centro de la ciudad al ser la zona con mayor accesibilidad a las playas, transporte para desplazarse a zonas arqueológicas u otras ciudades, el muelle para traslados a Cozumel, entre otras actividades turísticas.

¹⁰ Cifras proporcionadas por Milenio. [Airbnb arrebató 22.5% de la oferta a hoteles en Quintana Roo - Grupo Milenio](#)

En 2013 se publicó la Agenda de Competitividad de la Riviera Maya 2013-2018, elaborada por la Secretaría del Turismo, el Gobierno del Estado y la Universidad de Quintana Roo, en el cual se describen estrategias de fomento al turismo a escala estatal, que se desarrollan bajo la consigna general del Plan Estatal de Desarrollo que establece “al Estado como facilitador de las condiciones favorables para la inversión privada” (Turismo S. d., 2013). En dicho documento se proponen 7 proyectos clave que contemplan un tren transpeninsular, Aeropuerto Internacional de la Riviera Maya-Tulum (hoy Tren Maya y Aeropuerto de Tulum respectivamente), integración de los corredores regionales, un centro de convenciones, un acuario, un observatorio turístico regional y un plan de mejoramiento de imagen urbana. Se distingue el dominio de índole turística sobre el cual se centran los proyectos, con una sola propuesta urbana que conlleva un trasfondo de beneficio turístico.



Fig. 37 Fuente: Vista aérea de Ciudad Juventud. CENTRO CULTURAL Y CIUDAD JUVENTUD SOLIDARIDAD - Archivo BAQ (arquitecturapanamericana.com).

Este último proyecto tuvo su aplicación hasta 2019 con el Programa de Mejoramiento Urbano de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), que se presentó en 2013 con un presupuesto de 80 millones y concluyó con un presupuesto final aplicado de 242.7 millones de pesos que contemplan 18 proyectos en Playa del Carmen¹¹ entre los que destacan el Proyecto de Ciudad Juventud, Centro

¹¹ Dato proporcionado por Centro urbano [Sedatu y Sector van por 80 proyectos de desarrollo turístico integral - Centro Urbano](#)

Cultural, áreas deportivas, el CRIM, el CADI y 800 regularizaciones de vivienda. Aunque estas acciones se implementaron en la zona sur de la ciudad con el (supuesto) interés de generar una ciudad "competitiva", el estado actual de las zonas de intervención muestra una clara contradicción de los objetivos promocionados con una infraestructura deficiente y servicios de baja calidad que repercuten en una baja calidad de vida para la fuerza laborar que representa el motor económico de la ciudad.

2.3.3 Equipamiento e infraestructura

El PDDU 2010 propone tres proyectos de gran escala: "La Cruz" que plantea la reubicación de las principales oficinas de administración pública municipal fuera del polígono turístico, la continuación de Playacar Fase II o Nuevo Playacar y Puerto Xcaret, es decir un proyecto de carácter urbano y dos de carácter turístico, destacando la prioridad del desarrollo económico entrono al turismo desde la planeación municipal.

El desarrollo turístico se promociona como una actividad generadora de empleos, modernización e inversión, asociada con el mejoramiento de infraestructura e incremento de servicios que, sustentados por el la derrama económica y el ingreso de divisas continúa expandiéndose y asimilando como tal, sin embargo, la realidad es que dicho mejoramiento se concentra en áreas específicas y no se distribuye de manera homogénea en el territorio. El Estado hace viable la manipulación de recursos económicos y sociales en favor del poder hegemónico del capital poniendo a su disposición equipamientos urbanos que terminan por desplazar y relocalizar los usos urbanos a su favor. El desarrollo de las infraestructuras, la reproducción de la fuerza de trabajo y la protección del dinero local, que son todos necesarios al nivel del capitalista colectivo y no del individual (Smith, Desarrollo desigual: naturaleza, capital y la producción del espacio, 2020, pág. 192).

Playa del Carmen aplica gran parte de los recursos públicos en las zonas centrales de la ciudad donde se concentra la actividad turística. Tal es el caso de los servicios de luz eléctrica (mapa rosa) y el de drenaje (mapa verde), donde se muestra que existen dos zonas predominantes con los índices más altos de deficiencia de servicios, siendo la colonia Luis Donaldo Colosio y la colonia Villa Maya, cambas con un 33.3% de viviendas sin acceso a luz eléctrica. Le siguen zonas con predominancia en los extremos de la mancha urbana, con 12.5% a .05%, en las zonas norte y sur respectivamente. Las zonas donde aparecen índices en cero corresponden a las colonias de desarrollo de vivienda social, ubicadas en la zona oeste de la ciudad, así como las principales zonas con una actividad turística predominante que contemplan hoteles de turismo urbano y residencias de renta. Los índices negativos, corresponden a zonas ejidales, hoteles de gran turismo y campos de golf.

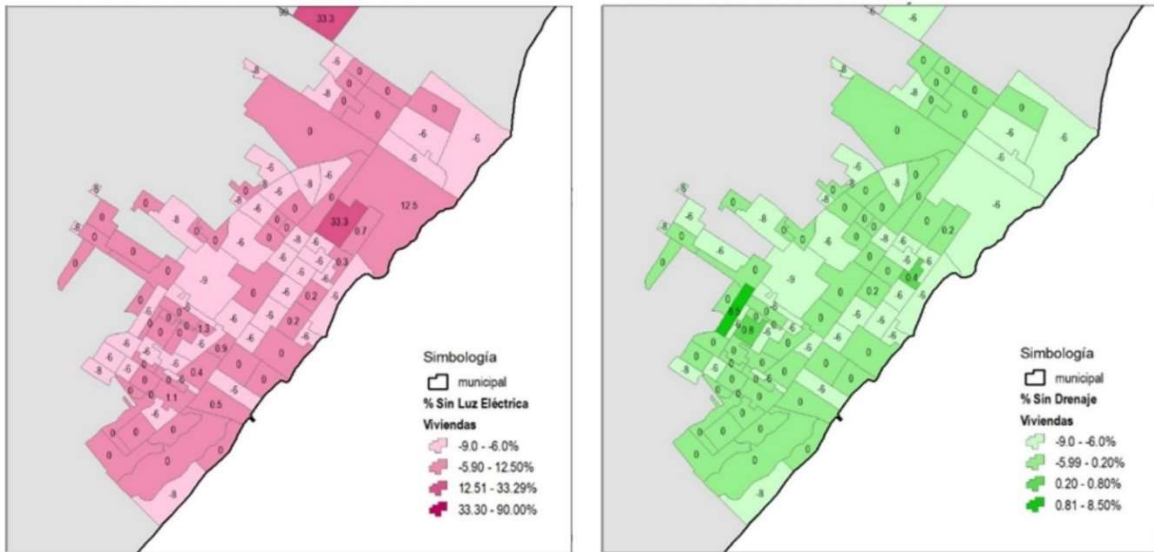


Fig. 38 Accesibilidad a servicios. Fuente: Elaboración propia con base a datos de INEGI.

Como se muestra en la figura 38, de lado derecho se indica el acceso al servicio de drenaje. Como se observa, la región con mayor limitación se concentra en el borde de la mancha urbana actual, sobre la vialidad periférica al oeste de la ciudad. Los índices que oscilan de 0% a 0.20% ocupan diferentes zonas de la ciudad, ocupando la mayor superficie. Los índices con menor deficiencia contemplan aquellos lotes sin urbanización y la zona costera, indicando una vez más de diferencia de servicios y desarrollo desigual que existe en la ciudad respecto a la vivienda de la población local y el acceso a servicio que corresponde a las zonas turísticas.

De acuerdo con la Ley General de Asentamientos Humanos, cualquier ciudad con más de 200,000 habitantes requiere de un instituto descentralizado para la regulación de los proyectos de desarrollo urbano (IMPLAN). A pesar de haber rebasado hace tiempo dicha cifra, la ciudad de Playa del Carmen, mantiene bajo la Dirección de Desarrollo Urbano del Municipio de Solidaridad toda injerencia urbana generando una planeación y administración muy limitada que sobrepasa cualquier capacidad administrativa municipal, además de un alto déficit en equipamiento, cobertura de servicios. A esto habría que sumarle la acelerada expansión que ha tenido la ciudad de Tulum en años recientes, la cual depende directamente de la infraestructura de drenaje, agua potable y luz de Playa del Carmen, aportando al encarecimiento aún mayor de la calidad de vida de los habitantes.

Por otra parte, la proyección a largo plazo del PDMU ha fracasado con una evidente visión limitada del desarrollo urbano y sin un enfoque integral; la estructura general de la ciudad se encuentra desarticulada estructuralmente con un crecimiento desigual. A pesar de contar con una alta oferta de programas de vivienda social para la población local esta se encuentra lejos del centro urbano y cuentan con poco equipamiento e infraestructura para generar un nivel de vida adecuado y coherente con las estrategias de planeación. Se presenta una densa segregación y polarización espacial

fomentada por la centralidad de los servicios, equipamiento y recursos, además de una alta dependencia de la actividad turística para el desarrollo social y económico.

2.4 División del trabajo: dimensión local del turismo

Dimensión de estudio	Objetivo	Indicadores	Descripción
Social + económico	Evaluar las repercusiones de la turistificación desde las narrativas y experiencias de los habitantes de Playa del Carmen	<i>Pobreza/marginación/vivienda/escolaridad/infraestructura/servicios</i>	El control espacial y administrativo para definir el acceso a los recursos para generar formas particulares de producción.

La división del trabajo produce una separación sistemática de las experiencias sociales sobre las que la naturaleza humana es modelada y remodelada de manera incesante (Smith, Desarrollo desigual: naturaleza, capital y la producción del espacio, 2020, pág. 68). Como ya se venía explicando anteriormente, la ciudad de Playa del Carmen se estructura en dos dimensiones paralelas y contradictorias evidenciada en su aspectos económico-urbanos y social-económicos. La experiencia urbana social de la ciudad se estructura con base a la mercantilización espacial de la oferta de servicios especializados que transforman su valor de uso por valor de cambio a partir de su inserción en el mercado internacional y nacional del turismo (Manzo y Filipe, 2021), resultando en dos realidades donde una representa la construcción de un destino exótico, de entretenimiento y folclor, mientras que en la otra realidad existe el espacio habitacional de la fuerza laboral, sus dinámicas socioeconómicas y cotidianidad que sucede en un espacio desigual con respecto al primero.

2.4.1 Empleo en el sector turístico

Sujeto a los períodos de alto consumo y la acumulación de capital que esto representa, los destinos turísticos se convierten en un imán de fuerza laboral y división de este para contribuir a la expansión de la actividad, lo que contribuye en la acelerada expansión urbana de los centros turísticos. La economía y dinámica socioeconómica de Playa del Carmen se estructuró desde el inicio a base del turismo, los pocos asentamientos habitacionales correspondientes a los transportistas que se concentraban mayormente en lo que hoy se conoce como el centro de la ciudad, fueron modificándose y desplazándose poco a poco para dar espacio a hoteles de diferentes escalas, edificios de alojamiento temporal, y residencias vacacionales. Poco a poco se fue desarrollando una infraestructura y equipamiento orientado a satisfacer la demanda de millones de viajeros anuales. La traza urbana original que albergaba usos de suelo habitacional y comercio local, fueron reemplazados por usos turísticos y servicios para este sector como buceo, ropa de playa, farmacias, tiendas de souvenirs, restaurantes de comida internacional, entre otros.

En este sentido, las fuentes de empleo se encuentran directamente relacionadas al sector, condicionadas por la importante derrama económica que produce la

actividad, así como la ausencia de actividades económicas alternas como la producción de materias primas, en parte condicionado por las características geográficas de la región compuesto por un subsuelo kárstico, así como la ausencia de desarrollo industrial en las costas del Caribe Mexicano (Manzo Herrera & Filipe Narciso, 2022).

En 2000, Playa del Carmen contemplaba una población ocupada de 28,604 personas, de la cual el 10,665 corresponde empleados del sector terciario, es decir que la tercera parte de la población ocupada y sus familias dependían de manera directa de la actividad turística por medio de ocupaciones como empleados de ventas, despachadores o dependientes, comerciantes en establecimientos, meseros y obreros de la construcción. Para 2021, la cifra se incrementó a 110,762 habitantes, representando casi el 70% de población ocupada en el sector de servicios turísticos.

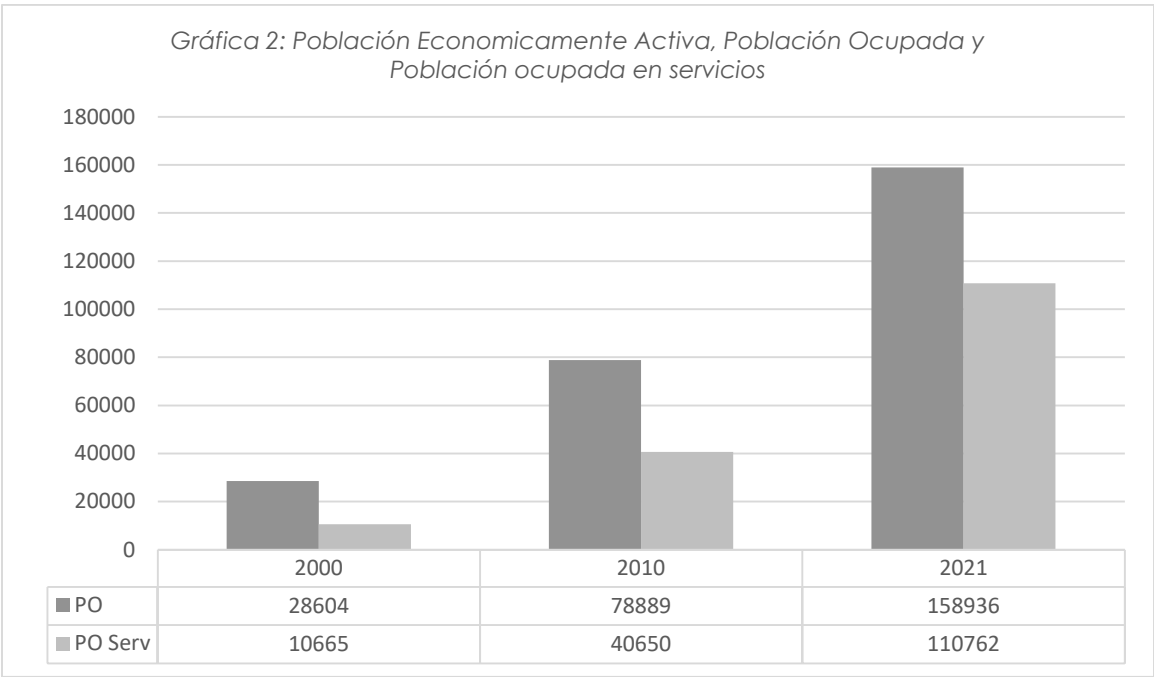


Fig. 39 Población Económicamente Activa, PO y PO en servicios. Fuente: Elaboración propia con base a los datos de INEGI, Agenda de competitividad, 2013-2018 y Reporte ¿Cómo vamos Q. Roo? 2021.

De esta forma podemos reconocer que, las políticas en materia de turismo se han enfocado en beneficiar aquellos actores que despliegan la infraestructura turística y no a aquellos quienes la mantienen en funcionamiento. Por el contrario, como menciona Oviedo, son las constructoras y los grandes emporios hoteleros tanto nacionales como extranjeros quienes extraen las ganancias de la producción turística; no el personal que labora en puestos directos e indirectos dentro del sector, o a la población que vive en las zonas turísticas nacionales. (Oviedo Puentes, 2009, pág. 55).

Esta configuración desigual se refleja de igual forma en la concentración de fuerza laboral en distintas partes dentro de la ciudad. Como muestra el mapa ##, donde se ubican los comercios más grandes, establecimientos de 100 a 251 personas, indicando la

ubicación de hoteles, los cuales se ubican a lo largo del principal corredor turístico-comercial, en un radio delimitado por este y la carretera federal, en zonas adyacentes al litoral y algunos en la zona norte de la carretera (plazas comerciales). Los comercios con personal más reducido de 1 hasta 50 personas identificados como tiendas, restaurantes y comercios de otro tipo, los cuales se distribuyen no sólo a lo largo del corredor principal de la 5ta Avenida, sino también en el corredor secundario de la Av. 30 Norte y hacia dentro de la ciudad en lo que se señala como zona habitacional. La división espacial o territorial del trabajo no es un proceso separado, sino que está implicado desde el principio en el concepto de división del trabajo (Smith, 2020, pág. 142).

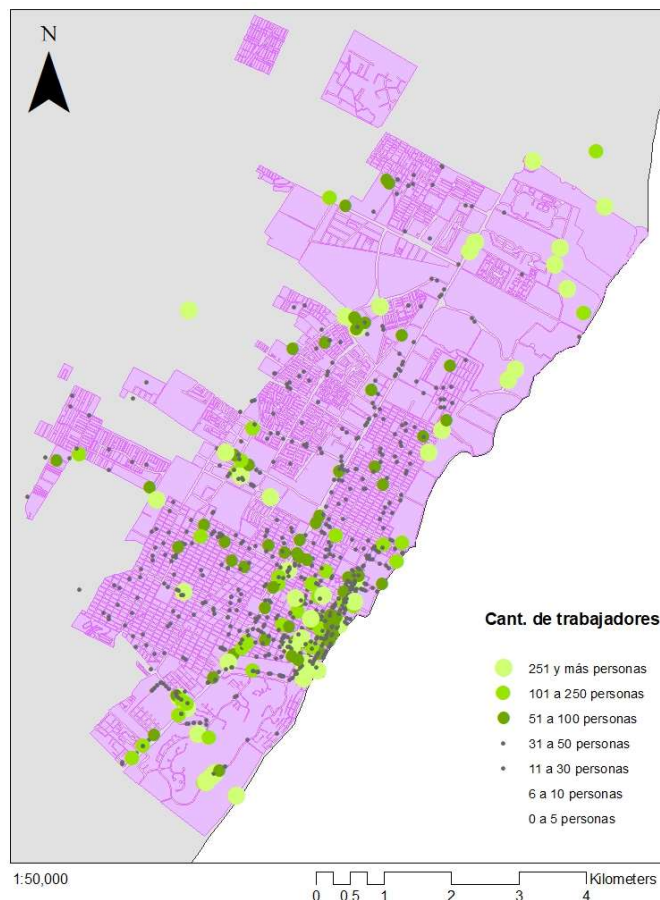


Fig. 40 Centros laborales por no. de trabajadores. Fuente: Elaboración propia con base a datos de INEGI.

La arquitectura de este tipo de establecimientos define un uso diferente del espacio, caracterizado principalmente por expresar los valores ideológicos del capital que cuyo propósito es continuar generando atracción de turistas por medio de experiencias que imitan una arquitectura folclórica o de lujo y que se consolidan como un espacio excluyente de las dinámicas sociales locales.

2.4.2 Migración y vivienda

Playa del Carmen no existiría sin migración. La falta de un antecedente económico en la región lo mantuvieron despoblado y como se ha explicado antes, fue el desarrollo turístico lo que generó el crecimiento exponencial demográfico que constituye la fuerza laboral que mantiene en funcionamiento el sistema de acumulación de capital en forma de turismo.

La población de Playa del Carmen se conforma por migración proveniente de diferentes estados de la República principalmente del estado de Chiapas, seguido por Tabasco, Yucatán, Veracruz y Ciudad de México que conforman casi 70% de la población. La población extranjera representa el 2.8% proveniente de E.U.A, Venezuela. Al 2010 el margen de migración se mantenía entre un 60 y 80% por AGEB¹² (ver mapa #) que se concentraba en la mayor parte de la mancha urbana ocupando tanto la zona costera como el interior de la ciudad. Las zonas con un margen de 40 a 60% se localizan en los lotes centrales turísticos en la costa, la zona de Playacar Fase I y algunos lotes al interior de la ciudad, sin embargo, cabe destacar que estos lotes no se encuentran urbanizados. La zona con menos porcentaje de migración contempla las residencias de Playacar Fase I.

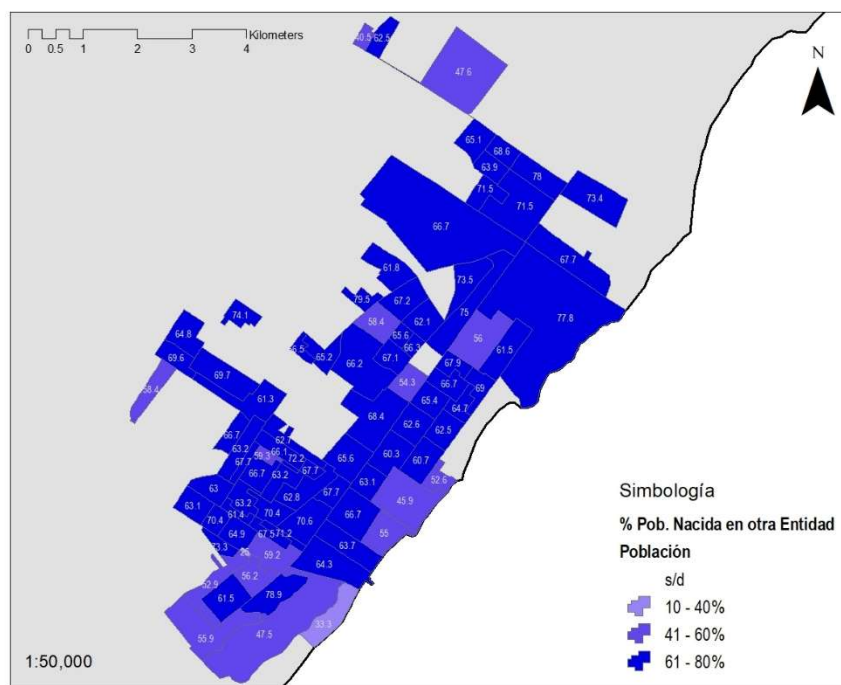


Fig. 41 Mapeo de migración de acuerdo con porcentaje de población proveniente de otra entidad. Fuente: Elaboración propia con base a datos INEGI, Censo 2010.

Por otra parte, con la alta demanda de vivienda producida por las densas migraciones a la ciudad, aunado al aumento de espacios para renta de vivienda

¹² Unidad urbana usada por INEGI que contempla un área geográfica ocupada por un conjunto de manzanas perfectamente delimitadas por calles, avenidas, andadores o cualquier otro rasgo de fácil identificación en el terreno.

vacacional en el centro de la ciudad, la población se ha visto desplazada a la zona noreste de la ciudad debido a la falta de vivienda accesible. Desde 2015 el crecimiento de esta zona urbana se dio de manera acelerada y es donde en la actualidad se encuentran las zonas más densas caracterizada por una vivienda de nivel medio, bajo y algunos asentamientos irregulares.

Como se ilustra en el mapa #, el centro turístico cuenta con una baja densidad ya que el uso de suelo corresponde a comercios y vivienda vertical con departamentos de uso residencial turístico mayormente habitados por extranjeros en periodos vacacionales. Las zonas densificadas con un índice de 18 a 58 hab/ha se encuentran ubicadas en algunas colonias en la zona costera de la ciudad que aún no se han visto asediadas por la conversión de los espacios a renta vacacional, probablemente debido a su distancia con respecto a la costa, y colonias ubicadas en la zona norte de la carretera federal donde se asienta la mayoría de la población local. Se destaca la alta densidad de la colonia Donald Colosio, cuya resistencia respecto al deslazamiento inmobiliario les otorga los índices más altos de densidad con hasta 78 hab/ha.

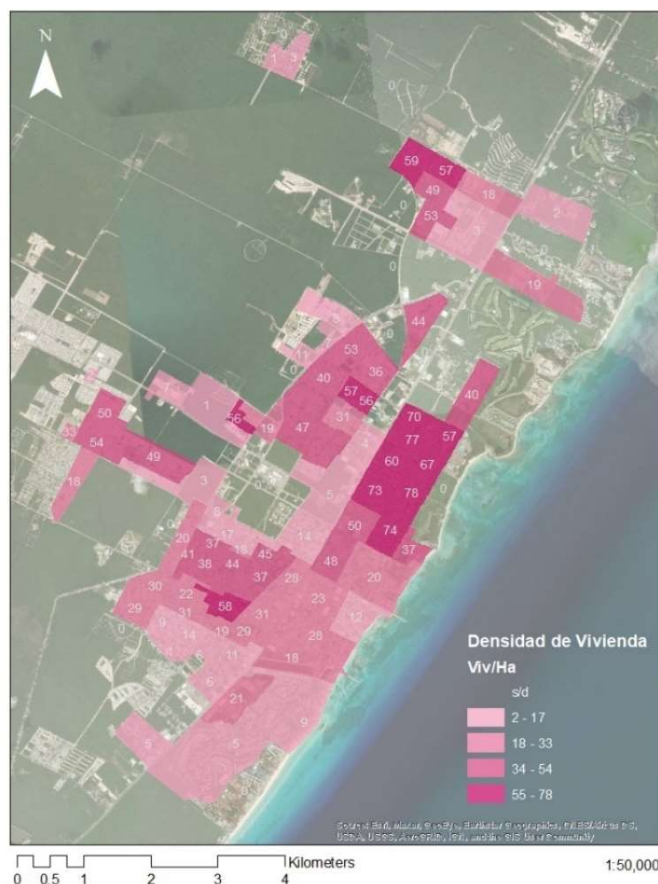


Fig. 42 Densidad de vivienda . Fuente: Elaboración propia con base a datos de INEGI

Al momento del censo no se contó con información respecto a la colonia Villas del Sol (la cual se hace visible en la fotografía satelital base), la cual se densificó a finales de

2010. Al 2021 es la colonia más densa de la ciudad, concentrando 87,715 habitantes¹³ que corresponde al 26% de la población municipal, seguido de la colonia L.D. Colosio.

Al año 2000, 82% de la PEA percibía ingresos menores o iguales a los 5 salarios mínimos, condición que se ve evidencia en el informe de CONEVAL 2010, donde se señala que el 86% de la población se encuentra en uno de los tres niveles de pobreza por ingreso.

Tabla 7 Índices de PEA con ingresos menor o iguales a 5 salarios. Fuente: Elaboración propia con base a datos de INEGI.

Alimentaria			Capacidades			Patrimonio		
1990	2000	2010	1990	2000	2010	1990	2000	2010
19.3%	20.3%	14.8%	26.5%	28.7%	22.7%	48.4%	54.6%	48.5%

En Playa del Carmen la pobreza predominante es por patrimonio, que al 2010 representa el 48.5% del total de la población. Si bien, para el 2010 se presenta un decremento en los índices de pobreza con respecto a las dos décadas previas, considerando el aumento demográfico de la ciudad, los porcentajes de 2010 corresponden a un severo incremento de cada índice. A pesar de la aparición de 28 mil viviendas entre el 2000 y 2010¹⁴, las condiciones de precariedad no se redujeron, por el contrario, la población en condiciones de pobreza aumento a 77 mil 267 habitantes al 2010 con respecto a los 42 mil 457 habitantes del año 2000.

2.5 Conclusiones

El desarrollo geográfico desigual es una característica inherente del despliegue de cualquier forma de reproducción de capital que exista. En el caso de la materialización de la lógica capitalista en la actividad turística, el espacio presenta sus contradicciones de manera mucho más acelerada y a pesar de ser una ciudad relativamente joven con tan solo 40 años de existencia, Playa del Carmen expresa en sus múltiples dimensiones tantas contradicciones como ciudades mucho más longevas.

En Playa del Carmen, el desarrollo geográfico desigual se expresa en la destrucción natural del territorio, donde la población local es desplazada, las formas de producción primarias son sustituidas por terciarias, el entorno natural es explotado para recreación y ocio de los turistas y el capital social es poco valorado y confinado a un espacio precario de vivienda y trabajo. Sin bien estos elementos son esenciales para la articulación del turismo y la continuación de este, frente a la mercantilización del espacio se encuentran condicionados a una diferenciación que poco interesa al capital.

¹³ Datos de la Revista Estadística del Municipio de Solidaridad 2021.

¹⁴ En el 2000 P.D.C. contaba con 20,923 viviendas habitadas y en 2010 con 48,904 viviendas según datos del INEGI.

Las políticas neoliberales sobre las cuales surgió Playa del Carmen definieron la mercantilización de su territorio a toda costa y desde múltiples escalas, ocasionando que desde sus inicios la ciudad se encuentre inmersa en un ciclo de renovación constante como consecuencia de una incesante búsqueda de novedad, como un producto que se reinventa para el mercado una y otra vez para retener el capital en su espacio y evitar su desplazamiento.

Aunque el discurso político y económico describe la ciudad como un favorable enclave de bienestar y desarrollo, la realidad es que, como se ha mostrado en este capítulo, el territorio continúa reproduciéndose bajo la lógica del desarrollo desigual, valorizando y desvalorizando su espacio, constituyéndose a diferentes escalas como un centro fragmentado que permite la reproducción de capital a costa del bienestar social.

Capítulo 3. Reestructuración territorial de Playa del Carmen: la turistificación como modelador de la dimensión urbano-arquitectónica

Como espacio multiterritorial¹⁵, derivado de las diversas escalas y poderes que definen a la ciudad y su proceso de turistificación, Playa del Carmen se caracteriza por ser un territorio constituido desde y para el capital, tanto desde las motivaciones que dieron lugar a su territorio, así como la lógica operativa que lo mantiene. De esta forma, lo que se manifiesta en su escala local como una serie de desequilibrios espaciales es el resultado de flujos paralelos que definen la desigualdad espacial de sus zonas turísticas y urbanas.

Así mismo, desde la teoría del desarrollo geográfico desigual se han identificado las condiciones del espacio que, como uno de los factores inherentes de la producción del espacio capitalista de corte neoliberal, ha generado la expansión urbana a partir de la extracción de rentas sobre el capital natural y social de este enclave turístico, constituyendo un espacio diferenciado desde su dimensión social, económica y el medio ambiente.

Hasta este punto del trabajo entendemos cómo surgió Playa del Carmen y como se configura su territorio a partir del análisis de distintas variables, en este capítulo se pretende reconocer el rol de la arquitectura y su relevancia territorial, así como su participación en los procesos de turistificación y la construcción de una geografía de poderes que definen a la ciudad y su producción como un espacio desigual.

Aunque desde su perspectiva geográfica y política ya se abarcan y reconocen diversos factores que intervienen en el espacio, se considera que reconocer la arquitectura como una de las variables en la constitución del espacio turístico es esencial, como medio de manifestación de las ideologías del poder que determinan la configuración de la realidad y su desarrollo.

Este capítulo busca entretelar las teorías de análisis empleadas en el primer y segundo capítulo de este trabajo para construir el argumento que reconozca a la arquitectura como la solución espacial del capital dentro del entorno turístico y como el factor esencial en la reestructuración territorial de Playa del Carmen.

3.1 El turismo como solución espacial

En los procesos de urbanización capitalista se presentan múltiples condiciones contradictorias que demandan constantemente arreglos espaciales para preservar su movilidad con el propósito de seguir reproduciéndose. La contradicción principal del capital se presenta cuando el espacio producido por el capital establecido en forma

¹⁵ Territorio sujeto a múltiples escalas de poder que condicionan la construcción de las relaciones sociales, políticas, económicas y ambientales.

urbana condiciona la movilidad del capital y limita su expansión, es decir el capital materializado en infraestructura y edificios que, aunque necesarios para la extracción de plusvalías, se convierte eventualmente en una limitante espaciotemporal para la reproducción del capital.

No obstante, cuando la ciudad agota sus mecanismos paliativos de subsistencia, la expansión geográfica del entorno construido define nuevas formas y localizaciones para continuar su reproducción, encontrando en el turismo una óptima solución y consolidando un rol fundamental en las económicas capitalistas como estrategia para desahogar sus crisis periódicas.

El sector turístico se apoya principalmente en el uso exhaustivo de medios de transporte, contrario a una urbanización no turística donde el capital concentra su circulación a formas físicas como vivienda, oficinas y comercios, el turismo favorece el carácter móvil del capital, acelerando la obtención de beneficios y facilitando el desahogo de capital sobre acumulado, desplazando su forma física a geografías emergentes, usualmente con políticas flexibles, que requieren de un alto flujo de mano de obra.

De esta forma, desde los años setenta, la actividad turística fue adquiriendo mayor relevancia en las dinámicas económicas, gracias a que esta facilita la desarticulación del capital de los entornos urbanos con dinámicas limitadas de reproducción a sitios con mucha mayor flexibilidad de espacio-tiempo, constituyéndose como un arreglo espacial que resuelve las limitantes dentro del entorno urbano "tradicional".

De esta forma, el turismo se vio rápidamente favorecido gracias al despliegue de políticas neoliberales y la creación de un marco jurídico que legitimaba su expansión que, junto con el desarrollo tecnológico de transportes y medios de comunicación, se agilizó la creación de enclaves turísticos en zonas principalmente costeras de fácil acceso sustentado en la expansión geográfica de infraestructuras que interconectaron múltiples escalas.

La articulación espacial de la solución a las crisis capitalistas no difiere en demasía entre el turismo y la urbanización, ya que está basada en una expansión geográfica de las dinámicas de acumulación apoyada en el uso intensivo de los medios de transporte (Cadena, 2015).

No obstante, existe una diferencia particular en cuanto a la dinámica de producción-circulación que caracteriza a las ciudades turísticas: el tiempo de circulación. Como menciona Fletcher (Fletcher, 2011) en la actividad turística hay una rápida circulación del capital, lo que permite obtener beneficios de manera mucho más pronta, reabsorbiendo rápidamente los capitales excedentes. Gracias a la solución espacial que otorga la actividad turística por medio de la accesibilidad de consumidores externos con mayor capacidad adquisitiva, es posible evitar la sobreproducción o estancamiento de la actividad y mantener mayores márgenes de ganancia.

Como actividad, el turismo es la solución espacial efectiva de los espacios urbanos, el desarrollo de nuevas geografías que se expanden bajo un discurso de novedad, experiencias particulares y desarrollo, sin embargo, como su propia lógica capitalista lo requiere, la creación de anclajes espaciales es esencial para su subsistencia, sin embargo esto conlleva a la restricción de movilidad del capital y por ende la pérdida de plusvalías, estableciendo nuevamente las mismas contradicciones que otros procesos de urbanización.

Como se mencionó previamente el factor temporal permite al turismo mantenerse exento de la devaluación de un bien material, pero al requerir de una infraestructura para poder comprar, la urbanización que sustenta a la actividad si se ve condicionada a una pérdida progresiva de beneficios. El tiempo entonces, se convierte en un factor contraproducente para el capital, devaluando el entorno construido que enmarca a la actividad y que a su vez debe sumar los factores de la industria como la aparición de nuevas formas de consumo turístico, el poder adquisitivo de los turistas, las crisis sanitarias y conflictos políticos; factores que aportan a la aceleración de nuevos arreglos espaciales.

3.2 La producción espacial de Playa del Carmen

Playa del Carmen, surge como una extensión de Cancún, como la necesidad del capital por expandirse territorialmente y continuar extrayendo rentas a partir de la combinación de favorables condiciones climáticas, geográficas y culturales, que aportan un valor de cambio al entorno construido.

A lo largo de las cuatro décadas de existencia de Playa del Carmen, desde la instalación de los asentamientos urbanos destinados exclusivamente a ofrecer servicios turísticos para los enclaves mayores de Cancún y Cozumel, hasta la actualidad como un destino consolidado en el mercado internacional controlado por grandes cadenas comerciales, hoteleras e inmobiliarias, la ciudad transforma constantemente su espacio para resolver las contradicciones de su propia lógica por medio de la renovación de su arquitectura y la ampliación de su infraestructura. Ya sea desde su creación entera como una solución espacial para desahogar la sobreacumulación de otras locaciones geográficas o bajo una constante reconfiguración interna de usos de suelo, renovación de fachadas o construcción de nuevos edificios.

El proceso de transformación constante como respuesta a un periodo de crisis para el capital puede identificarse en cualquier ciudad perteneciente a las dinámicas urbanas contemporáneas, donde las relaciones globales se encuentran estrechamente vinculadas con las condiciones locales y los procesos de destrucción creativa propios de la ciudad turística, como son las temporadas bajas o los fenómenos como el sargazo o los huracán, permiten la instalación de nuevas formas que legitiman los procesos de acumulación.

Por ejemplo, desde el 2013 el Caribe Mexicano enfrenta el incremento de sargazo en las zonas litorales, no sólo la temporada de esta flora marítima rebasó su periodo

regular, sino que las cantidades han incrementado sustancialmente afectando el activo más relevante sobre el cual se sustenta el sector turístico de la región: las playas. A pesar de los esfuerzos por mitigar los efectos de dicho fenómeno, tanto públicos como privados, el sargazo siguió condicionando el uso de las playas, lo que eventualmente se vio reflejado en la reducción de la actividad turística. Esto propició el despliegue de una diversificación de actividades de consumo, dando lugar a nuevas formas turísticas como la ampliación de oferta de eco-actividades (cenotes y parques "ecológicos"), zonas arqueológicas y sobre todo el enfoque a las zonas rurales. De manera más reciente, la pandemia del SARS-COV-2 en 2020 aceleró la diversificación de estas formas de explotación, fomentando la consolidación de un proceso de acumulación que ya no se restringe a la explotación natural del territorio, sino a la constitución de un espacio turístico por medio de la renta cultural en el interior de la región. Las estrategias de expansión se hacen visibles en el Plan Maestro 2030¹⁶ presentado por el gobierno estatal del estado de Quintana Roo en 2021 que profundiza y explica las formas de diversificación turística que pretenden ejecutarse como alternativa a la actividad de sol y playa, indicando esta evolución del capital a nuevas formas de extracción de rentas bajo un discurso de "inclusión rural" y "competitividad internacional".

Este ejemplo nos permite reconocer la relevancia del factor temporal en la actividad turística, como un elemento cuyo rol esencial para la extracción de plusvalías generando que estas se obtengan de manera acelerada con respecto a una ciudad no turística, sin embargo, esta función es aplicable de igual forma para sus momentos de crisis, determinando periodos cortos para el flujo de capital, que conlleva al establecimiento de un ciclo continuo de reestructuración por medio de nuevos arreglos espaciales que le permitan continuar operando.

En Playa del Carmen este proceso se manifiesta en los constantes cambios de su paisaje urbano que busca mantener el flujo de capital a través de su materialización edilicia. Al principio la ciudad no otorgaba grandes beneficios económicos a los capitalistas, sin embargo, como un territorio aún sin politizarse debido a su reciente creación, la extracción de rentas en forma de pequeños hoteles y servicios no encontraba grandes restricciones y el margen de plusvalía era mayor aún con formas espaciales reducidas. La instalación de posadas, hoteles y restaurantes que posteriormente se transformaron en espacios de mayores dimensiones ya sea por medio de ampliaciones o demoliciones y construcción de nuevos espacios gracias a la expansión de la ciudad y el establecimiento de normas administrativas y políticas, la delimitación de usos de suelo y el crecimiento del sector turístico permitieron que la extracción de rentas requiriera de un despliegue de infraestructura cada vez mayor para fomentar y asegurar el flujo de capital en el espacio, manteniendo una coherencia entre la escala de la infraestructura y los servicios con respecto al espacio arquitectónico.

¹⁶ Plan Mestro 2030, SEDETUR Quintana Roo, 2021. [Plan Maestro de Turismo Sustentable de Quintana Roo 2030 \(sedeturqroo.gob.mx\)](https://sedeturqroo.gob.mx)



Fig. 43 Calle 1 Sur, acceso al muelle, 1985. Fuente:
<https://www.facebook.com/SoyPlayense/photos/pb.100064730614960.-2207520000.15400912426633915/?type=4>

Las "soluciones espaciales" del capital se materializan en lugares estableciéndose una relación dialéctica entre lugar y el capital (Cadena, 2015, pág. 115). Desde pequeñas intervenciones a la infraestructura turística, como por ejemplo la sustitución de la estructura del primer muelle de la ciudad construido en madera que recibía embarcaciones pequeñas de traslado entre Playa del Carmen y Cozumel y que posteriormente fue remplazado por una estructura mucho más extensa y fabricada en concreto para recibir embarcaciones mayores provenientes de la isla (fig. 26 y 27), así mismo podemos considerar la extensión y ampliaciones de vialidades como la 5ta Avenida, la Av. Juárez, entre otras, los trabajos de remodelación y ampliación de la carretera federal y del Aeropuerto Internacional de Cancún. Estos procesos fueron acompañados de una arquitectura que permitió la resignificación de nuevos procesos de acumulación, partiendo de una forma local que buscaba responder a las necesidades de los habitantes locales hasta las formas contemporáneas de hoteles de gran turismo, centros nocturnos y comercios internacionales.

En este sentido y más allá de las mejoras de la infraestructura que permite al capital anclarse al espacio, la arquitectura de la ciudad ha jugado un rol fundamental en los mecanismos de acumulación por medio de la actividad turística y los procesos de urbanización. La arquitectura se ha definido como una herramienta de creación y conservación, en el primer sentido permitió construir la excepcionalidad del sitio por medio de una arquitectura maya *disneyficada*¹⁷ durante los inicios de la ciudad y posteriormente mantener el sentido de la lógica capitalista entorno al turismo

¹⁷ Se refiere al proceso donde los procesos sociales son vaciados de su objetividad para dejar sólo su apariencia, misma que es maquillada discursivamente para ser vendida como un producto: los espacios son convertidos en parques temáticos (Michael Sorkin, 2004).

modificando y transformando la arquitectura a su conveniencia para asegurar el flujo de capital y la obtención de plusvalías.



Fig. 44 Calle 1 Sur, acceso al muelle, 2018. Fuente: Google Maps

Con la urbanización de Playa del Carmen, las contradicciones del sistema urbano capitalista son inevitables y el entorno construido se devalúa, pero la renovación de la arquitectura, desde el escenario donde la excepcionalidad acontece y el consumo se preserva es solamente posible por medio de una arquitectura que mantenga esa dinámica. De esta forma la arquitectura permitió la redefinición del espacio que otorgó un propósito claro a las zonas colindantes al litoral y definió sus límites con respecto a la zona urbana, estableciéndose como un diferenciador de las prácticas sociales que acontecen en cada espacio, constituyéndose como una barrera espacial y elemento diferenciador clave entre la realidad urbana y la fantasía turística.

La arquitectura fue transformando el espacio para definir las dinámicas capitalistas de manera efectiva para sus intereses. La población poco a poco vio desplazadas sus formas de producción, tanto la sustitución del sector primario por el terciario, y ya inmerso en una dinámica exclusivamente turística los primeros hoteles en forma de posadas y cabañas que se vieron remplazados eventualmente por edificios de alojamiento cada vez con mayor dimensión.

La arquitectura es el medio más efectivo dentro del contexto turístico para la solución espacial del capital. Como explica Haesbaert (Haesbaert, 2011, pág. 257) en los espacios fluidos no sólo las fronteras no son nítidas (y, en consecuencia, son indistinguibles las identidades, el interior y el exterior), sino que además los objetos que los producen tampoco están bien definidos, lo que les permite transformarse en favor del poder y su ideología, materializándose en un lenguaje arquitectónico que define las relaciones sociales dentro del espacio.



Fig. 45 Calle 1 Sur, entre la playa y 5ta Avenida. Fuente:
<https://www.facebook.com/SoyPlayense/photos/pb.100064730614960.-2207520000./5400912426633915/?type=3>

Los primeros hoteles de la ciudad constaron de cabañas de paja y madera, la transformación de técnicas de construcción caribeña (fig. 26) fue evolucionando para constituir un significado que produjera suficiente valor para la extracción de rentas. Bajo esta lógica, la vivienda, por ejemplo, no es un mecanismo de resolución para el capital en la dinámica turística, es toda la infraestructura que genera el ingreso de capital, ya sea carretera, aeropuertos, hoteles o departamentos de renta vacacional, los que son el medio de obtención de plusvalías, y la constante transformación de estos, es imprescindible para su conservación.

La arquitectura es el indicador de estos circuitos secundarios de circulación, "micro" procesos de reestructuración dentro de una lógica macro que terminan por moldear el territorio a favor de sus intereses. De igual forma, la arquitectura se ha convertido en la herramienta del capital para legitimar sus procesos de acumulación que el turismo ha generado en la ciudad, no sólo despojando otras formas de producción y limitando la diversificación del capital, sino también como un factor en la perpetuación de la ideología de la actividad turística de la ciudad, la cual ha acotado cada uno de los periodos de crecimiento de la ciudad, desde su creación, establecimiento y expansión.

El capital es invertido de forma continua en el espacio construido para producir plusvalía y expandir las mismas bases del capital. De la misma manera, el capital es retirado continuamente del espacio construido para desplazarse a otros sitios donde pueda aprovechar la existencia de tasas de ganancia más elevadas. La inmovilización espacial del capital productivo en su forma material es una necesidad, que no resulta ni menos ni mayor, que la circulación perpetua del capital en tanto valor (Smith, 2020, pág. 21).

Bajo esta idea, el sector turístico fue moldeándose e instalándose con mayor dominio en las prácticas culturales a través de la arquitectura, como un anclaje espacial

que se manifiesta partir del desarrollo de la ideología posmoderna que comenzó a presentarse con un lenguaje plástico que se sustenta en el uso efímero de recursos empleados con anterioridad, en conjunto componen casi un espacio de fantasía por medio de la superposición de elementos que conforman el objeto arquitectónico con el objetivo de crear entornos que lleven a la creación de experiencias temáticas.

Para finales del siglo XX, las ideas de progreso y orden que alguna vez supuso el movimiento moderno quedaron opacadas por los acelerados procesos de globalización. Las nuevas dinámicas globales promovieron el desarraigo local y la aniquilación del espacio por el tiempo propiciando la expansión de las relaciones económicas que se adaptaron a las condiciones posmodernas, nuevas localizaciones otorgaron grandes ventajas y constituyeron un dinámico campo de desplazamientos motivados por satisfacer el tiempo de ocio y recreación, dando lugar a nuevas funciones espaciales. Los sectores primarios y secundarias quedaron en abandono ante el potencial nicho de crecimiento que las actividades fomentadas por el libre comercio y la extinción de fronteras físicas, capital encontró mayores posibilidades de expansión y arraigo donde el turismo ofreció un panorama altamente expansivo.

La percepción misma del espacio se transformó para dejar de un lado la lógica racionalista y dar lugar a un espacio en función de objetivos sociales donde la creación de experiencias tiene mayor prioridad sobre la funcionalidad del espacio y el valor estético es esencial para inducir la experiencia. No es coincidencia que la expansión del turismo se sustente en una expresión espacial de fachadas que conforman un panorama ecléctico de diversos estilos, elementos y composiciones que constituyen un espacio tematizado que, aunque superficialmente podría apreciarse como desordenado o arbitrario, es en realidad la estructura de dominación del espacio para la reproducción de capital a partir de la monopolización de rentas y extracción de plusvalías, el cual se sustenta y alimenta del despliegue de infraestructura.

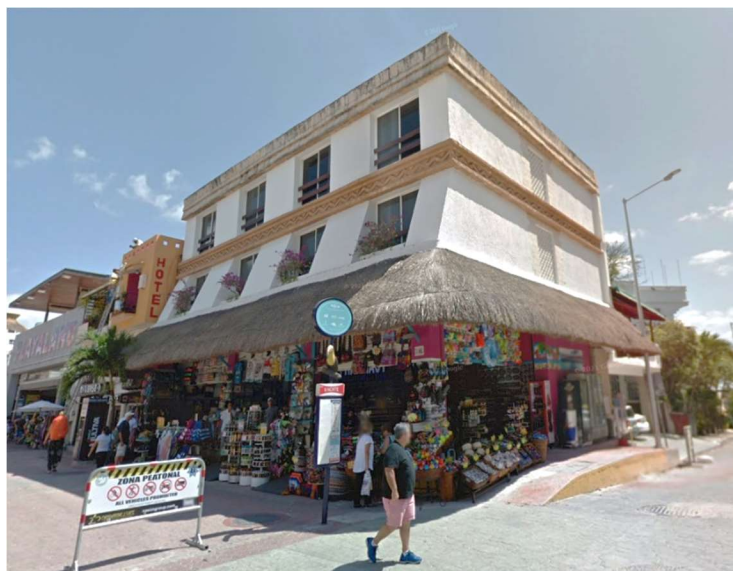


Fig. 46 Hotel Labná, Esquina Calle 6 Nte con 5ta Avenida.



Fig. 47 Edificio desconocido, en Calle 4Nte entre 5ta Av. y Calle 10

Playa del Carmen consolida su espacio dentro de este contexto, desarrollando una simbología natural y cultural sustentada en una estructura urbana que le permitiera funcionar. Poco a poco, esta ciudad definió desde sus primeras construcciones una arquitectura simbólica que emulaba un artefacto histórico (fig. 29 y 30) con el objetivo de definir y asegurar prácticas culturales sustentado sobre las características medio ambientales del sitio como las playas y cuerpos de agua subterráneos (cenotes y ríos). De esta forma, la arquitectura de los hoteles, restaurantes y clubes vacacionales se distinguió por una imagen tipo collage que, a modo de escenificación, implementaron elementos de la cultura antigua de la región, para definir así un lenguaje estético que evidenció su proceso de diferenciación. El escenario se transformó a lo largo de los años, pasando de una arquitectura antigua a histórica y después global, como se explica en el capítulo 1.



Fig. 48 Hotel Reina Roja y Playalingua Centro de Idiomas en Calle 20 Nte entre Calle 10 y 5ta Av.

Sin embargo, a lo largo de su historia su escenario urbano se ha visto constantemente modificado y la arquitectura contempla una gran variedad de estilos y edificios que, aunque podrían aparentar desde una apreciación superficial un antecedente urbano de mayor antigüedad, la realidad es que, a pesar de su corto tiempo de la ciudad, esta ha demostrado los precipitados procesos de renovación que reclama la dinámica turística.

En la actualidad el paisaje urbano de Playa del Carmen es un espacio fragmentado, donde cada edificio permanece inconexo de su contexto bajo una yuxtaposición de estilos que responden a las necesidades temporales del capital, un lenguaje estético privilegiado que define prácticas y normas sociales, tanto legales como ilegales pero que responden a la misma necesidad de acumulación. Cada nueva forma, edificio y fachada evidencia el intento de garantizar la existencia y supervivencia del capital a las nuevas demandas del turismo.

3.3 Logística de la ciudad turística

La globalización ha permitido una reestructuración territorial a escala mundial. Los espacios no comienzan ni terminan donde la percepción física permite a los ojos del usuario entenderlo, por el contrario, se extienden más allá de lo visible por medio de redes de comunicación y transporte que definen nuevas fronteras. Desde mediados del siglo pasado, las vías de comunicación comenzaron a extenderse y los límites de los territorios nación se disolvieron ante la lógica comercial, poco a poco se fueron definiendo nuevas formas en la que el tiempo y el espacio es tanto percibido como usado, estableciendo la ciencia mercantil como la jurisdicción que acota los flujos económicos y políticos.

Ante este escenario, la cadena logística se ha consolidado como un elemento esencial en la conectividad de los flujos materiales, su función es clave para los procesos de extracción, producción, circulación y expansión del capitalismo neoliberal que, en el escenario de una economía multiterritorial, la logística consigue articular las formas sociales y políticas para favorecer a la reproducción del capital sobre cualquier límite territorial y geográfico.

En este sentido, el desarrollo de la logística ha propiciado la expansión del turismo, permitiéndole consolidarse gracias el andamiaje de infraestructuras que hacen viable la lógica extractiva, donde la producción y consumo de bienes se ejecuta desde un flujo global y constituyen el epicentro de dinámicas a escala local. El desplazamiento de masas permite la extracción de rentas en espacios físicamente distantes pero conectados por la logística de aeropuertos, cruceros y carreteras. El acelerado proceso de turistificación de las ciudades pone en evidencia importancia del sistema de circulación que las políticas neoliberales han gestionado a través del despliegue de infraestructuras.

Como se ha ejemplificado antes, el génesis y desarrollo de Cancún, la Riviera Maya y Playa del Carmen, no sólo como enclaves turísticos, sino también como formas de urbanización, son posibles gracias a la instalación estratégica de infraestructuras. Estas

ciudades, formadas en las décadas finales del siglo XX son la evidencia de la lógica espacial de la urbanización neoliberal, ciudades creadas por el capital y dedicadas enteramente a su reproducción a través de actividades terciarias y, como argumenta Deborah Cowen, definen una vida que no es local ni global, sino urbana y transnacional (Cowen, 2014), como consecuencia de los poderes y flujos que definen su espacio.

Playa del Carmen mantienen una estrecha relación entre la infraestructura y la ciudad, siendo la primera un elemento clave en la constitución de la segunda. Por ejemplo, a lo largo del desarrollo del Caribe Mexicano durante las últimas cinco décadas, la expansión de infraestructuras ha ido acompañada de la constitución de nuevos municipios cuyo propósito es re escalar la territorialidad que conviene a los intereses del poder que pretende intervenir el espacio, ya sea un nuevo hotel, centro comercial, puerto marítimo, carretera o aeropuerto.

La creación del municipio de Solidaridad y la instalación de Playa del Carmen como centro administrativo en 1993, permitió la asignación de un nuevo territorio a los flujos que convergían entre Cancún y Cozumel. Esto facilitó el control del tránsito material y la regulación de capital que comenzaban a extenderse en lo que hoy es la Riviera Maya. La logística implica no sólo "redes transversales", sino también un conjunto de otros espacios que sustentan la circulación: nodos, intersecciones, fronteras y jurisdicciones superpuestas, como ciudades y estados (Cowen, 2014, pág. 11). De esta forma se establece una constante generación de nuevos territorios politizados de manera sistemática como mecanismo efectivo para la adquisición y establecimiento de poder y dominación.

3.4 Spatial fix, dialéctica entre el concepto y el espacio turístico

El concepto de *spatial fix*, propuesto por David Harvey en 1981, se define como la estrategia para resolver la sobreacumulación de capital. El concepto debe ser entendido desde su idioma original para entender la polisemia de su definición. Desde su acepción metafórica se refiere a una "reparación" en el sentido de resolver o solucionar las crisis capitalistas por medio de una reestructuración productiva. El segundo, en sentido literal hace referencia a "fijar", explicando que el capital toma una forma física para anclarse al espacio, por ejemplo, un edificio.

En un primer aspecto el concepto busca perpetuamente explicar las tendencias de crisis del capitalismo a través de la producción de espacio, y en la segunda versión consiste en probar y fijar grandes cantidades de capital existente a través de la producción de capital fijo e inmóvil en el entorno construido (Harvey, 2001).

Aunque los sentidos del concepto podrían parecer excluyentes, donde, por una parte, se define por la creación de estructuras fijas e inamovibles y la otra por la transformación constante del espacio, el concepto se refiere también a una relación simbiótica de estas dos partes bajo el cual opera el capital, definiéndoles como opuestas

pero complementarias lo cual explica la lógica de constitución espacial de las ciudades contemporáneas.

En la primera definición, el concepto hace referencia a un arreglo espacial interno, señalando las soluciones que subsanan condiciones que surgen de las contradicciones del capitalismo y que terminan por derivar en problemáticas que demandan una nueva estructura física que permite la sobre acumulación.

En el segundo sentido la idea se aplica a la creación de medios físicos que hagan posible el arraigo del capital, de esta manera se construyen y edifican espacios para recibir nuevas formas de reproducción y satisfacer las necesidades del capital, es decir, la expansión geográfica del capital por medio de infraestructura.

En Playa del Carmen este proceso se identifica en el cambio de la arquitectura de la zona turística que, por medio de renovaciones constantes permite al capital reparar sus momentos de crisis, anteponiendo la producción del espacio como solución para mantener vigente. Esto, por supuesto, no sería posible sin la creación de una infraestructura base para el despliegue de la actividad: vías de comunicación, puntos de acceso y equipamientos.

Esto somete a la ciudad a acelerados e infinitos procesos de expansión que se refleja en el continuo crecimiento de la mancha urbana y el amplio mercado laboral que distingue a las ciudades turísticas, reflejado en el desarrollo desigual que desemboca como condición fundamental de todo sistema de sobreacumulación.

En el caso de la ciudad turística actual, donde las políticas neoliberales y los instrumentos han legitimado los procesos de despojo y arraigo pueden fácilmente explicar su configuración a partir de este concepto y relación. De esta forma podemos identificar el desarrollo de infraestructuras como la instalación del Aeropuerto Internacional de Cancún o la ampliación de Carretera Federal 307, como dos elementos que hacen viable la expansión y arraigo del capital desde la cualidad fija del concepto. Por otra parte, la creación de un entorno fácilmente transformable se hace visible por medio de la arquitectura de la ciudad como la evidencia física del aspecto móvil del término, el cual se encuentra motivado por el flujo de capital y por lo tanto los arreglos necesarios para mantenerse en funcionamiento.

3.5 El sentido literal: la infraestructura como arraigo del capital

El éxito de la Riviera Maya como un enclave turístico de más de 160 km de longitud radica en su conectividad, accesibilidad y enlace global, los cuales son posibles gracias al Aeropuerto Internacional de Cancún que, el 29 de diciembre de 2022 alcanzó un récord de 30 millones de pasajeros al día¹⁸. Este flujo de personas constituye el capital del sistema de ciudades de la región, el cual extiende sus redes de logística por medio del sistema vial que recorre y comunica los diferentes centros turísticos del estado de Quintana Roo.

¹⁸ Aeropuerto Internacional de Cancún mantiene crecimiento de doble dígito (eleconomista.com.mx)

Este sistema es la Carretera Federal 307, cuya intersección con Playa del Carmen despliega un puente de 4.1 km de longitud instalado en el 2011, fecha que marcó un parteaguas en la transformación de un pequeño destino turístico que complementaba las agendas de los turistas de Cancún y Cozumel a un destino internacional con un alto potencial para la acumulación de capital gracias a la ventajas que un espacio fragmentado y desigual otorga al turismo, la explotación de lo natural y exótico permite mercantilizar con mayor éxito si estas condiciones se asientan sobre un entorno diferenciado. No puedes vender comodidades donde estas son accesibles para todos. El sentido de este puente trasciende las obvias intenciones del gobierno federal por agilizar el tránsito hacia el sur del estado. A 12 años de su construcción, el puente se ha convertido en la clara evidencia de los objetivos del capital para la ciudad, que más allá de generar un tránsito elevado de vehículos y un asilamiento de las dinámicas locales, es un elemento que articula y jerarquiza la ciudad, asignando un uso espacial diferente a cada lado de la ciudad, garantizando las categorías urbanas que conforman la dimensión urbana de Playa del Carmen: al sur lo turístico, global y cosmopolita, al norte lo habitacional, lo local y la fuerza de trabajo.

El puente, la carretera y la ubicación de equipamientos esenciales en la zona norte de la ciudad constituyen una forma territorial concreta con un objetivo definido. Esta estructura corresponde al primer significado del concepto de *spatial fix*, a lo que Harvey denomina la lógica de la expansión y movilidad que permiten la acumulación de capital. Así como el desarrollo desigual se ha enfocado en comprender la reestructuración contemporánea del espacio geográfico como una expresión sistemática de contradicciones inherentes a la estructura del capital (Smith, 2020, pág. 19), el *spatial fix* atiende a la pregunta que no resuelve la TDGD, y se enfoca justamente en explicar cómo es que el capital sobrevive a dicho proceso desigual, indicando el medio por el cual el capital establece un mecanismo que se mantenga vigente en el espacio.

El despliegue de hoteles, residencias, restaurantes y demás elementos que conforman el paisaje de la ciudad turística requieren de elementos previos para poder funcionar, estableciendo ejes de organización del mercado. Sabemos que el capital requiere de geografías desiguales para expandirse, el *spatial fix* móvil sienta la bases para que el proceso de supervivencia sea viable y accesible a las cualidades móviles del *spatial fix*.

Los 8 km de carretera que abarca la longitud de la actual mancha urbana de Playa del Carmen, el muelle que conecta con la isla de Cozumel y la posterior construcción del puente sobre el corredor vial son intervenciones del capital sobre el espacio que demuestran la orquestación de dinámicas propuestas por el Estado cuyo interés fue agilizar el proceso de inversiones privadas en el territorio, acciones colaborativas que permiten el anclaje espacial del capital para su desarrollo expansión.

El mercado está especializado y la forma en que funciona tiene consecuencias para el desarrollo geográfico desigual (Harvey, *Globalization and the "Spatial Fix"*, 2001, pág. 29). La instalación de este tipo de arreglos es necesaria para la continua expansión

urbana que mantiene Playa del Carmen desde el inicio de su expansión urbana y turística. Sin estos arreglos el flujo de capital falla en su materialización, la accesibilidad se ve limitada, el proceso de acumulación se ve suspendido y la producción y organización del espacio concluye. Por ejemplo, la pandemia de COVID-19 presentó una serie de problemas para los arreglos espaciales ya que se vieron condicionados a una crisis de flujos como consecuencia de la suspensión de toda actividad turística. Ante la falta de un consumo y una alternativa económica la estrategia implementada fue un despido masivo sin distinción de antecedentes, edad, puesto o antigüedad en la empresa. La infraestructura destinada al disfrute del turista y a la disposición de los servicios, se volvieron completamente inútiles sin un usuario que consumiera los servicios (Manzo Herrera & Filipe Narciso, 2022, pág. 14). Esto determinó el retorno de un gran porcentaje de la fuerza laboral a sus lugares de origen, ocasionado tanto por los despidos masivos de cadena hoteleras como de la falta de ingresos por otros servicios relacionados con el sector.

Dispositivos como el puente federal, la ubicación de infraestructura y estructura de las vías de comunicación interurbanas son las herramientas necesarias para la articulación de la lógica divisoria del capital, la conservación de usos y prácticas que convienen a sus intereses. El capital depende directamente de estos anclajes para sostenerse en el espacio, y ante cada crisis encuentra nuevas formas de adaptación para continuar acumulándose.

3.6 El sentido metafórico: la arquitectura como flujo de capital

El destino pragmático de la disposición material de las construcciones urbanas que refleja el juego de poderes sobre el territorio, el superficial interés por la materia prima (capital social y natural) se expresa en las efímeras formas arquitectónicas que conforman el paisaje urbano de Playa del Carmen.

La dimensión arquitectónica de esta ciudad está compuesta por diversos estilos que, a pesar del corto periodo de la existencia de la ciudad, lo componen diferentes estilos que expresan cada uno de los periodos de crisis que el capital ha subsanado con arreglos espaciales materializados en una arquitectura temporal y en constante renovación. Desde fachadas de arquitectura maya *disneyficada* hasta un estilo de arquitectura internacional, la estética de la ciudad se caracteriza por un collage de edificios que expresan la intención de una reestructuración producida por el capital con el propósito de mantenerse vigente en un cambiante mercado de turismo internacional, un infinito proceso de experimentación y a lo que Brenner (Brenner, 2009) denomina como neoliberalismo creativamente destructivo, refiriéndose al proceso que parte de la destrucción de disposiciones institucionales y acuerdos políticos vigentes, mediante iniciativas reformadoras orientadas al mercado; para posteriormente crear una nueva infraestructura para un crecimiento económico orientado al mercado, la mercantilización de bienes y servicios y una normatividad centrada en el capital.

Como menciona Harvey (2001), el segundo significado del concepto (spatial fix) infiere una solución temporal más que permanente. En la lógica especulativa que origina y mantiene a Playa del Carmen, la arquitectura permanece como el eje esencial de la configuración espacial de la ciudad, solucionando cada periodo de crisis que enfrenta el capital dentro del ciclo de renovación de la ciudad, proporcionando una vía de evolución para seguir dominando el territorio, despojando a la arquitectura de su intención como una herramienta para mejorar la calidad de vida y definiéndola como un valor fundamental para la acumulación.



Fig. 49 Parque Fundadores 1990. Vista suroeste: Fuente: <https://www.facebook.com/103135561373762/posts/144590340561617/>



Fig. 50 Parque Fundadores. Vista sureste. Fuente: <https://www.vivaplaya.net/viva/parque-fundadores-playa-del-carmen/>

Por ejemplo, Parque Fundadores, la primera plaza pública de Playa del Carmen, se constituyó sobre un terreno amplio frente al mar, el cual contemplaba un quiosco y conectaba la costa con la 5ta Avenida y se encontraba a disposición de la población local como un espacio de comercio y recreación. A la fecha, la plaza se ha visto sometida a diversas intervenciones arquitectónicas, todas bajo la motivación de generar relevancia en los flujos peatonales entre el muelle-playa-5ta avenida y hacerla parte de las dinámicas mercantiles del destino. En este sentido, la arquitectura se ha convertido en el medio que despoja las cualidades orgánicas del espacio para convertirlo en un punto más dentro de las dinámicas turísticas de la ciudad.

En los inicios de la ciudad, la arquitectura pretendía generar una identidad por medio de la implementación de recursos que hacen alusión a los antecedentes prehispánicos de la región, estos ejemplos se pueden observar en la arquitectura del Palacio Municipal, así como edificios privados y hoteles construidos en la década de los años noventa, los cuales reflejan la ideología del capital por generar una escenografía que atrajera turistas a su territorio. La arquitectura posmoderna, disfrazada modernas estructuras con elementos aparentes que muestran una arquitectura tropical o mexicana en restaurantes, hoteles pequeños y tour operadoras. A finales de la década del 2000, con Cancún liderando el mercado turístico nacional, el flujo de viajeros incrementó notablemente y la nueva arquitectura implementada durante este periodo pretendía lograr un panorama mucho más actualizado. El capital buscaba responder a las nuevas demandas y competir con el CIP más exitoso del país, de esta forma los grandes complejos hoteleros comenzaron a emerger a lo largo del corredor y en la línea costera de la ciudad, y con un flujo de capital mucho más consolidado se dio la creación de estructuras mucho más grandes que, junto con el paso del huracán Wilma en 2005 surgió una expresión de monumentalidad y poder en las formas arquitectónicas que se manifestaron en grandes entradas de complejos turísticos como Mayakoba o Grand Coral.

Entre 2010 y 2015, la acumulación de capital favoreció a la dinámica ya establecida de especulación del suelo en la ciudad y se dio un boom inmobiliario al interior de la urbe, el surgimiento de pequeños hoteles urbanos y residencias turísticas fueron impulsados por un mercado principalmente europeo que denotó el crecimiento vertical de la ciudad. Las formas espaciales se reflejaron en los estilos arquitectónicos que renovaron las fachadas de edificios existentes y la gran cantidad de construcciones nuevas que fueron ejecutadas durante dicho periodo. La instalación del primer local de la cadena internacional de café Starbucks y una heladería Häagen Dasz en la intersección de la 5ta Avenida con la Calle 10, indicaron la llegada de una nueva arquitectura a la ciudad. De la mano de estas dos marcas con un mercado de alto ingreso adquisitivo, grandes nombres y firmas del mundo de la arquitectura nacional comenzaron a edificar espacios como el Hotel Básico (2004), Reina Roja (2009) y Grand Hyatt (2015), lo que contribuyó al periodo de mayor expansión de Playa del Carmen.

Así mismo, cabe destacar que este tipo de arreglos espaciales encuentran un camino mucho más accesible en la ciudad turística gracias a la ausencia de un antecedente histórico consolidado y una resistencia social al territorio arraigada por una identidad común, consecuencia del mismo proceso fluctuante de las dinámicas capitalistas turísticas y migratorias. En un ecosistema donde los procesos de reestructuración se dan de manera acelerada y la fuerza laboral es rápidamente remplazada, la creación de nuevos arreglos espaciales se hace fácilmente viable, sustentada por infraestructura y sistema de circulación que favorece el proceso de extracción de rentas.

De esta forma, la ciudad se compone por una serie de ecologías arquitectónicas¹⁹, distintas formas urbanas que constituyen las realidades y experiencias que el capital pretende producir tanto para el turista como la fuerza laboral, en ambos casos el objeto arquitectónico genera la definición de prácticas específicas. Cada ecología atiende y resuelve las particularidades que le atañen a cada actividad, ya sea de producción o consumo para que el capital permanezca y supere sus contradicciones. Así, poco a poco se constituyen zonas que en su espacio mantienen las ruinas del carácter temporal de los arreglos espaciales que resolvieron el flujo de capital previo y cuya vigencia ha vencido y se limita a ser el borde de un nuevo arreglo espacial, estructurando una serie de zonas y conformando la ecología urbana de Playa del Carmen.

3.7 Ecologías urbano-arquitectónicas de Playa del Carmen

Mike Davis en su texto de "Control urbano: la ecología del miedo" explica este concepto como un sistema de gobernanza entre las diferentes zonas urbanas de Los Ángeles, basándose en el esquema propuesto por Burgess sobre la ciudad de Chicago, pero añadiendo un factor fundamental en las políticas de subordinación espacial empleadas durante las últimas décadas del siglo XX: el miedo. De esta forma Davis destaca el establecimiento de sistemas de seguridad física reforzado por elementos urbano-arquitectónicos que producen segregación social, definiendo la tendencia espacial de la reestructuración urbana posmoderna.

Siguiendo este análisis, podríamos comenzar a identificar rasgos comunes en la urbanización de Playa del Carmen, estableciendo un mapeo similar a los propuestos por Burgess y definiendo las ecologías arquitectónicas que constituyen la ciudad.

Para ello es importante destacar que en caso de Playa del Carmen el centro urbano es el epicentro económico de la actividad económica de la ciudad surgida en la década de los ochenta y que en la actualidad ubica el inicio y término de los flujos turísticos, no por coincidencia sino por el desarrollo estratégico y conexiones intencionales de la infraestructura que dio lugar a la ciudad (generando una ruta entre carretera federal-avenida principal-andador peatonal-muelle).

¹⁹ Beyond Blade Runner. Urban Control: The ecology of fear. Mike Davis, Abril 2001.

Contrario a otras ciudades del país, incluso turística, el centro urbano de Playa del Carmen no conlleva una carga histórica como algún antecedente colonial, es más bien un espacio consignado como núcleo por acuerdo social derivado de la actividad turística que se concentró desde los primeros asentamientos urbanos, más parecido a un centro financiero que un centro histórico, pero en lugar de bancos y transacciones monetarios, se concentra la oferta de servicios turísticos y el tránsito de turistas de diferentes parte del país y del mundo, una flujo de capital similar al de un centro financiero pero materializado en ocio y actividades recreativas.

Este núcleo es donde se ubica el muelle a Cozumel, el lugar de donde inicia la traza urbana en el sentido numérico, donde se desplanta la 5ta Avenida en dirección longitudinal y donde inicia la Av. Juárez en dirección transversal. Es donde se localiza el área más amplia de acceso a la zona federal costera, donde el espacio público se encuentra con los límites del espacio privado del desarrollo residencial Playacar, también se ubica la primera iglesia (capilla de Nuestra Señora del Carmen) y donde se construyeron los primeros hoteles de aquella pequeña población durante la década de los años ochenta.

En torno a este núcleo se han constituido diferentes ecologías urbano-arquitectónicas, compuestas por un conjunto de bienes inmobiliarios principalmente privados, que van acompañados de un lenguaje arquitectónico cuyo propósito es generar prácticas específicas y excluir aquellas que no proporcionen una reproducción de capital relevante para su propósito en un espacio determinado y que limitan el tipo de relaciones que en ella se pueden llevar a cabo.

Si analizamos la mancha urbana actual de Playa del Carmen (fig. 29) con base a los criterios propuestos por Burgess podemos identificar similitudes en la reestructuración urbana producida por los procesos de turistificación en términos de estructura esquemática. En una primera parte se ubica el centro de la estructura que, como se describe previamente, atañe a la concentración de las dinámicas turísticas. La segunda zona contempla la zona comercial que, en Burgess señala como zona industrial pero que ante las nuevas formas de producción y consumo la ciudad industrial se sustituye y en el caso de la ciudad turística esta zona se compone por áreas de consumo y servicios. Su morfología se inclina por un elipse debido a la longitudinalidad que ejerce la 5ta avenida como corredor comercial-turístico y el despliegue de infraestructuras y usos de suelo que se ven determinados por el radio de influencia de dicho corredor peatonal; al interior de esta zona se ubican mayormente hoteles de diferentes categorías (rango de precios, dimensiones constructivas y mercados), restaurantes internacionales, comercios, centros nocturnos y de manera más reciente la expansión del modelo condo-hotel. Es dentro de esta zona que ocurren la mayor cantidad de arreglos espaciales, el escenario urbano se encuentra en constante cambio y aunque geográficamente sus bordes no varían drásticamente, su interior se encuentra sometido a constantes arreglos espaciales para mantener su territorio.

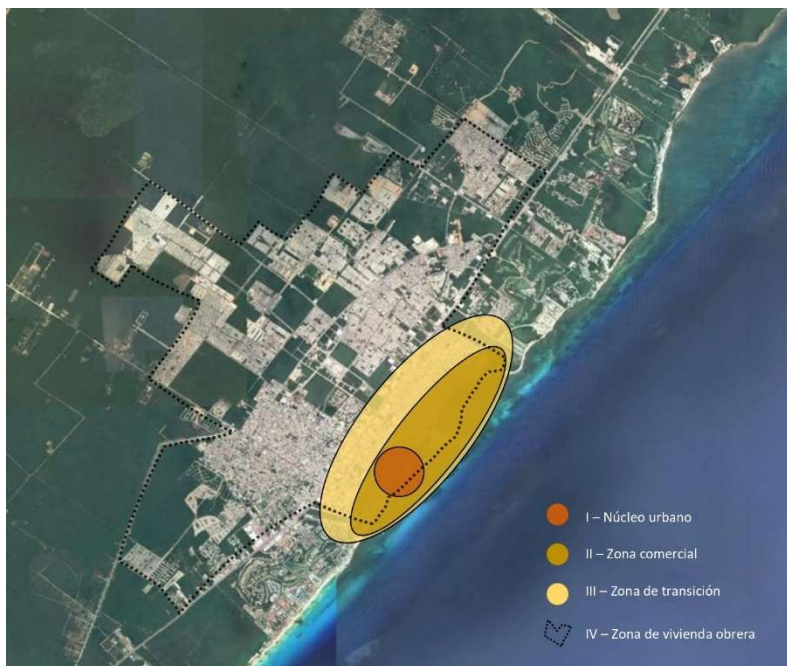


Fig. 51 Esquema de Burgess sobre mancha urbana de Playa del Carmen. Elaboración propia.

Posteriormente se encuentra la zona de transición, lo que en algún momento formo parte de la periferia urbana de Playa del Carmen, donde se ubican almacenes, edificios públicos, oficinas, servicios como la estación urbana de la Comisión Federal de Electricidad, CAPA, entre otros. De igual forma, fue la zona donde se asentaron las primeras grandes migraciones de fuerza laboral en casa y edificios de baja densidad. La transformación espacial dentro de este espacio es menor comparada con la anterior. La territorialidad que ejercen los primeros sobre pobladores es sólida y eso ha establecido un desafío para los hoteleros y desarrolladores inmobiliarios, podríamos incluso encontrar rasgos similares a los de un *ghetto*, no tanto por la atribución de inseguridad sino más bien por la consolidación de comunidades que comparten una identidad como es la migración, así como la carencia de servicios y atención que presta el gobierno a esta zona en comparación con la zona turística. Esta zona fue el área de amortización entre la carretera federal y el interior de la zona urbana durante la década de los noventa hasta el 2010. Después de esta última fecha, la instalación del puente federal determinó los bordes de la zona de transición, indicando de forma definitiva las diferencias espaciales entre la zona turística y la habitacional, donde radica la fuerza laboral de la Riviera Maya y Playa del Carmen.

Esta última, si bien rompe el esquema circular que mantenían las zonas previas, resulta del desorden de crecimiento que mantiene la mancha urbana como resultado de la jurisdicción del sector inmobiliario ejerce sobre el territorio, acomodando la urbanización a sus intereses sin importar la elevación de costo de servicios que esto conlleva para la población, así como sus fallas operativas o ausencia de servicio, en cualquier caso.



Fig. 52 Zona de transición bajo puente en Av. 50 entre Calle 10 y 12 Nte

Como se ha descrito antes, cada una de estas ecologías se compone por una arquitectura diferente. Las formas, materiales y dimensiones no son las mismas en la zona comercial que en la zona de transición y mucho menos en la zona habitacional. Hemos reconocido el rol de la arquitectura como una estrategia en la extracción de rentas, pero también es parte de la violencia que acontece en cada una de las ecologías, la cual también se manifiesta de formas diversas.

Los acontecimientos criminales que han atribuido el sobrenombre de Playa del Carmen ~~Carmen~~ *Crimen* radican en las dos primeras zonas de la ciudad. Las prácticas ilegales de consumo de drogas, trata de personas, explotación sexual, portación de armas entre otros tienen sus mayores índices en la zona turística. Estos hechos no son inconscientes, podríamos incluso argumentar que son conscientes de la misma arquitectura que define elementos culturales como parte de la estrategia para extraer rentas.

Por ellos mismo, al contrario de a Los Ángeles y su imposición de barreras como altas bardas o grandes bulevares, en Playa del Carmen, la comunicación entre zonas se fomenta como parte del sustento del sistema turístico y a pesar de las consecuencias que puedan presentarse ante estos hechos como pánico o miedo, las cifras de consumo se mantienen y, a pesar de sus impactos en la población los beneficios en términos de acumulación de capital se reflejan en el aumento de número de cuartos reservados, la venta de bebidas, alimentos, tours, transportes, etc.

La extensión de cada una de estas zonas se produce a partir de los ciclos de renovación que demandan nuevos arreglos espaciales. Sus nuevos límites y bordes se definen en cada nuevo ciclo de turistificación, que se expande por medio de las calles, avenidas y equipamientos que establecen las nuevas zonas de crecimiento de acuerdo con los criterios e interés que mayor convengan al capital.

3.8 Crónica de la turistificación por medio del arreglo espacial

En el texto de Urbanización Neoliberal de Brenner de 2009, el autor propuso un cuadro que ilustra claramente el proceso de lo que él denomina "destrucción creativa". Dicho esquema permite apreciar la lógica consecutiva de cada momento de destrucción y creación que el sistema neoliberal ha impuesto sobre la estructura urbana.

Esta metodología se retoma en el presente trabajo para identificar los arreglos espaciales que han aportado a los procesos de turistificación y al territorio de Playa del

Carmen, así como también señalar de manera puntual aquellas materializaciones del capital en el espacio que constituyen los edificios e infraestructura que conforma la dimensión urbano-arquitectónica de la ciudad.

El siguiente esquema pretende organizar de manera cronológica los arreglos espaciales que acontecieron a diferentes escalas el espacio de Playa del Carmen, identificando el proceso consecutivo de una solución literal-externa, que se desarrolla para dar lugar a una condición específica y permite un arreglo espacial metafórico-interno, estableciendo una nueva condición y la reproducción del capital a través de este momento.

Tabla 8 Estrategias neoliberales turísticas. Elaboración propia.

Fecha	Solución espacial externa	Momento de destrucción	Solución espacial interna	Momento de creación
1970	Centro Integralmente Planeado	Entorno natural, comunidades originarias con sistemas sociales independientes.	Urbanización turística	Dominación del entorno natural para fines mercantiles. Despojo de formas originarias de producción, establecimiento del entorno urbano.
1972	Aeropuerto Internacional de Cancún	Eliminación de terrenos de producción agrícola local.	Red de conectividad estatal: aeropuerto-carretera-hoteles	Imposición de formas de desplazamiento y circulación. Privatización del espacio por medio de concesiones federales.
1974	Constitución de Q. Roo como Estado.	Desplazamiento y marginalización de la población local. Imposición de prácticas comerciales turísticas.	Construcción del 1º Hotel	Creación de zonas empresariales y espacios "desregularizados". Nuevos espacios de acumulación bajo mecanismos que legitiman su despliegue.
1974	Creación de FONATUR	Desmantelamiento de programas de turismo "tradicional". Fragmentación de los espacios turísticos nacionales en regiones prioritarias.	Centro Integralmente Planeado	Privatización de servicios. Creación de nuevos mercados y redes para el mantenimiento de infraestructura.
1993	Creación del Mpio. De Solidaridad y denominación de la Riviera Maya	Eliminación de formas jerárquicas de administración pública estatal sin intermediaciones.	Despliegue de hoteles, clubs de golf, modelo condo-hotel, promotoras inmobiliarias y servicios complementarios.	Nuevas formas de trabajo en red de los gobiernos locales basadas en asociaciones público-privadas, organizaciones no gubernamentales. Incorporación de los intereses de las elites empresariales en las políticas y el desarrollo

				locales ²⁰ .
2002	1° Plan Municipal de Desarrollo urbano	Reducción paulatina de formas de producción primarias y secundarias. Exposición de la economía local a fuerzas competitivas globales.	Asignación de usos de suelo urbano y turístico.	Movilización de estrategias espaciales "glocales" que canalicen, preserven la inversión.
2010	2° Plan Municipal de Desarrollo urbano	Reducción del espacio público. Desplazamiento de barrios de clase obrera para una reurbanización especulativa. Discurso sobre el desorden urbano, la imagen urbana "competitiva". Reubicación de servicios públicos municipales.	Reorganización de usos de suelo y densidades	Creación de espacio para el consumo de diferentes mercados. Construcción de proyectos destinados a atraer inversión y reconfigurar las formas del uso de suelo. Implementación de ideología "mejor uso" como eje fundamental en la toma de decisiones para la planificación y uso de suelo.
2011	Construcción del Puente Federal	Fragmentación y categorización del espacio urbano. Imposición de formas urbanas	Categorización de zonas y tipos de flujos de capital	Ampliación de fronteras de turistificación e incremento de la polarización socioespacial.

Las diversas formas de arreglos espaciales que en se señalan en este cuadro, mantienen como factor constante el objeto arquitectónico. Ya sea como una infraestructura o un edificio de uso privado para goce exclusivo de los turistas, es importe reconocer lo lejos que ha quedado la arquitectura de su propósito como un medio que satisfacía las necesidades de techo y refugio para actividades humanas. En el espacio urbano contemporáneo y en la ciudad turística específicamente, la arquitectura de ha convertido en el medio para resignificar la realidad, controlar el entorno y producir medios artificiales, donde cada m² de la ciudad está pensado para generar una experiencia particular.

El desarrollo del objeto arquitectónico no es más un proceso orgánico que el usuario adapta a sus necesidades, es el entorno económico el que determina el espacio y el usuario queda subordinado en él. Estas nuevas formas espaciales generan practicas específicas, constituyendo mecanismos de explotación por vías tanto legales como ilegales, las cuales han incluso constituido un imaginario particular de la ciudad y atribuyendo una denominación particular como *Playa del Crimen*.

El territorio que solía mantener un desarrollo a su forma fue sometido por medio de la arquitectura nuevas formas de producción. Lejos ha quedado el territorio de selva tropical caribeña, hoy se asienta un imperio hotelero de capitales extranjeros que

²⁰ Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. Neil Brenner (2009)

resignificó la naturaleza para dar paso a un despliegue urbano de mecanismos para la acumulación sin fin.

3.9 Conclusiones

En la ciudad turística, la arquitectura ha tornado su uso y propósito en un medio favorecedor para la acumulación de capital. Los diversos elementos que componen a Playa del Carmen en su dimensión urbano-arquitectónica reflejan la ideología de un desarrollo que poco reconoce su entorno local y promueve los intereses de la escala internacional que lo mantiene en funcionamiento.

La consolidación de Playa del Carmen es una consecuencia directa de la expansión geográfica capitalista, soluciones espaciales orquestadas desde el Estado por medio de estrategias que dieron acceso a la inversión privada al territorio que, bajo el discurso de desarrollo y crecimiento socioeconómico, permitieron el desenvolvimiento de formas urbanas orientadas a la acumulación y no del bienestar que tanto promueve el turismo. La instalación de un imperio hotelero que extrae rentas a partir de la naturaleza y cultura local es únicamente posible gracias al desarrollo de una arquitectura que coadyuva a la manifestación del poder y los intereses de acumulación.

La arquitectura como artificio: una reflexión crítica

La victoria final de la modernidad capitalista no es la desaparición del mundo antiguo sino su preservación y reconstrucción artificial. (Harvey, La condición de la posmodernidad, 1990).

En el presente trabajo se ha intentado relacionar las teorías y conceptos de Rogerio Haesbaert, Neil Smith y David Harvey a través del análisis de los procesos de turistificación en la dimensión urbano-arquitectónica de la reestructuración territorial de Playa del Carmen. Esta, como una ciudad que surge de la resignificación de la naturaleza y la producción de una dimensión urbana específica de la lógica neoliberal de finales del siglo XX, se ha consolidado como un espacio de prácticas socioeconómicas determinadas que fragmentan su composición, resultando en un territorio que jerarquiza los poderes transnacionales, los cuales son posibles gracias a un marco jurídico legal que favorece su despliegue, así como a una serie de elementos arquitectónicos e infraestructuras que moldean su entorno.

Si bien el marco teórico de este trabajo encuentra ciertos límites en los conceptos empleados, es importante considerar las particularidades del sitio de estudio y como este presenta la posibilidad de ampliar los conceptos. El estudio del espacio urbano como resultado de los procesos de turistificación tiene aún un largo camino por recorrer, posibilitando la profundización de teorías actuales, su aplicación a otras disciplinas e incluso la presentación de nuevas perspectivas desde la arquitectura.

Con el dominio del turismo alcanzando cada vez más control sobre los territorios, la arquitectura no puede quedar exenta del análisis de las dinámicas turísticas en la lógica del capital, flujo de mercados y control del espacio. Por el contrario, debe reconocerse como un factor relevante en los procesos de reestructuración territorial motivados por la expansión turística y el reflejo del arraigo espacial que esta demanda.

La arquitectura es fundamental en los procesos de acumulación como el elemento que responde a las demandas espaciales, dentro del contexto turístico, ya sea que se trate de un hotel, un parque temático o una ciudad, la arquitectura juega un rol fundamental en la construcción del imaginario del turista que garantiza el éxito de la lógica capitalista dentro de una actividad de usuario efímero dentro de un espacio permanente.

Por este motivo la producción de un entorno adecuado es esencial para el éxito capitalista de un destino centrado en el turismo. Con base en la experiencia de sitios como Las Vegas, Disneylandia, Acapulco, y aquellos destinos que antecedieron el boom

del turismo en masas a mediados del siglo pasado, se desarrolló una arquitectura preconfigurada a construir un imaginario específico: una arquitectura artificial.

Existe una gran variedad de textos e investigaciones que reflexionan sobre la ciudad turística, las dinámicas socioeconómicas del caribe mexicano y la ciudad de Playa del Carmen. Los análisis se abordan desde perspectivas económicas, sociales, e incluso ecológicas. Sin embargo, en el desarrollo de estos trabajos la arquitectura se ha ignorado como un factor fundamental en la expansión de la arquitectura, limitando su influencia como una expresión de las corrientes temporales del desarrollo de la actividad, categorizándolo principalmente como una arquitectura posmoderna que expresa los acelerados procesos de crecimiento del capitalismo desarrollándose bajo la actividad turística.

Sin embargo, es importante revalorar el rol de la arquitectura en el crecimiento de las ciudades como consecuencia del éxito que dicha actividad ocupa hoy en las agendas internacionales, nacionales y locales. La arquitectura no se limita a caracterizar una fachada o una estructura urbana, la arquitectura es capaz de fragmentar socialmente el espacio, así como evidenciar proceso a múltiples escalas e inferir muchas de las consecuencias que la acumulación de capital bajo la lógica del turismo.

Es fundamental considerar a la arquitectura como un elemento clave en el control de la actividad turística y el medio para construir ideales materiales que fomentaran las dinámicas. La materialización de las intenciones espaciales expresadas en lenguajes plásticos eclécticos son ejecutados de manera consciente para construir un imaginario e inducir experiencias y comportamientos a un determinado fin, así como consecuencias desiguales. La arquitectura se ha alejado de su proceso orgánico de aprendizaje del entorno y el usuario para apoyarse sobre recursos históricos incluso fuera del contexto local, espacios temporales para la acumulación de capital.

La artificialidad surge entonces cuando la actividad turística parte de un lienzo en blanco, un territorio sin antecedente productivo y cuya estructuración se destinará exclusivamente al turismo, destinando su arquitectura a responder a las necesidades del ciclo efímero de las necesidades del visitante, y no de un proceso continuo de un habitante local. Por el contrario, se enfocará en producir objetos arquitectónicos que construyan un imaginario en favor del capital turístico. Por una parte, construye un escenario "idealista" de lo que se pretende ofrecer al visitante y por otro intenta expresar su esfuerzo por disimular sus mismas contradicciones espaciales con el fin de garantizar la experiencia.

De esta forma, Playa del Carmen, se origina y desarrolla a partir de una arquitectura artificial que expresa la continua búsqueda de escenarios de consumo, que en su legado dejan huella de las motivaciones globales y su evolución local, generando un escenario mezclado de ideas plásticas que expresan sus orígenes multiterritorial y sus impactos en un desarrollo desigual.

¿Cómo ha intervenido el fenómeno de la turistificación en la dimensión urbano-arquitectónica de la reestructuración territorial de Playa del Carmen?

En la ciudad turística la arquitectura se encuentra distante de su propósito como una disciplina para mejorar el hábitat de las personas. Dentro de los procesos de turistificación la arquitectura se consolida como un medio fundamental en favor de la reproducción y acumulación de capital ejecutándose en dos procesos paralelos.

El primero es la construcción de un medio que permita la extracción de rentas a través de la explotación del medio natural. La edificación de toda infraestructura que permita el disfrute de la naturaleza, a expensas de su costo ecológico, así surgen hoteles, restaurante, tiendas y establecimientos de tours caracterizados por un lenguaje plástico ficticio, un proceso artificial que reconstruye cualquier elemento histórico que le permite establecer una narrativa y desarrollar el resto de la infraestructura.

El segundo es la producción del hábitat que deberá acoger al motor de la primera, la conservación del capital social que sustente la actividad turística. Las condiciones de dicho hábitat son poco relevantes, condicionadas a un proceso cada vez más precarizado, limitando el acceso de esta clase social a su misma producción.

La turistificación es un acelerado proceso que demanda esfuerzos extraordinarios para mantener su existencia. El capital se encuentra condicionado a múltiples condiciones establecidas por los flujos transnacionales de los que depende, por lo que la arquitectura es el factor que mantiene la huella de sus constantes transformaciones, constituyendo un entorno cambiante, ajeno y temporal.

Las modificaciones plásticas del objeto urbano-arquitectónico van construyendo poco a poco una ciudad vacía, una ciudad cuya población flotante jamás tiene la oportunidad de hacer suyo el espacio y reclamarlo. Las dinámicas socioeconómicas se encuentran tan apuradas aprovechando la temporada alta para la máxima acumulación posible que no da tiempo de construir una unidad social, quien sabe si se estará aquí en la siguiente temporada.

La turistificación encuentra en la arquitectura un aliado efectivo para el desplazamiento de aquello que no convenga a la reproducción de capital. Basta con la construcción de un terreno comprado a los ejidatarios por precios mucho más bajo de lo que se podrá obtener una vez construido el edificio, un diseño con un estilo en tendencia permitirá posicionar las habitaciones la cualquiera plataforma de renta de alojamiento y llenar la agenda de reservas durante la temporada alta. Eventualmente el espacio será vendido en dólares a algún extranjero que desee obtener un ingreso adicional, esto no sólo excluye al mercado nacional de adquirir una propiedad en su propio territorio, sino que la fluctuación de precios, usualmente en aumento depende del estatus de algún fideicomiso que permite a los propietarios aginar el precio del inmueble.

Esta lógica espacial y económica es viable gracias al desarrollo de una arquitectura en favor del capital, impulsado por un marco jurídico legal que ha facilitado

los recursos para perpetuar el turismo como mecanismo de acumulación, una estrategia de colonización del imperio capitalista.

¿Cómo redirigir nuestro rol como arquitectos ante el fenómeno de la turistificación?

La formación arquitectónica contemporánea se ha concentrado en producir mano de obra que sea capaz de producir información en serie, y el arquitecto que ejerce en la ciudad turística se concentra únicamente para construir el siguiente edificio de departamentos, el siguiente hotel o parque temático. El rol del arquitecto en la sociedad ha quedado relegado a un engranaje más de la gran máquina del capitalismo.

Por ello es importante reconocer lo que sucede en el espacio urbano y entenderlo desde su correcta escala. Observar el espacio desde una perspectiva obsoleta solo evitara encontrar soluciones efectivas, aferrándose a una versión del mundo que ya no existe y que por ende no puede ser atendida, insistir en soluciones modernas e un mundo posmodernos es tropezar con soluciones antiguas.

El espacio se encuentra sometido a múltiples escalas de poder, los bordes del espacio son casi tan intangibles como el mundo digital que permite el acceso a él, y por ellos como arquitectos debemos continuar transformando nuestra disciplina y salir de la resolución de un espacio absoluto, abandonar la noción de la arquitectura como una solución ficticia que sólo media entre la expansión y los poderes.

Playa del Carmen es un claro ejemplo de la arquitectura en favor del capitalismo neoliberal y su constante fracaso, la necesidad de renovación demuestra el fallo del propósito de la arquitectura ante las nuevas necesidades del mundo. Las tecnologías continuarán permeando en los procesos de producción del hábitat, sin embargo, como arquitectos debemos ser el primer frente en la reflexión de cómo se produce el hábitat en la actualidad, conservando la práctica ética y consciente de una herramienta para la sociedad y no para el capital.

Índice de tablas

Tabla 1 Matriz relacional de la aproximación teórica metodológica	16
Tabla 2 Línea del tiempo en escala glocal: escenario internacional, nacional y local. Elaboración: Xatria Manzo Herrera	18
Tabla 3 Evolución histórica poblacional de las principales comunidades de la Riviera Maya y Cancún. Elaboración propia a partir de datos censales de INEGI 1970 - 2010.....	27
Tabla 4 Tasa de crecimiento media poblacional de Playa del Carmen respecto a Quintana Roo. Elaboración propia a partir de datos censales de INEGI 1970 - 2010.	27
Tabla 5.1 Llegada de turistas a Q. Roo por registro anual. Fuente: Elaboración propia con base a los datos de Datatur.	49
Tabla 6 Comparativo de pasajeros entre centro tradicional e integralmente planeado. Fuente: Elaboración propia con base a los datos de DataTur.	51
Tabla 7 Índices de PEA con ingresos menor o iguales a 5 salarios. Fuente: Elaboración propia con base a datos de INEGI.....	74
Tabla 8 Estrategias neoliberales turísticas. Elaboración propia.	96

Índice de figuras

Fig. 1 Evolución del área turística, esquema de R.W. Butler en The concept of a tourism area a cycle of evolution, implications for management of resources. 2008.	6
Fig. 2 Esquema para la definición de la problemática. Elaboración propia.....	12
Fig. 3 Relación de las dimensiones de estudio. Elaboración propia.	13
Fig. 4 Publicidad de Cancún para Estados Unidos en 1976. Fuente: https://aclarando.wordpress.com/2010/07/04/1976-publicidad-de-cancun-en-estados-unidos/	21
Fig. 5 Mapa del proyecto de Cancún. Fuente: http://mediturban.blogspot.com/	22
Fig. 6 Fotografía aérea del litoral. Fuente: https://www.infobae.com/america/mexico/2019/07/04/cancun-la-historia-de-como-la-joya-del-caribe-floreccio-de-la-nada-y-se-convirtio-en-el-deseo-del-narco/	23
Fig. 7 Palacio Municipal de Benito Juárez (Cancún) Fuente: https://aclarando.wordpress.com/2010/08/04/1975-palacio-municipal-de-benito-juarez-qr/	25
Fig. 8 Ubicación y delimitación del Municipio. de Solidaridad. Fuente: https://www.inegi.org.mx/contenidos/app/mexicocifras/datos_geogr%C3%A1ficos/23/23008.pdf	28
Fig. 9 Sistema de ciudades Chetumal-Cancún. Fuente: Programa Estatal de Desarrollo Urbano 2000-2005. Gobierno del Estado de Quintana Roo.	29

Fig. 10 Fotografía aérea de Playa del Carmen en 1974. Fuente: En Playa del Carmen [En línea] Celebrará Playa del Carmen por primera vez su aniversario este 14 de noviembre - En Playa Del Carmen	31
Fig. 11 Ubicación de vialidades principales Playa del Carmen. Elaboración propia.	32
Fig. 12 Hotel Labná ubicado en Calle 6 Nte con 5ta Av.	35
Fig. 13 Fachada frontal del Ayuntamiento de Solidaridad, construido en 1993. Fuente: https://elquintanarroense.com.mx/2021/03/13/imcas-prepara-proyecto-para-el-proximo-museo-de-playa-del-carmen/	36
Fig. 14 Locales comerciales sobre Av. 10 entre Calle 14 y 16 Nte. Fotografía: Xatria Manzo	36
Fig. 15 Acceso a Posada Sian Ka an sobre Calle 2 Nte	37
Fig. 16 Comercio ubicado en la Av. Juárez entre Av. 30 y Av. 35 Sur. Fuente: Google Maps.	38
Fig. 17 Edificio de usos mixtos ubicado en la Calle 34 Nte, esquina con calle 30 Nte. Fuente: Google Maps.	38
Fig. 18 Ubicado en Av. Juárez. Fuente: Google Maps.....	39
Fig. 19 Departamentos Hacienda de Guadalupe sobre Av. 15 Nte.....	39
Fig. 20 Hotel The Fives Fuente: Google Maps	40
Fig. 21 Teatro de la Ciudad. Fuente: Google Maps	41
Fig. 22 Tienda de souvenirs. Fotografía: Xatria Manzo	43
Fig. 23 Plaza Corazón. Fuente: CALLE CORAZÓN - Archivo BAQ (arquitecturapanamericana.com)	43
Fig. 24 Vista del acceso al puente con dirección a Cancún. Fuente: Precaución: Cerrarán tramo de carretera Cancún-Playa por mantenimiento (meganews.mx)	44
Fig. 25 Fig. 23 Inauguración del Puente Federal. Fuente: https://noticiasdelosdiputados.wordpress.com/2011/09/30/inauguran-puente-vehicular-en-playa-del-carmen-el-presidente-felipe-calderon-y-el-gobernador-roberto-borge/	45
Fig. 26 Vista de la Carretera Federal previo a la construcción del puente. Fuente: Google Maps. Fotografía de la Carr. Federal 307 en el tramo urbano de Playa del Carmen en 2009.	53
Fig. 27 Vista de la Carretera Federal posterior a la construcción del puente. Fuente: Google Maps. Fotografía de la Carr. Fed 307 en el tramo urbano de Playa del Carmen en 2021.....	53
Fig. 28 Crecimiento de población. Fuente: Elaboración propia con base a los datos de INEGI de Censo Económico y de población.	55
Fig. 29 Población económicamente activa. Fuente: Elaboración propia con base a los datos de INEGI, Agenda de competitividad, 2013-2018 y Reporte ¿Cómo vamos Q. Roo? 2021.....	56
Fig. 30 Fig. 30 Vias turísticas principales, zonas urbanas y turísticas. Elaboración propia con base al censo económico INEGI 2021.....	57

Fig. 31 Unidades económicas. Fuente: Elaboración propia con base al censo económico INEGI 2021.....	58
Fig. 32 Etapas de crecimiento urbano. Elaboración propia con base en datos INEGI 2021.....	61
Fig. 33 Usos de suelo en PDDU 2010. Fuente: PMDU 2010.	63
Fig. 34 Intersección Av. 10 con Calle 42 Nte. Fuente: Google Maps de 2019.	64
Fig. 35 Fig. 34 Intersección Av. 10 con Calle 42 Nte. Fuente: Google Maps de 2022.	64
Fig. 36 Fuente: AirDNA Data Base- Playa del Carmen.	65
Fig. 37 Fuente: Vista aérea de Ciudad Juventud. CENTRO CULTURAL Y CIUDAD JUVENTUD SOLIDARIDAD - Archivo BAQ (arquitecturapanamericana.com).	66
Fig. 38 Accesibilidad a servicios. Fuente: Elaboración propia con base a datos de INEGI.	68
Fig. 39 Población Económicamente Activa, PO y PO en servicios. Fuente: Elaboración propia con base a los datos de INEGI, Agenda de competitividad, 2013-2018 y Reporte ¿Cómo vamos Q. Roo? 2021.	70
Fig. 40 Centros laborales por no. de trabajadores. Fuente: Elaboración propia con base a datos de INEGI.	71
Fig. 41 Mapeo de migración de acuerdo con porcentaje de población proveniente de otra entidad. Fuente: Elaboración propia con base a datos INEGI, Censo 2010.....	72
Fig. 42 Densidad de vivienda . Fuente: Elaboración propia con base a datos de INEGI	73
Fig. 43 Calle 1 Sur, acceso al muelle, 1985. Fuente: https://www.facebook.com/SoyPlayense/photos/pb.100064730614960.-2207520000./5400912426633915/?type=4	80
Fig. 44 Calle 1 Sur, acceso al muelle, 2018. Fuente: Google Maps	81
Fig. 45 Calle 1 Sur, entre la playa y 5ta Avenida. Fuente: https://www.facebook.com/SoyPlayense/photos/pb.100064730614960.-2207520000./5400912426633915/?type=3	82
Fig. 46 Hotel Labná, Esquina Calle 6 Nte con 5ta Avenida.....	83
Fig. 47 Edificio desconocido, en Calle 4Nte entre 5ta Av. y Calle 10.....	84
Fig. 48 Hotel Reina Roja y Playalingua Centro de Idiomas en Calle 20 Nte entre Calle 10 y 5ta Av.	84
Fig. 49 Parque Fundadores 1990. Vista suroeste: Fuente: https://www.facebook.com/103135561373762/posts/144590340561617/	90
Fig. 50 Parque Fundadores. Vista sureste. Fuente: https://www.vivaplaya.net/viva/parque-fundadores-playa-del-carmen/	90
Fig. 51 Esquema de Burgess sobre mancha urbana de Playa del Carmen. Elaboración propia.....	94
Fig. 52 Zona de transición bajo puente en Av. 50 entre Calle 10 y 12 Nte.....	95

Bibliografía

- Brenner, N. (Marzo de 2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Temas Sociales*, 66, 1-11.
- Cadena, I. Y. (2015). *La urbanización turística como "solución espacial". Agentes, planeamiento y propiedad en la Playa de Palma y Magaluf (Mallorca)*. Universitat de Les Illes Balears.
- Clavé, S. A. (1998). La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística. *Doc. Anàl. Geogr.*, 17-43.
- Córdoba y Ordóñez, J., & García de Fuentes, A. (2003). Turismo, globalización y medio ambiente en el Caribe mexicano. *Investigaciones Geográficas, Boletín* 52,, 117-136.
- Cowen, D. (2014). *The Deadly Life of Logistics*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Fletcher, R. (Agosto de 2011). Sustaining Tourism, Sustaining capitalism? The tourism industry's role in global capitalist expansion. *Tourism Geographies*, 13(3), 443-461.
- Fletcher, R. (2019). Neoliberalismo y Turismo. *Turistificación Global: Perspectivas Críticas en Turismo*, 37-52.
- FONATUR. (2012). *FONATUR*. Obtenido de <https://www.gob.mx/fonatur>
- Goicoechea, M. E. (2015). Acerca del desarrollo geográfico desigual en las ciudades latinoamericanas actuales. *I Congreso Latinoamericano de Teoría Social*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Haesbaert, R. (2011). *Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad*. México: Siglo XXI.
- Harvey, D. (1990). *La condición de la posmodernidad*. Oxford: Amorrortu Editores.
- Harvey, D. (2001). Globalization and the "Spatial Fix". *Geographische Revue*, 23-30.
- Harvey, D. (2005). El arte de la renta. En D. Harvey, & S. Neil, *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura* (págs. 29-57). Universitat Autònoma de Barcelona: Macba.
- Harvey, D. (2007). Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual. *Apuntes de geografía y ciencias sociales*, 18-35.
- Harvey, D. (2017). Notas hacia una teoría del Desarrollo Geográfico Desigual. *GeoBaires. Cuadernos de Geografía*, 40.
- Harvey, D. (2021). *Espacios del capitalismo global*. Madrid. España: Ediciones Akal.
- Hiernaux-Nicolas, D. (2002). Turismo e Imaginarios. En L. Villegas, *Imaginarios sociales y turismo sostenible* (págs. 7-35). Costa Rica: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).

- INEGI. (2020). *Censo de Población y Viviendo 2020*. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/app/cpv/2020/resultadosrapidos/default.html?texto=playa%20del%20carmen%20quintana%20roo>
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. España: Capitán Swing, 1974.
- López, A. D. (2015). Centros Integralmente Planeados (CIPS) en México: el proyecto turístico del FONATUR. *QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme*, 270-285.
- Luna, F. G. (2015). Coatepec, "la capital del café": una aproximación desde el desarrollo geográfico desigual, el turismo y la renta cultural monopólica. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales.*, 5(2), 49-63.
- Luna, F. G. (13 de Octubre de 2015). Renta cultural monopólica: tematización turística de una ciudad cafetalera. *BlogURBS*. Obtenido de <http://www2.ual.es/RedURBS/BlogURBS/tematizacion-turistica-de-una-ciudad-cafetalera/>
- Manzo Herrera, X., & Filipe Narciso, C. (2022). Playa del Carmen, Covid-19, turismo, división del trabajo, urbanización. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 49. Obtenido de [file:///C:/Users/user/Downloads/bfernandez,+Impactos+COVID+\(maquetado\).pdf](file:///C:/Users/user/Downloads/bfernandez,+Impactos+COVID+(maquetado).pdf)
- Mattos, C. d. (2008). Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. *En lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina*, 35-62.
- Mayo, R. I. (2014). *Turismo en el Caribe mexicano : Génesis, evolución y crisis*. México: Bonilla Artigas Editores.
- Nathália Körössi, I. D. (2014). LA GÉNESIS DE LAS CIUDADES TURÍSTICAS. Un Análisis del proceso de urbanización turística de. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 176-189.
- Olivera, G. (2015). La urbanización social y privada del ejido: ensayos sobre la dualidad. En G. Olivera, *La urbanización social y privada del ejido: ensayos sobre la dualidad* (págs. 10-11). Ciudad de México: Clacso.
- Ordóñez, J. C., & García de Fuentes, A. (2003). Turismo, globalización y medio ambiente en el Caribe mexicano. *Turismo, globalización y medio ambiente en el Caribe mexicano (52)*, 117-136. Obtenido de Recuperado en 14 de abril de 2023, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112003000300008&lng=es&tlng=es.
- Oviedo Puente, C. R. (2009). Modelos de turismo y políticas públicas de 1970 a 2003 en México. *Investigación administrativa*, 38(103), 39-58. Obtenido de Recuperado en 09 de abril de 2023, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-76782009000100039&lng=es&tlng=es.

- Palafox Muñoz, A. (2018). Acumulación por despojo a través del turismo y las áreas naturales protegidas: una mirada a Valle de Bravo, México. *Revista Estudios Ambientales*, 6(1), 87-106.
- Ramírez Velázquez, B. R. (2010). Presentación y Mesa Redonda: Doreen Massey y las geometrías del poder. *Investigaciones geográficas*, (72), 167-171. Obtenido de Recuperado en 25 de Marzo de 2023, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112010000200015&lng=es&tlng=es.
- Redacción. (3 de Mayo de 2022). ¿Cuál es el giro de la empresa Calica y quién es su dueño? *El Financiero*.
- Sainz, E. M. (2000). Megaproyecto y nuevo urbanismo en la disneyficación de Hermosillo. *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura y Diseño*, 7, 114. Obtenido de file:///C:/Users/user/Downloads/Megaproyecto_y_nuevo_urbanismo_Mendez_E_2000.pdf
- Salazar, F. (2004). Globalización y política neoliberal en México. *El Cotidiano*, 109.
- Smith, N. (2005). El redimensionamiento de las ciudades: la globalización y el urbanismo neoliberal. En David Harvey y Neil Smith, *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura* (págs. 59-78). Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Smith, N. (2020). *Desarrollo desigual: naturaleza, capital y la producción del espacio*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Solidaridad, M. d. (Enero de 2010). *SEDETUS*. Obtenido de *SEDETUS*: [https://sedetus.gob.mx/pdu/PDUCP%20PLAYA%20DEL%20CARMEN%20\(20%20DICIEMBRE%202010\).pdf](https://sedetus.gob.mx/pdu/PDUCP%20PLAYA%20DEL%20CARMEN%20(20%20DICIEMBRE%202010).pdf)
- Turismo, D. d. (1974). Ley Federal de Fomento al Turismo. *Diario Oficial de la Federación*, 17-21.
- Turismo, S. d. (2013). *Agenda de Competitividad de la Riviera Maya*. Chetumal: Gobierno del Estado de Quintana Roo.