

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO DEPARTAMENTO DE
GEOGRAFÍA**

**CARACTERÍSTICAS
SOCIODEMOGRÁFICAS EN
POBLACIONES DE CENTROS
TURÍSTICOS DE RÁPIDO CRECIMIENTO:
MAJAHUAL**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE:

DOCTOR EN GEOGRAFÍA

PRESENTA:

ANA PRICILA SOSA FERREIRA

**COMITÉ TUTORIAL:
TUTOR PRINCIPAL: DR. DANIEL HIERNAUX- NICOLÁS
TUTOR: DRA. BONNIE LUCÍA CAMPOS CÁMARA
TUTOR: DR. DAVID VELAZQUEZ.**



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.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
Objetivos	6
Hipótesis	6
Métodos y técnicas.....	7
Marco teórico	10
El espacio	10
Geografía y turismo	16
Turismo, desarrollo regional y local	20
CAPÍTULO I: CONTEXTO	23
I.1. El Contexto geo-turístico	24
I.2. El Gran Caribe y el Caribe Mexicano	24
I.3. El turismo en el Gran Caribe	28
I.4. Turismo en el Caribe Mexicano	35
I.5. De Cancún a Costa Maya: La población frente al “éxito” del turismo	37
I.6. Política turística y administración pública en el Caribe Mexicano	52
I.7. Del Norte al Sur: Costa Maya	64
I.8. Conclusión	65
CAPÍTULO II: CRUCEROS.....	68
II.1. ¿Turistas o visitantes? Cruceros en el Caribe	69
II.2. Algunos impactos	77
II.3. La Región No. 1	82
II.4. El Caribe Mexicano: Primer destino mundial de cruceros	83
CAPÍTULO III: MAJAHUAL: DESTINO DE CRUCEROS	91
III.1. Majahual: destino de cruceros	92
III.2. Majahual: Por los caminos del Sur	92
III.3. Datos de la Geografía Física del área	98
III.3.1. Clima	99
III.3.2. Geomorfología	102
III.3.3. El arrecife	104
III.3.4. Flora	105
III.3.5. Fauna	106
III.4. Riesgos y vulnerabilidad en la zona	109
III.5. Majahual entre Janet y Dean: el destino del “destino”	113
III.6. El proyecto de FONATUR	120
III.7. Turismo, comunidad y construcción de espacios	127
III.8. Visitantes, turistas y espacio turístico	133
III.9. Construcción de una comunidad y de su espacio	136
CAPÍTULO IV: LA RECONSTRUCCIÓN DE MAJAHUAL Y DEL MODELO ..	153
IV.1. La reconstrucción de Majahual y del modelo	154
IV.2. Crecimiento urbano y población después de Dean	154
IV.3. Los nuevos y viejos problemas urbanos y la comunidad en Majahual ..	159
IV.4. El destino de Majahual y de su comunidad	163
IV.5. La reconstrucción y las características de la comunidad de Majahual ..	168



Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual



CONCLUSIONES.....	216
ANEXOS	226
BIBLIOGRAFÍA.....	233
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	252
ÍNDICE DE TABLAS	254



INTRODUCCIÓN¹

A partir del desarrollo del proyecto Cancún, el turismo se ha definido como la principal actividad económica de Quintana Roo². El predominio de esta actividad ha ido extendiéndose hacia el sur del estado, en una primera fase en la franja costera Cancún-Tulum, en lo que se ha denominado con fines de promoción Riviera Maya y, posteriormente, en una fase más reciente e impulsada por las políticas públicas, en el Sur, en Costa Maya. Si bien existen antecedentes de uso turístico en el espacio referido³, el crecimiento constante y acelerado de las últimas décadas presenta características que señalan que es parte de un proceso cuyo punto de partida está en el inicio de Cancún.

El proyecto de Cancún inicia su fase de desarrollo en 1973. En 36 años se conforma el centro turístico que puede ser considerado el más importante de México, tanto por el número de cuartos de hotel, como por el volumen de turistas recibidos y por la suma de divisas generadas. De acuerdo al Censo de Población y Vivienda, de unas cuantas familias de pescadores al inicio del proyecto, la población de Cancún pasó a 572 mil 973 habitantes en 2005. El turismo fue proyectando su expansión territorial hacia el Sur; en un primer momento a través de la demanda de actividades complementarias que fue estimulando la amplia creación de una oferta de servicios, principalmente acuáticos, en el corredor Cancún-Tulum, convertido en esta fase inicial en el área de actividades complementarias. Sin embargo, también se genera gradualmente una oferta de hospedaje que va conformando un destino complementario o paralelo al final de la década de los ochenta y principios de los noventa, cuya dimensión se dispara principalmente a partir de 1995. De esta forma, el municipio de Solidaridad, cuyo centro es Playa del Carmen y que fue

¹ Este trabajo fue realizado con el apoyo de la Universidad del Caribe y de PROMEP; el atento acompañamiento de los tutores y lectores, Dr. Daniel Hiernaux, Dra Bonnie Campos, Dr. David Velazquez, Dra Maribel Osorio y Dr. Ludger Brenner; la solidaridad de mis colegas y de estudiantes en el trabajo de campo, principalmente Irma González y Ariel Valtierra, así como la de mi hermana Patricia, los comentarios de mis compañeros, la comprensión en el Posgrado, especialmente del Dr. Javier Delgado y el respaldo permanente de Ricardo.

² Aunque el turismo, como objeto de estudio está aún en proceso de definición, la forma más común de referirlo es la de "actividad económica". Para la Organización Mundial del Turismo ésta es solamente una de las perspectivas desde la que es estudiado. Desde otros puntos de vista no es una actividad económica puesto que los turistas consumen bienes y servicios producidos desde otras actividades económicas (OMT, 2000; Hiernaux, 2002). Para los objetivos de este trabajo, el turismo se reconoce como un hecho y un sistema que involucra lo geográfico, económico, social, cultural, ambiental, antropológico, psicológico, etc. Este primer párrafo solamente alude al señalamiento más común de la perspectiva económica (Gobierno de Quintana Roo, 1999).

³ Al inicio del proyecto, Cancún, Cozumel y Akumal ya ofrecían servicios turísticos de sol y playa; sin embargo, otros sitios de Quintana Roo presentan antecedentes interesantes en este tema. En Tulum, por ejemplo, fue construido un hotel en 1936 (César, 2006).

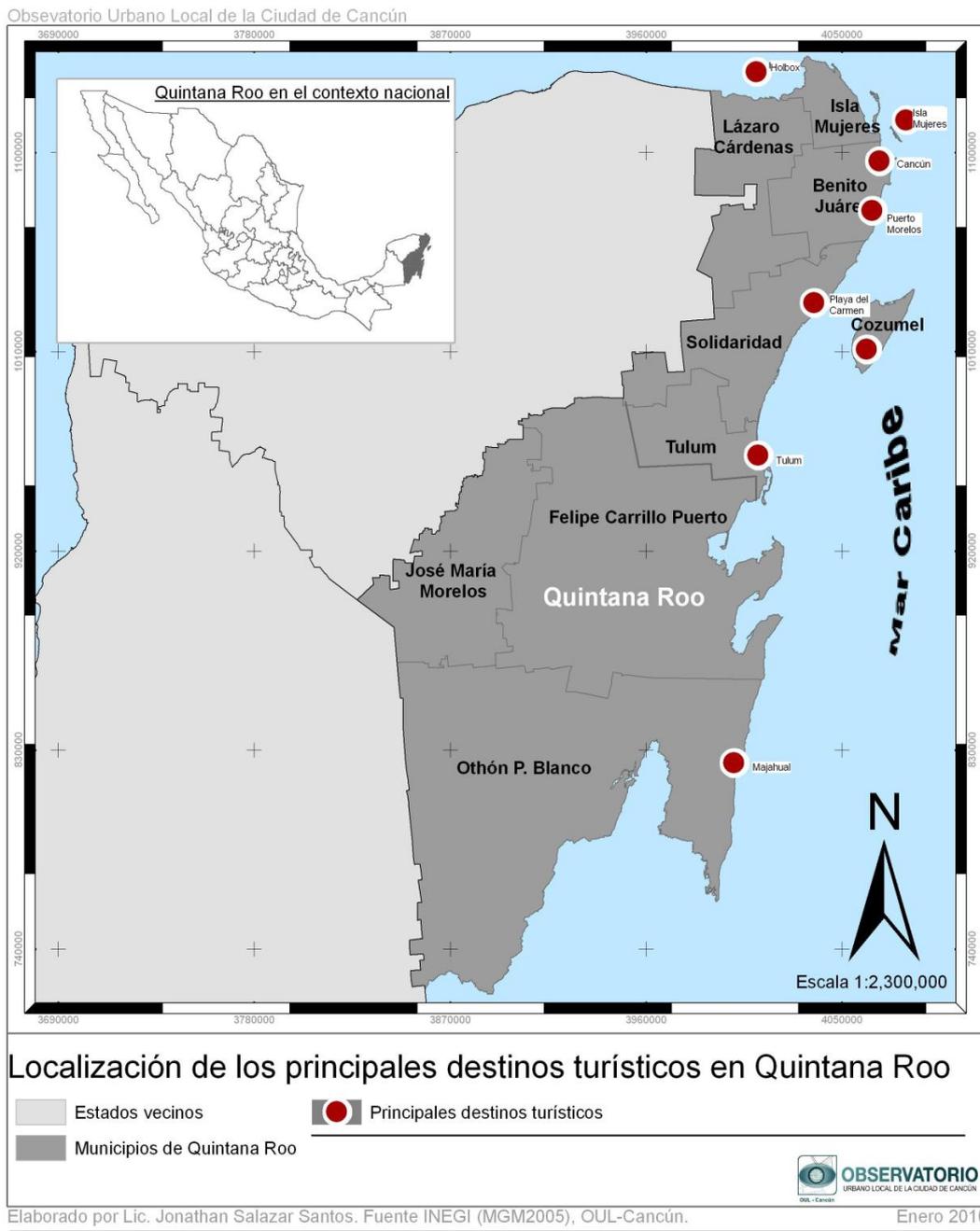


Características sociodemográficas en poblaciones de centros turísticos de rápido crecimiento: Majahual



creado en 1998 precisamente por la población que ya albergaba, registra en este periodo reciente, como consecuencia de la expansión turística, el crecimiento más acelerado de la población a nivel nacional (INEGI, 2005). En el año 2000, la población de este municipio era de 63 mil 752 habitantes y en el Censo de 2005 la cifra corresponde a 135 mil 512 habitantes. La dimensión del fenómeno conlleva importantes impactos sociogeográficos (Campos, 2006, Hiernaux, 1999; Jiménez, 1998, García, 1979).

Ilustración 1. Municipios de Quintana Roo y principales destinos turísticos





Fuente: Salazar (2010). *Principales destinos turísticos en Quintana Roo*. Observatorio Urbano Local de la ciudad de Cancún.

Con estos antecedentes, ante las señales de expansión de la actividad hacia el sur del estado de Quintana Roo y con la determinación de promover esta incorporación como opción de desarrollo, los gobiernos sucesivos estatal y federal han realizado acciones para impulsar y dirigir el crecimiento turístico. Una de ellas fue la elaboración del programa de ordenamiento territorial y desarrollo acelerado de las comunicaciones de la zona a través de una carretera de cuatro carriles, actualmente en proceso; y de un nuevo aeropuerto proyectado cerca de Tulum. La determinación más influyente en este sentido es la construcción de un muelle de cruceros en Majahual⁴ en 1999, por su significado de optar por un modelo masivo de visitantes. La federación, a través de FONATUR⁵ ha realizado el diseño de un plan de desarrollo que ha sido anunciado pero aún no se ha implementado (FONATUR, 2003).

No obstante lo anterior, el crecimiento de la actividad turística ya es un hecho. El arribo de turistas, el incremento de la oferta hotelera y de servicios así como, en consecuencia, de la población, se encuentran en un acelerado proceso. El paso del huracán Dean, en el año 2007, representó un receso de la actividad y una oportunidad para reordenar el proceso; no obstante, tras esta coyuntura se confirman las características y condiciones de la expansión turística y por lo tanto, también se continúa promoviendo la integración de una población, principalmente a partir de la inmigración, bajo una dinámica vinculada con el turismo.

El crecimiento turístico en Quintana Roo, expresado de manera más obvia en la expansión de las inversiones, infraestructura, oferta y demanda de servicios, está vinculado a la dinámica demográfica y socioeconómica de los centros de población que han tenido un desarrollo simultáneo y relacionado con el turismo. Este impacto sobre la demografía regional no se limita a la franja

⁴ INEGI registra el nombre oficial de Mahahual. No obstante otros estudios suponen que el nombre del sitio deriva de Majada –paraje que sirve de refugio nocturno al ganado y a los vaqueros o pastores que lo cuidan- que referiría al origen del nombre de este sitio, que por lo tanto es Majahual. Otros establecen que el nombre deriva de majahua, que designa a un árbol presente en la zona (Reyes, 2006). La población local lo refiere principalmente como Majahual, por lo que en este trabajo se utiliza este término.

⁵ FONATUR es el Fondo Nacional de Fomento al Turismo y depende de la SECTUR. El gobierno federal lo creó en 1969 como INFRATUR, con el fin de financiar y crear la infraestructura turística. Se convierte en 1974 en FONATUR, que ha sido el responsable de la creación de los Centros Integralmente Planeados (CIP) como Cancún, Huatulco y Los Cabos, teniendo aún a su cargo el mantenimiento de la infraestructura.



costera, sino que se extiende a toda la península de Yucatán e incluso hacia los estados de otras regiones del país. Sin embargo, las características presentadas son diferentes en uno y otro caso, en tanto que las poblaciones costeras de Quintana Roo son receptoras de migrantes y las del interior de la península han sido expulsoras, en un proceso con impactos socioeconómicos importantes en ambos casos. No obstante, el centro de atención de este trabajo son los centros turísticos receptores, específicamente Majahual⁶. De esta forma, algunas características que presentan estos centros costeros de población pueden considerarse derivadas de las condiciones y características con las que se desarrolla el turismo. La forma en que se integran estas poblaciones y la problemática específica que se genera, requieren ser estudiadas. En este sentido, es necesario realizar un análisis del carácter de los centros turísticos, de los elementos que los definen, del modelo o modelos de desarrollo turístico al que corresponden y de la estructura socioeconómica y espacial en la que derivan; no solamente como contexto y referente de los centros de población desarrollados bajo la influencia de estos centros turísticos, sino revisando su interacción y características, ubicándolos en el marco de su coincidencia espacial, con el fin de poder definir la dimensión y elementos de su relación.

Existen algunos estudios sobre los impactos en Cancún, como el de Hiernaux (1999) y Jiménez (1998); así como de la problemática urbana en Solidaridad, de autores como Campos (2006 y 2008) y Sánchez y Propin (2000); y sobre algunos aspectos de las condiciones de la población y el uso de recursos en Majahual, que son investigaciones terminadas o en proceso⁷ como las de Cinner (2000) y Amigos de Sian Ka'an (2003). No obstante, es necesario profundizar sobre las condiciones sociodemográficas específicas y su relación con el turismo en general y así examinar el caso de Majahual, como nuevo centro de población en plena expansión con condiciones turísticas específicas que pueden influir en la conformación del espacio turístico, la construcción del espacio social y la articulación de ambos. En esta línea, es necesario considerar igualmente los impactos derivados del paso del huracán Dean en 2007, sobre el

⁶ Los impactos en la migración hacia las zonas costeras son abordados por la línea de investigación del CINVESTAV a cargo de la Dra. Julia Fraga, dentro del cual desarrolla igualmente un análisis sobre la migración en México hacia zonas costeras y su impacto en el ambiente costero ante el cambio climático. Véase: Rivera, Azuz, Villalobos y Alpuche (Compiladores) “*Cambio climático en México, un enfoque costero y marino*”, publicación en proceso.

⁷ La Universidad de Quintana Roo desarrolla investigaciones sobre los procesos migratorios, urbanos y en general geográficos en Costa Maya cuyos resultados serán presentados en el corto plazo, como los de Ballesteros; y también cuenta con resultados del trabajo en campo de estudiantes y tesis, tales como los de Casa Madrid; Navarro (2008); Polanco (2008) y Ken, (2007).



turismo y hacia la población, de manera directa y también como resultado de las afectaciones al turismo que inciden a su vez en la realidad de la localidad y en los ámbitos estatal y regional. El paso del huracán es relevante en tanto puso en evidencia algunas condiciones del modelo de turismo; no obstante, la reconstrucción y reactivación no consideró cambios al mismo.

Majahual constituye desde el año 2000, un laboratorio socioeconómico donde se construyen día a día los espacios, las relaciones económicas, el paisaje y una comunidad. El acercamiento a esta realidad en el momento en que está sucediendo es una oportunidad.

El modelo de turismo de cruceros, que implica la presencia masiva y momentánea -por horas- de visitantes, al que corresponde el caso de Majahual, aunado a la forma de concesión y operación del muelle, que es operado de forma monopólica en la venta de servicios, así como el propio crecimiento de la actividad de turismo de cruceros y de estadía, han propiciado la acelerada inmigración y la conformación de una población con características especiales: habitantes predominantemente en edad productiva, mayoritariamente masculina, procedente de diversos puntos del estado y del país, así como también con diversas nacionalidades; con grado muy diverso de permanencia en el sitio y quienes enfrentan una problemática urbana y social. Asimismo, los efectos sobre la infraestructura y el sistema turístico del paso del huracán Dean y por consecuencia sobre el proceso sociodemográfico, constituyen un punto de inflexión. Las características de la reconstrucción y reactivación, reasumiendo o repitiendo el esquema turístico y espacial previo al huracán, son determinantes para la redefinición o confirmación del proceso sociodemográfico que se observa. Ante esto, puede afirmarse que el acelerado poblamiento de Majahual, derivado del crecimiento de la actividad turística, no sólo debido al movimiento generado por los cruceros sino también por turismo de estadía, fue conformando una “comunidad” con características específicas a su interior, en la construcción de su espacio social y en la forma de articulación de éste con el espacio turístico, en un proceso detenido por los efectos del paso del huracán Dean y reasumido posteriormente, que es necesario y oportuno observar y analizar en sus características y consecuencias.



Objetivos

El objetivo general de este trabajo es:

Definir el proceso de integración de la población en Majahual, sus características y condiciones socioeconómicas, la construcción de su espacio social y la articulación con el espacio turístico, estableciendo la vinculación con el modelo de desarrollo turístico del área, de sol y playa y con la modalidad de cruceros, en las condiciones previas y posteriores al paso del huracán Dean en agosto de 2007. Esto se relaciona con el imaginario de la población sobre el desarrollo turístico y su propio desarrollo.

Para alcanzar este objetivo, será necesario el logro de los siguientes objetivos particulares:

- a) Definir el contexto histórico, geoeconómico y turístico.
- b) Analizar el modelo turístico dominante en Quintana Roo.
- c) Describir las características y tendencias en el modelo de cruceros en general, para el caso de México y su desarrollo en Majahual.
- d) Analizar las características de la construcción del espacio social en Majahual y su articulación con el espacio turístico, así como la relación con lo que esperan los protagonistas sobre el desarrollo turístico y sobre su propio desarrollo.
- e) Definir las características sociogeográficas de la población de Majahual y las condiciones en las que se realiza su integración.
- f) Concluir sobre las características socioeconómicas de la comunidad de Majahual y la relación con el modelo de desarrollo turístico

Hipótesis

De acuerdo a la hipótesis del trabajo:



Las características y condiciones específicas de la población de Majahual, la construcción de su espacio social y la articulación de éste con el espacio turístico, están relacionadas con el desarrollo del modelo turístico dominante.

Métodos y técnicas

Para los dos primeros objetivos particulares, se realizó un análisis a partir de fuentes bibliográficas y documentales.

El levantamiento de información se realizó con técnicas cualitativas y cuantitativas. En el primero caso, además del análisis bibliográfico y documental, se realizaron entrevistas a profundidad a protagonistas, informantes calificados y tomadores de decisiones; para ello se delineó un mapa de participantes cubriendo el espectro de tiempo de residencia, ocupación y lugar de origen. Al final del trabajo se anexa la lista de entrevistas y el mapa de protagonistas. Se analizaron los resultados concentrando coincidencias a divergencias e intentando definir el imaginario de los protagonistas del poblamiento sobre el lugar.

La aplicación de encuestas, en la investigación cuantitativa, incluyó a un total de 453 pobladores. Para lograr la estimación del tamaño de la muestra, se hizo uso de la siguiente fórmula:

$$n = \frac{n'}{1 + \left(\frac{n'}{N}\right)}$$

Donde:

n= Tamaño de la muestra

n'= Tamaño de la muestra sin ajustar

N= Tamaño de la población⁸

$$n' = \frac{s^2}{V^2}$$

Donde:

n'= Tamaño de la muestra sin ajustar

s²= Varianza de la muestra, expresado mediante el nivel de confianza

V²= Varianza de la población, determinada por el error estándar cuadrático

La muestra cumple con los criterios establecidos del 95% de confiabilidad y un error estándar del 1%.

⁸ Dato obtenido del COESPO, 2008.



No obstante de los valores obtenidos en la aplicación de la fórmula (208 encuestas), se decidió la aplicación de una muestra de 455 pobladores, lo que permite asegurar que la información tiene un nivel de confianza mayor al requerido.

La encuesta consta de 25 preguntas mediante las cuales se expresan las variables de interés para el estudio. El levantamiento de campo fue realizado del 12 al 14 de febrero de 2009, mediante la aplicación del instrumento a través de la modalidad “cara a cara”, visitando a los pobladores de Majahual en sus hogares.

La información recabada fue agrupada en una base de datos que permitió la elaboración de gráficas y tablas que facilitan el análisis y presentación de los resultados.

Existen dos tipos de resultados cuantitativos obtenidos:

- 1) Los resultados referentes a las características generales y particulares de la población y la conformación de su entorno urbano, que dan pie a los resultados generales del panorama social de Majahual.
- 2) El análisis y cruce de información, que permite conocer las particularidades que se presentan en los diversos casos de estudio. Así mismo, los resultados tienen un nivel de información concentrada, y hasta donde es posible e importante explorar, de manera desagregada en rubros específicos.

Cabe añadir que el levantamiento de información es en febrero de 2009, cuando se ha reanudado el arribo de cruceros y el turismo de estadía ha iniciado su recuperación. La información recabada fue interpretada y analizada con base en el marco conceptual.

Paralelamente a lo anterior, se continuó con la investigación bibliográfica y documental para la interpretación de los datos obtenidos.

Partiendo de una visión sistémica del turismo, se privilegia la perspectiva geográfica y social; se hace uso de la cartografía social. A partir de ello se analiza inductivamente el objeto de estudio para establecer conclusiones.



**Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual**



En la primera parte de este documento se describe el contexto y condiciones del problema a examinar. En el primer capítulo se revisa el contexto turístico y geográfico, así como algunas características de la política turística. El segundo capítulo resume las características y evolución del modelo de cruceros para el país y en especial para Quintana Roo, que aloja al primer destino mundial de cruceros.

El tercer capítulo está dedicado a la descripción geográfica de Majahual, objeto de estudio, y a su historia, para describir finalmente la relación del modelo turístico con la comunidad en la construcción de sus espacios. El Capítulo cuatro examina la reconstrucción de Majahual tras el huracán Dean, bajo el mismo modelo y los cambios en las relaciones de la comunidad con el espacio. Se presentan y analizan los datos que resultan de la aplicación de encuestas, sobre las condiciones socioeconómicas de la población.

El último capítulo presenta las conclusiones.



Marco teórico

A continuación son comentados los conceptos principales sobre los cuales está basado este trabajo: el concepto de espacio, de los autores Santos (2000) y Sánchez (1991); espacio geográfico, espacio social y articulación del espacio social, de Sánchez (1991) y Ramírez (2003). También se mencionan otros términos relacionados: territorio, paisaje, configuración geográfica, mencionados en las obras de García y Muñoz (2002), Santos (1996 y 2000), así como de Frolova y Bertrand (2006). Se examinan brevemente los conceptos de turismo, geografía del turismo y espacio turístico mencionados por Pearce (1987), Jiménez (1992, 1998 y 2005), Hiernaux (1999 y 2006), Shaw y Williams (2002), Torres y Gasca (2006), OMT (1998, 1999) y Rózga (2004); así como el concepto de sistema turístico de Molina (1991), Mills y Morrison (1998), Beni (2004) y Jiménez (2005). Igualmente, se hace referencia a la migración, desarrollo regional y desarrollo local, conceptos mencionados por Boisier (1994), Bringas y González (2003), Jiménez (2005) Ramírez (2003), Hiernaux (2002c), García (1979) y Torres y Gasca (2006).

El espacio

En el tema de este trabajo, es la comunidad de Majahual la que construye su espacio (inserto en el espacio producido) del que se va apropiando y que, por lo tanto, también va definiendo al mismo tiempo la forma en que se articula con el espacio turístico. Dicho espacio es definido por el uso que el sector productivo y los propios turistas realizan de él, pero también por la percepción de la comunidad sobre sus alcances y funciones.

Ortega (2000) señala que desde las culturas más antiguas se gesta una cultura del espacio; sin embargo, las prácticas espaciales e incluso la representación del espacio, derivadas de esa cultura y común a todos los grupos humanos, son diferentes a la perspectiva disciplinaria y metódica del espacio que corresponde al análisis geográfico. El espacio es definido por Santos (2000) como el conjunto indisoluble de sistemas de objetos y sistemas de acciones. Sánchez (1991) establece que el espacio es el campo de acción de una variable, humana o física, que se manifiesta asumiendo valores en éste y conformando el espacio geográfico. Ése, deja de ser solamente un espacio físico y se constituye



un espacio social cuando incluye al hombre actuando en él. Esa presencia humana implica siempre la transformación del medio natural, su aprovechamiento, el establecimiento de construcciones físicas y por tanto la articulación del espacio. Por ello habrá una diferenciación, “un espacio social en cada momento y lugar”. Este espacio modificado por obra humana y para sus fines, es un espacio producido (Sánchez, 1991).

En Majahual se vive la experiencia de una comunidad en proceso de integración y de construcción de su espacio, debiendo salvar la sobreposición con el espacio turístico. El espacio producido (turístico) que se expande desde el norte del estado hacia el Sur, bajo una lógica capitalista y como parte de un modelo masivo de sol y playa, es contenido relativamente por las condiciones menos propicias para las grandes inversiones de cadenas de hospedaje; no obstante, es impulsado por haberse constituido por decisión gubernamental, en destino de cruceros, el segundo a nivel nacional.

Los espacios sociales, cambiantes en el tiempo, con su historia propia, conteniendo una o varias formas de espacio, son al mismo tiempo espacio de representación y representación del espacio, de acuerdo a Lefevre (Ramírez, 2003). Majahual representa esta distribución espacial derivada de la lógica del turismo, especialmente de la de los cruceros, y la construcción del espacio por la comunidad en condiciones poco propicias.

Resulta importante diferenciar los conceptos de territorio y de espacio. Territorio es (Lefevre, citado por Ramírez, 2003) una delimitación del espacio geográfico que puede incluir a la litósfera, la hidrósfera y la atmósfera, lo que resulta relevante desde la perspectiva histórica, estratégica, pero también la turística, considerando al sistema turístico en su conjunto y su funcionamiento que implica necesariamente desplazamientos en el tiempo-espacio geográfico, en cualquiera de sus componentes. En este sentido, el proceso de producción del espacio social es un proceso de territorialización.

Para otros autores, el territorio es examinado bajo la perspectiva de la teoría de sistemas, como un geosistema complejo y dinámico, integrado por diversos subsistemas: el natural biótico, el natural abiótico y el sistema cultural (García y Muñoz, 2002).



La territorialización del espacio turístico, su expansión desde el norte de Quintana Roo, las modalidades que asume hasta llegar al Sur, respondiendo en éste a la lógica de los cruceros y turismo de baja densidad, convive y compite con la producción del espacio social.

En ocasiones se denomina espacio a una de las variables que tiene mayor peso sobre el mismo, ya sea que refiera a una variable física o a una conceptual. Por ejemplo, se le llama espacio marítimo cuando predomina el área marítima (variable física) pero también se le llama espacio de poder, en donde el poder es el concepto determinante (variable conceptual). En el caso del espacio turístico se puede considerar que se encuentran ambos elementos, ya que se refiere al alcance territorial de la operación del sistema turístico y también a la concepción de la complejidad del sistema turístico.

Al lado del concepto de territorio se encuentra el de paisaje, como una porción del espacio geográfico caracterizada por una combinación indisociable, pero dinámica de elementos físicos biológicos y antrópicos, que además “es la forma de percepción territorial más generalizada entre la población” (García y Muñoz, 2002).

Puesto que en el paisaje, la presencia y percepción humana son importantes, está relacionado con la construcción social de espacios y no con la definición de espacios geográficos físicos. Al mismo tiempo, el paisaje es la suma de diversos momentos históricos; mientras que el espacio social es un espacio actual, con una función actual.

El paisaje es diferente a la configuración geográfica, puesto que el paisaje es “el conjunto de formas que [...] expresan las herencias que representan sucesivas relaciones localizadas del hombre y la naturaleza”, mientras que la configuración geográfica es el conjunto de elementos naturales y artificiales que caracterizan físicamente un área (Santos, 2000). El paisaje de Majahual resulta precisamente de sus rápidos cambios derivados de la construcción del espacio productivo, del espacio social y de las mismas modificaciones medioambientales, de origen natural y antrópico.

El desarrollo del concepto de paisaje tiene una historia larga que inicia en el siglo XIX, aunque la palabra misma haya sido usada desde el siglo XV, de



acuerdo a Frolova y Bertrand (2006). Dichos autores definen este concepto como el “conjunto de objetos y de fenómenos que se repiten regularmente, sobre la superficie terrestre, ligado a la vez a hechos “visibles” que se remontan a la experiencia común de la observación [...] y a la aprehensión de fenómenos [...] como la estructura del espacio geográfico”. El paisaje es social y natural, subjetivo y objetivo, espacial y temporal, real y simbólico; es un polisistema que agrupa sistemas complejos: sistema natural, social, económico, de representación cultural.

El concepto de paisaje, desde los distintos enfoques de su análisis, tendrá claramente un peso significativo para el estudio del turismo y especialmente para el tema que aquí ocupa; guarda relación tanto con Majahual y su costa como resultado de su historia, así como con el proceso actual de construcción del espacio urbano, social y turístico.

Al respecto se encuentra que, el espacio, como construcción social, es además dinámico y relativo (Santos, 1996). Es dinámico porque si bien el espacio tiene un papel determinante para la integración de elementos y su conformación en espacio social, éste se encuentra en permanente redefinición: “A cada momento se realiza una nueva síntesis y se crea una nueva unidad”, porque el espacio no es un dato estático a lo largo de la historia, sino que es un dato activo que influye a su vez en las acciones y su curso que se transforman continuamente. Ese curso transformado, nuevamente, redefine al espacio de manera circular (Santos, 2000).

El espacio social también es relativo, puesto que si bien la dimensión geométrica de un territorio puede ser constante, su transformación también es constante, su uso cambiante y, por tanto, la percepción del mismo puede ser diferente en el tiempo. Esta relativización tiene que ver con la distancia, la movilidad y la velocidad, y por lo tanto con el contexto histórico, social y tecnológico. Para el tema del turismo esto ha resultado relevante, como lo muestra la historia del surgimiento del turismo masivo en la posguerra, relacionado precisamente con cambios tecnológicos y socioeconómicos relevantes: “La estructura funcional del turismo internacional está inmersa en el contexto económico y político que prevalece en un momento determinado, por



ser el producto de esas condiciones; sus tendencias se han reafirmado o modificado también dentro de ese marco” (Jiménez, 1992).

Esto lleva a señalar la estrecha relación del concepto de espacio social y de geografía en general, con el del tiempo y la historia. La percepción de un espacio puede ser diferente desde distintos puntos en un mismo momento o distinto en diferentes momentos sobre un mismo punto o territorio (Sánchez, 1991). No obstante, es importante tener presente que en esta relación tiempo-espacio existe un tiempo externo, que puede corresponder al contexto y periodización histórica y un tiempo interno, del espacio social y sus procesos. Igualmente, que al hablar de espacio social, se está implicando también que la definición funcional de los componentes del espacio social supone que previamente se ha dado igualmente un proceso de apropiación del espacio (Santos, 1996 y 2000).

Lo anterior resulta relevante para el tema de este trabajo, puesto que en el turismo, los actores comparten un espacio que finalmente es apropiado, construido y transformado. Esta estrecha relación del tiempo y el espacio es fundamental para el análisis geográfico en general y para el estudio del turismo en particular (Propin, 2000). Estas consideraciones son relevantes para el estudio de Majahual, con una dinámica de sus procesos internos de construcción de su espacio muy relacionados con lo que se ha observado en las últimas décadas en el contexto regional, pero que contiene también características específicas como es precisamente ser continuación de esa historia, pero en su proceso específico de construcción del espacio social y productivo.

La utilización del espacio y sus funciones específicas para un fin determinado, están relacionadas con el uso de los recursos físicos, humanos y financieros, es decir, se relaciona con el proceso productivo, con el espacio producido. Sin embargo, al mismo tiempo el uso y funciones del espacio están relacionados con los procesos culturales y sociales en general; y con todo el conjunto se conforma la articulación del espacio. Esto supone igualmente una jerarquización del espacio en uso, y con ello está definiendo la división social de los espacios funcionales relacionados con la producción, pero también con el poder; es decir, se conforma un conjunto articulado de elementos



interrelacionados que reflejan tanto la estructura social dominante como al proceso productivo.

De esta forma, para analizar la articulación espacial es necesario, en principio, contar con la descripción del estado del espacio social en su relación interna en un momento dado, así como con el resto de la sociedad. Es importante considerar el dinamismo de este sistema en el que los componentes de este espacio social están configurándose permanentemente, y, por lo tanto, van transformando la articulación del espacio social y el espacio social mismo. Esto lleva a insistir en que cada relación de la sociedad con su espacio geográfico, es decir, cada forma de articulación del espacio social, es diferenciada y juega un papel para la reproducción de la estructura social. Además “Las relaciones de poder [...] son un factor esencial en el proceso de articulación del espacio” (Santos, 1996 y 2000).

Lo anterior es relevante para el objetivo de este trabajo, que comprende precisamente el análisis del espacio social, su construcción y articulación con el espacio turístico, en el caso de Majahual; y será precisamente a partir de las mismas que se estudiará este caso. Tendrá que partirse de las condiciones y características en las que la comunidad está construyendo sus espacios, que en este caso se definen por su carácter inmigrante, con débiles o incipientes elementos de cohesión interna, dificultades de adaptación y condiciones de calidad de vida (vivienda y servicios), de desaliento al desarrollo de sentido de pertenencia; al tiempo que el paisaje natural y el carácter disponible del empleo constituyen el elemento compartido.

Siendo el espacio social una construcción que se redefine permanentemente, los cambios del contexto histórico que caracteriza las últimas décadas de globalización e impulso a las comunicaciones, ha afectado necesariamente la percepción sobre el espacio y la construcción del espacio social. Aún está en proceso el análisis sobre las implicaciones y consecuencias de esto en los distintos campos (Hiernaux, 1999). Sin embargo, para el turismo resulta trascendente, en tanto supone ineludiblemente una dinámica espacial cambiante en distintas dimensiones, en la que los turistas, las comunidades receptoras y las emisoras, así como los campos asociados están modificando su percepción y su uso sobre el espacio.



Para algunos enfoques, ante el proceso de globalización, los territorios locales desempeñan un papel determinante, dando respuestas concretas a los retos que enfrenta el Estado nacional (Rózga, 2004). De acuerdo a Massey, una de las posibilidades de la globalización (además de la homogenización) es la especialización, es decir, la reafirmación y coexistencia de las diferencias, dependiendo de cómo las diferencias pueden ser incluidas o arraigadas en el espacio (Ramírez, 2003:58).

Geografía y turismo

El turismo es un término en construcción que refiere a un hecho que involucra lo social, económico, ambiental, psicológico, antropológico y geográfico (Jiménez, 1992;) o, en una visión geográfica, es un “sistema de actores, de prácticas y de lugares que tienen por objetivo permitir a los individuos desplazarse para su esparcimiento fuera de su lugar de vida habitual, yendo a habitar temporalmente otros lugares” (Hiernaux, 2006).

No obstante, teniendo presente otro señalamiento de Hiernaux sobre que el turismo no es aún un fenómeno consolidado, “[...] está sometido a fuertes presiones de cambio que afectan la estabilización de las investigaciones que sobre él se realizan [...]” así como su propia definición, cuya discusión está abierta aún. Es, ciertamente, un fenómeno de la relación espacio-sociedad. El turismo no se puede explicar sin el elemento de desplazamiento espacial.

Se retomó el concepto de sistema turístico (Jiménez, 2005), entendiendo que las múltiples relaciones del hecho turístico tienen un carácter sistémico, complejo y dinámico. Esto refuerza la necesidad de la multidisciplinariedad para los análisis del turismo. Si bien la historia y la economía han tenido un peso significativo, en las últimas décadas la geografía ha cobrado mayor importancia en general y especialmente en el turismo, al tiempo que lo ha hecho también la incorporación de enfoques que integran diversas disciplinas.

Respecto del modelo turístico, Pearce (1987), Jiménez (1998), Hiernaux (1999), Shaw y Williams (2002), comentan que, siendo un modelo la reproducción ideal de un fenómeno, el modelo turístico describe la reproducción de las relaciones de producción y de consumo turístico en su entorno socioambiental en particular, y geográfico en general. El uso de estos modelos



resulta de utilidad para analizar la dinámica, relaciones y la interacción socioespacial en casos específicos en los que se desea observarlas, como es el objeto de estudio de este trabajo. Específicamente, se analiza el modelo turístico predominante en Quintana Roo, masivo de playa, y el modelo de cruceros, así como sus características específicas en el caso de Majahual.

Finalmente, se tiene al turismo como “el encuentro entre las personas en el espacio, y de las personas con el espacio”, lo que a su vez “delinea, conforma nuestra comprensión del espacio” (Shaw y Williams, 2002).

El concepto de espacio es un concepto básico para los estudios del turismo o de la geografía turística, no solamente porque éste implica la transferencia espacial de personas, de consumos y pagos, sino también porque supone la misma transferencia de usos del tiempo libre, de estilos de vida y diferenciación social.

El turismo es inseparable de los espacios “en los que es creado, imaginado, percibido, experimentado” (Shaw y Williams, 2002; Propin, 2000). En el “giro geográfico” de las ciencias sociales, la geografía del turismo parece inestable, derivada de la movilidad espacial actual que dificulta su consolidación, e incluso puede señalarse como un campo emergente (Hiernaux, 2006). En el contexto actual, además, la dinámica global rearticula territorios, deslocaliza y relocaliza procesos (Torres y Gasca, 2006) haciendo más complejo este momento de definición del campo del turismo.

En este sentido, el espacio turístico se relaciona tanto con el sistema de producción como con las relaciones de poder. El acelerado crecimiento de la actividad de cruceros guarda relación con estos conceptos, al tratarse de un fenómeno deslocalizado que está influyendo o determinando la dinámica espacial y productiva de comunidades como la de Majahual.

Lo anterior se relaciona también con el concepto de sistema turístico, para el cual se han propuesto diversos abordajes: Molina (1991), Mills y Morrison (1998), Beni (2004) y Jiménez (2005). La coincidencia de los modelos sistémicos refiere las interrelaciones que se verifican en tal sistema.



El sistema es un conjunto de elementos interrelacionados que responden, en diferente medida, a estímulos que se inician en alguno de los componentes esenciales. De este modo, la caracterización del turismo como un sistema asume que las actividades de interrelación que se verifican como resultado de los viajes tienen componentes cuyo comportamiento está íntimamente ligado.

Siguiendo a Jiménez (2005) y este siguiendo a Leiper (1995), propone considerar que el turismo tiene ámbitos específicos que le distinguen en su dimensión geográfica, temporal, conceptual y temática, y que a través de la observación de las interrelaciones que se verifican entre los componentes de un sistema turístico específico, hace posible ordenar su estudio y análisis. Además, ese funcionamiento y sus respectivas interrelaciones, pueden verificarse en diferentes escalas: internacional, nacional y local; cuyos procesos se repiten en cada escala, dando lugar a la recursividad (que se entiende como la secuencia de objetos que se suceden a diferentes escalas). En este trabajo, el objeto de estudio permite ciertamente confirmar la relación sistémica desde lo internacional hasta lo local, especialmente en el tema de cruceros.

También resulta valiosa la perspectiva de la geografía del turismo, en tanto el caso de Majahual presenta una arista relacionada con un proceso de expansión territorial del turismo y especialmente del modelo de sol y playa en el Caribe mexicano, con características propias, pero que puede verse como parte de ese proceso de extensión histórica y geográfica mayor. Se ubica además en el contexto geoturístico más amplio del Gran Caribe, que proyecta las expresiones más emblemáticas del modelo de turismo de sol y playa y de cruceros, incluidos los impactos socioambientales y frente al que es importante identificar las especificidades del momento y condiciones de Majahual.

Los cruceros son uno de los fenómenos explosivos para el que la geografía turística puede aportar interpretaciones; su cualidad de fenómeno deslocalizado, su operación que refleja al propio sistema turístico o sus impactos en la lógica de la globalización-localización, así lo señalan. Y Majahual, convertido en segundo destino de cruceros en breve lapso y convencido de recuperar la posición, es el tema.

La población de Majahual, que magnifica las características y problemática de las comunidades que crecen acompañando la expansión turística, creando



**Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual**



sus espacios, requiere ser estudiada en esas características y sus condicionantes desde el turismo y su modelo.

Este trabajo toma como punto de partida los conceptos mencionados para estudiar las condiciones socioeconómicas de Majahual y su relación con el modelo turístico y los cruceros, en el contexto de la expansión turística y sus impactos en el Caribe Mexicano y el marco del Gran Caribe.



Turismo, desarrollo regional y local

El debate sobre el desarrollo parecería ya interminable, al volver la vista desde las discusiones del crecimiento Vs desarrollo o del desarrollismo en América Latina, al predominio neoliberalismo y sus impactos socioeconómicos. No obstante, sin duda es un tema vigente y una discusión actual. A partir de 1992, a éste se suma el término de sustentabilidad o desarrollo sustentable que actualmente es imposible disociar de tal debate, de la misma forma en que los problemas del subdesarrollo, tales como la marginación y la desigualdad, que siguen siendo “temas” pendientes (Boisier, 1994; Bringas y González, 2003; Jiménez, 2005).

La regionalización se ha entendido, desde una perspectiva, como la división del territorio a partir de datos físicos y sociopolíticos. Es uno de los mecanismos para realizar análisis territorial que da a las regiones un contenido descriptivo; en este sentido, solamente es una herramienta. Ramírez (2003) señala algunas concepciones de la regiones y la regionalización: la ciudad como centro de la región, de Von Thünen; la arquitectura urbana en los enfoques, de Mumford; la ciudad como ente vivo, de Christaller, o la perspectiva sociológica sobre el comportamiento social de los agentes en la definición de las regiones.

La lógica de cada enfoque deriva de su visión, por ejemplo, hacia la reconstrucción (europea), para la aplicación de recursos (la sociológica) o la definición desde el humanismo, más preocupado por lo que sucede internamente. En el posmodernismo, señala la misma autora, se presenta un acercamiento territorial a partir de lo local, es decir, marca una tendencia a abandonar el concepto de región por lo local. Por otro lado, en el contexto globalizado, se rearticula a la región dentro del esquema económico mundial, aunque las decisiones que determinan esa rearticulación y reconfiguración son de carácter exógeno (Hiernaux, 2002c).

El concepto de desarrollo regional surge en el siglo XX, debido a los esfuerzos por resolver las desigualdades generadas por el desarrollo capitalista, y en este sentido tiene una connotación clara de definir una unidad territorial para impulsar objetivos de desarrollo a través de la planeación. Es decir, mientras que la regionalización delimita un territorio, el desarrollo regional



pretende transformar el territorio (Ramírez, 2003). En América Latina y especialmente en México, el desarrollo regional cobra una presencia importante como concepto y como herramienta. Hasta los años ochenta, las políticas de desarrollo regional estuvieron dirigidas a mitigar el problema de desigualdades regionales y la desarticulación regional; entre los años setenta y el año 2000, los objetivos fueron atender las crisis regionales, la desigualdad y la rearticulación internacional; y a partir de entonces la lógica se orienta al desarrollo de capacidades locales y regionales, así como a la competitividad regional (Gasca, 2006).

El proyecto turístico de Cancún en los años setenta, ha sido examinado como parte de una política de desarrollo regional (García, 1979). De esta manera, el abandono del intervencionismo estatal y la asimilación al contexto económico mundial altera esa presencia de la política regional y lleva a una revisión y transformación de la misma, para adaptarla a las necesidades de vinculación con el capital global. El esquema consiste ahora en la articulación de lo local y lo regional directamente con lo global (Torres, 2006).

Esta interpretación resulta interesante al examinar el caso de centros turísticos como Majahual, cuyos componentes podrían estar guiando precisamente hacia una lógica de este último tipo, cuando el objetivo de la política gubernamental es convertir a la pequeña localidad de Majahual en destino internacional de cruceros y de turismo de baja densidad, suponiendo un impacto para el desarrollo local-regional. O, de otra forma, los gobiernos nacionales y estatales se esfuerzan por lograr una inserción en el sistema turístico internacional, vinculando sus destinos o productos con la dinámica mundial de la propia actividad o de las inversiones turísticas.

Se puede hablar de desarrollo local cuando se generan o refuerzan dinámicas sistémicas de escala local, por ello, su estudio exige la multidisciplinariedad y exige una intervención territorial. Este concepto, que acompaña a la visión posmoderna (Ramírez, 2003) y ha sido revalorado, no solamente a partir de la geografía sino en las ciencias sociales en general, se redescubre tras la crisis del modelo fordista; implica una visión del desarrollo "ascendente", es decir, que parte desde abajo, desde lo local, al contrario de la visión tradicional o descendente y forma parte de la recomposición de la política



y la ciudadanía implicadas en el contexto de la globalización. Lo local deriva de un sistema o varios sistemas de actores integrados en función de un objeto u objetos (social, político, productivo, etc.); supone un ingrediente de identidad y se transforma en el tiempo. Este concepto será retomado para medir su posible aplicación para el caso de Majahual, que es objeto de este estudio, que por un lado tiene una lógica interna específica, pero al mismo tiempo es parte de un modelo, planes y programas regionales.

En Majahual, la integración y la propia identidad están en proceso de construcción, por lo que resulta difícil su integración en función de su objeto para incidir en la definición de su desarrollo. Frente a ello, los planes y programas regionales han sido definidos desde otro nivel (estatal, regional, nacional). La pregunta en este sentido es si se están creando las condiciones para que la localidad misma tenga los elementos para opinar y redefinir su “desarrollo” o seguirá siendo una política regional tradicional, que parte de definiciones externas y establece objetivos también desde el exterior.

A continuación será abordado el tema principal de este trabajo, partiendo de estos conceptos, iniciando por la descripción del contexto histórico, turístico, geográfico.



CAPÍTULO I: CONTEXTO



I.1. El Contexto geo-turístico

Para el estudio de la expansión del turismo, que inició con Cancún y que fue evolucionando hacia la Riviera Maya para continuar hacia el sur, a Costa Maya, bajo un modelo masivo, resulta necesaria una revisión del contexto geohistórico y turístico en el que se desarrolla; con el fin de entenderlo en sus características y consecuencias, como son las condiciones en las que se va conformando una comunidad, a partir fundamentalmente de la inmigración impulsada por este crecimiento a lo largo del litoral quintanarroense.

En este capítulo se resume el contexto mundial y regional, así como la evolución del desarrollo turístico en Quintana Roo, sus características y algunos de sus impactos. Esto se relaciona con la política turística presente a lo largo de tal evolución.

I.2. El Gran Caribe y el Caribe Mexicano

El contexto regional de los procesos de desarrollo turístico en el Caribe Mexicano está conformado por un panorama de expansión sostenida del turismo en los países del Gran Caribe (OMT, 1998, 2008), con el predominio del modelo de sol y playa en esa misma región (Hiernaux, 1999a y 2001) y la presencia definitoria del modelo de cruceros. En este sentido, la expansión del turismo, la dinámica del flujo internacional de inversiones y la intensa migración interna e internacional derivadas de la actividad, son también impulsadas por tendencias socioeconómicas y culturales internacionales. De esta forma, el análisis del caso del sur de Quintana Roo no puede considerarse aislado de tal contexto, sino que, contiene elementos y expresiones del mismo. No obstante, la evolución del Caribe Mexicano muestra cómo, dentro de ese contexto, presenta características específicas y condiciones de impulso propio.

A continuación se describe el desarrollo del turismo en el Caribe Mexicano, inserto a su vez en el *Gran Caribe* y su ubicación como destino de sol y playa. Se señala cómo, a pesar de los impactos y condiciones, es visto como una experiencia exitosa que se replica desde Cancún a la Riviera Maya para continuar hacia el Sur, con la puesta en marcha del muelle de Majahual.



El *Gran Caribe* es un término que expresa la problemática geohistórica del Caribe: las dificultades de su definición que obligan a acompañar de adjetivos al nombre de diversos significados. La discusión sobre la definición del Caribe es un tema presente y relevante en la actualidad y lo ha sido por décadas (Gaztambide, 1997).

La perspectiva geohistórica, geopolítica, geoestratégica o geocultural define de manera diferenciada a esta región, delimitándola también de forma distinta. El carácter estratégico de esta área, a lo largo de la historia mundial y especialmente en el período colonial, representó la fragmentación, división y subregionalización del Caribe. Las metrópolis que durante la colonia dividieron al Caribe, siguieron propiciando esta división a través de sus políticas comerciales y culturales prácticamente hasta la actualidad.

“El Caribe” puede ser visto no solamente como el Caribe de la pequeñas Antillas o el de las grandes Antillas, como el insular o el continental, como parte del área estratégica de Estados Unidos, como la ruta de navegación comercial, o como el área heredera de las plantaciones y por ello de la cultura afro-indio-europea; sino que para efectos económicos y sobre todo culturales, ha sido y es identificado como el Caribe inglés, el francés, el holandés, el estadounidense o el español, como lo muestran su historia y el esquema de organización internacional de la región (Pierre-Charles, 1998).

El Gran Caribe es un término que pretende ser incluyente, incorporando a todos los territorios. Existen otras formas de referirse a toda el área que es bañada por las aguas del Mar Caribe, como el que se refiere a los países de la *Cuenca del Caribe*; no obstante, por haber sido un término utilizado por los gobiernos norteamericanos en temas estratégicos para su política de seguridad (durante el gobierno de Reagan, en un caso relativamente reciente), es rechazado por diversas perspectivas de la región y al menos visto con distancia desde otras ópticas (Pierre-Charles, 1998).

Después de una historia de proceso tardío de independencia de algunos países, de reafirmación de vínculos de pertenencia a sus metrópolis coloniales, en otros casos, y de agrupamientos político-económicos subregionales que



confirmaban esos vínculos (como el CARICOM, por ejemplo)⁹, fue conformada la Asociación de Estados del Caribe (AEC) el 24 de julio de 1994 en Cartagena de Indias, Colombia, con el propósito de “promover la consulta, la cooperación y la acción concertada entre todos los países del Caribe”. De manera significativa, es relativamente reciente la creación de este organismo gubernamental, integrado por veinticinco Estados miembros, tres “asociados” que no son Estados independientes, y “observadores”¹⁰.

El Gran Caribe, término impulsado por la AEC¹¹, aunque de un uso más extendido, se define entonces como la región del Mar Caribe y todos los países, territorios o colonias bañadas por este mar. La siguiente ilustración es la presentada por la AEC en sus documentos oficiales y en su portal de internet, señalando a los Estados miembros y también a las organizaciones subregionales de las que forman parte¹²:

⁹ La división del Caribe, derivada de los antecedentes en los vínculos coloniales, puede verse en el ejemplo de la organización de las ex colonias británicas: la British West Indies Federation fue integrada en 1958; una vez que sus integrantes lograron la independencia conformaron en 1968 el Acuerdo de libre comercio Caribbean Free Trade Association (CARIFTA), convertido desde 1973 en Caribbean Community o CARICOM, que agrupa a 15 estados miembros y cinco asociados. Estas diferencias en la comprensión de lo que es El Caribe sucede incluso al referirse a una subregión: “el Caribe inglés”, puede ser entendido como los territorios que forman parte de la Gran Bretaña y que no son independientes; no obstante, también podrían señalar a los países y territorios que fueron posesiones de la Gran Bretaña; finalmente, podrían estar agrupando a los países y territorios de habla inglesa.

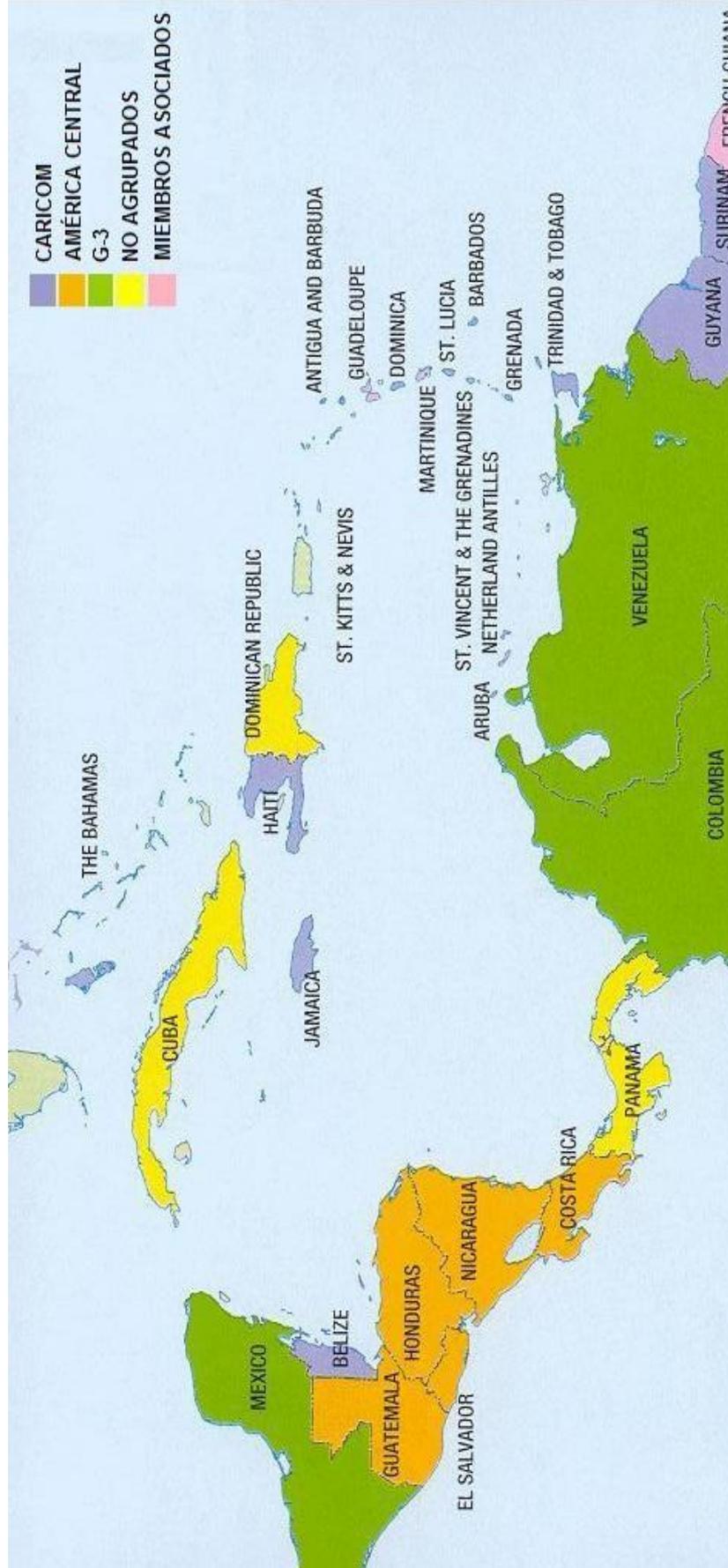
¹⁰ Los “observadores” son los países con colonias o posesiones en el Caribe y que son incluidos con el objetivo de inclusión.

¹¹ Recientemente, este es el primer esfuerzo para reunir de manera incluyente a todos los países de la región del Caribe. Esta organización es la que más ha propiciado el uso del término de Gran Caribe y tiene como propósito “fortalecer la cooperación regional y el proceso de integración, para crear un espacio económico ampliado en la región; preservar la integridad medioambiental del Mar Caribe, considerado como patrimonio común de los pueblos de la región; y promover el desarrollo sostenible del Gran Caribe. Sus áreas focales son en la actualidad el comercio, el transporte, el turismo sustentable y los desastres naturales” (AEC, 2009); temas que reflejan la realidad y prioridades de la región. No obstante, la AEC debe enfrentar la realidad de cierta fragmentación mencionada, que al mismo tiempo desea superar. Sus miembros están comprometidos con organizaciones subregionales que muchas veces parecen ser más importantes y activas, al menos en cuanto a coordinación económica. Esto aplica también para el tema del turismo, la principal actividad (González, 2007), pero también para los procesos sociales y culturales en los que la diversidad enriquece pero también dificulta la integración regional.

¹² Al pie de la ilustración, se expone lo siguiente: La Zona de Cooperación del Gran Caribe fue establecida en reconocimiento del espacio geográfico común que comparten nuestros Estados, Países y Territorios, y de los intereses y objetivos comunes que de ello se derivan. La Zona de Cooperación del Gran Caribe consiste de acciones conjuntas en las áreas de prioridad de la AEC, es decir, Comercio, Turismo Sustentable, Transporte y Desastres Naturales.



Ilustración 2. Estados que conforman el “Gran Caribe”



Fuente: Asociación de Estados del Caribe (2007).



Para el tema de este trabajo, lo anterior es relevante porque el Caribe ciertamente es uno y muchos “Caribes” a la vez, sobre todo desde la perspectiva de su definición geocultural que implica a sus raíces culturales comunes, pero también las identidades locales o subregionales y, por otro lado, aquellos vínculos lingüísticos, políticos y comerciales primordialmente, que lo fragmenta y que dificultan la integración. No obstante, esta región cuyo rasgo común inicial fue el sistema de plantaciones y que por siglos continuaron siendo economías monoproductoras exportadoras, comparten desde hace casi tres décadas, la concentración de sus economías en el turismo (finalmente otra forma de monoproducción exportadora). Esta es una característica bastante clara de la región y en ella se inserta “la tercera frontera” o el Caribe Mexicano, formando parte de esta región, de su actualidad socioeconómica.

Al hablar de turismo en el Caribe, debe referirse no solamente a las islas o a los destinos más emblemáticos, sino al Gran Caribe que apuesta individualmente y como región al turismo como una de sus vías para el crecimiento económico y para el desarrollo, que es frágil o vulnerable tanto en términos ambientales, como en económicos y sociales. Es en esta región en donde el Caribe Mexicano se inserta en lo socio-económico-turístico.

I.3. El turismo en el Gran Caribe

Para las economías de los países del Gran Caribe, el turismo aporta la mayor parte de su PIB y por ello constituye una actividad estratégica y prioritaria; sin embargo, ésta representa apenas un pequeño porcentaje de la actividad mundial. En el año 2006 el Caribe recibió al 2.3% de los turistas a nivel mundial, 2.2% en el año 2007 y 2.1% en 2008. No obstante, en el contexto continental el Caribe es importante y se ubica como la región turística mejor identificada (Ayala, 2004), habiendo reportado en 2008 el 13% de las llegadas de turistas del continente americano (OMT, 2009). El Caribe recibió 19 millones 510 mil turistas en 2008 y 22 mil 812 millones de dólares por concepto de turismo (OMT, 2009).

El crecimiento de la actividad en el Gran Caribe ha sido constante en la última década; aún en periodos críticos, como es la crisis iniciada en 2008, si bien redujo su ritmo, el turismo no dejó de crecer en el Caribe. A la actividad turística se suma el intenso flujo de visitantes en el área, por el arribo de



visitantes de cruceros que ubica al Caribe a la cabeza de los movimientos a nivel mundial. Como se verá más adelante, si se considera solamente la actividad de cruceros, el Caribe es el destino mejor posicionado y representa un importante porcentaje del 41% de arribos del total mundial, lo que expresa su importancia en el mercado internacional y puede dar una idea del gran impacto que representa para los destinos de cruceros del mundo que reciben a estos visitantes¹³. En 2005 se realizaron 14 millones de viajes de cruceros en el mundo y se espera que esta demanda se duplique para la próxima década (OMT, 2007). El número de turistas, visitantes o el monto de ingresos, además de ser importantes en términos de la región, lo son también para las economías individuales de los países del Caribe.

Para Hiernaux (1989), un modelo de desarrollo turístico implica un conjunto de estrategias para el logro de fines determinados, por ciertos actores. Tras la segunda posguerra surgió con gran impulso el modelo “fordista”, que es llamado de esta manera el hacer un símil con el proceso industrial, e implicó también en el turismo una producción masificada, grandes empresas y bajo una racionalidad taylorista de la producción (de servicios), acompañada de la participación del Estado regulador y promotor (Hiernaux, 1999 y 2001 y Jiménez, 1998). Este turismo de masas eclosionó en Europa y Estados Unidos y de ahí se permeó hacia otras regiones, convirtiéndose en predominante a partir de los años cincuenta. Este modelo de turismo masivo, de sol y playa, es al que corresponde la actividad turística en el Gran Caribe. Algunos destinos emergentes en la costa continental caribeña, por ejemplo en Nicaragua, se están desarrollando con el mismo tipo de inversiones, de infraestructura, para un mercado similar; es decir, bajo el mismo modelo.

Desde luego debe mencionarse el esfuerzo de Costa Rica que buscó posicionarse como destino alternativo, sustentable. No obstante, al margen de los análisis críticos sobre si ese modelo es sustentable, incluso en algunas zonas de Costa Rica se dan inversiones que corresponden al modelo masivo, especialmente en la actual ola de inversiones turístico-inmobiliarias. De la misma manera, existen proyectos delimitados “alternativos” en distintos países, al igual

¹³ De acuerdo a la definición de la OMT (1999), el turista es quien se desplaza desde su lugar de origen por motivos de descanso, salud, recreación o negocios y tiene al menos una pernocta y un máximo de un año fuera de su lugar de origen, durante el viaje. En este sentido, es visitante y no turista quienes viaja en cruceros y permanecen algunas horas del día en los sitios de arribo.



que otros “exclusivos”; sin embargo, es posible afirmar que en lo general en el Gran Caribe domina el turismo masivo de sol y playa.

En el marco del Caribe y tras estudiar éste y el contexto mundial del turismo, así como las posibilidades en todo el territorio nacional, se eligió a Cancún hace más de cuatro décadas para desarrollar un destino turístico bajo el esquema de Centro Integralmente Planeado (CIP). El Banco de México fue el que realizó todos los estudios previos, eligió el sitio y delineó el proyecto; creó el Fondo Nacional de Infraestructura Turística (INFRATUR) en 1969, para el financiamiento y desarrollo de este y otros proyectos (Ixtapa y posteriormente Los Cabos). En 1970 se instaló el primer campamento de construcción y en 1971 obtuvo un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo. A pesar de las dudas sobre el proyecto este continuó con el gobierno de Echeverría. En 1974 INFRATUR se convertiría en FONATUR.

El origen del proyecto Cancún se ubicó también dentro del modelo mexicano de desarrollo turístico que, buscando un impacto regional en zonas deprimidas a través de los “polos de desarrollo”, en la década de los setenta llevó al diseño de los primeros destinos planificados llamados CIP, que incluyeron a Cancún junto con otros cuatro centros desarrollados por el Estado mexicano. Su función última, sin embargo, era la captación de divisas para impulsar con ellas el proceso de industrialización. (Jiménez, 1998: 14-24; Hiernaux, 1999; Torres, 2002). Como se verá, esto ha cambiado en la actualidad.

En una primera etapa Cancún, siempre dentro del modelo de sol y playa en el que se gesta, es un proyecto gubernamental que será apoyado con inversiones gubernamentales directas en servicios turísticos como hotelería y no solamente con la creación de la infraestructura urbana y de comunicaciones. Esto fue necesario mientras el capital privado nacional o internacional se convencía del proyecto y se activaba. Durante la siguiente década, en los ochenta, el panorama sería diferente; las inversiones nacionales e internacionales crecían a un ritmo acelerado, al mismo tiempo que la visión neoliberal de México y de su entorno internacional dominante llevó al gobierno mexicano hacia la privatización y la desregulación. Fue en esta fase cuando se disparó en Cancún el crecimiento de la inversión, de la oferta hotelera, de



servicios y la inmigración, con los consecuentes desequilibrios urbanos y ambientales (Fernández de Lara, 2009). Esto sucedió en un ambiente de crisis económica y social en México, convirtiéndolo precisamente en isla de posibilidades de empleo, de inversión segura y rentable, así como de generación de divisas y recursos.

El paso del huracán Gilberto en 1988 detuvo momentáneamente el crecimiento, sin embargo, éste se retomó posteriormente de manera acelerada. Para el destino, la década de los años ochenta también representó una mayor masificación y densificación. A través de la lógica del proyecto y de la forma de comercialización del territorio, el modelo magnificó el esquema para el uso del espacio en el litoral, entregando el control de la playa y de su acceso al hotel, permitiendo en esta etapa la apropiación privada de la línea de playa por *enclaves de lujo* (Hiernaux, 2001). Este modelo se encuentra en la mayoría de los destinos del Gran Caribe¹⁴.

Lo anterior resulta relevante para la articulación del espacio social con el de producción (Santos 1996 y 2000). La utilización del espacio y las funciones definidas para un objetivo determinado, relacionadas con el uso de los recursos físicos, humanos y financieros, es decir, con el proceso productivo y el espacio producido, pero también con los procesos culturales y sociales en general, constituyen la articulación del espacio. En este caso, esto determina la división social de los espacios funcionales, relacionados con la producción pero también con el poder (Sánchez, 1991). El turismo en el modelo masivo de sol y playa implica el uso del espacio por el turismo, más allá del espacio producido (los espacios de recreación, públicos, de transporte y comunicación).

En este sentido, el proceso de expansión turística en el Caribe Mexicano por medio de este modelo masivo, corre paralelo con el resto del Gran Caribe, con algunas diferencias de tiempo. Las características del modelo masivo en general y en esta región en especial, tienen como punto de partida la masificación del turismo en la posguerra (Jiménez, 1998; Ayala, 2004); pero es a partir de la década de los ochenta cuando se observa en el Gran Caribe una mayor concentración en el turismo por parte de las economías de los países de

¹⁴ El paisaje de playa diferente a esta forma de apropiación, es el que mantiene la playa con un acceso libre y únicamente al otro lado de la vía (la calle) se concentran las instalaciones comerciales y de hospedaje. Un ejemplo es playa Caleta en Acapulco o el centro de Puerto Vallarta; y quizá la más representativa de este tipo de paisaje es Ipanema en Río de Janeiro.



la región, la homogenización de la oferta y del tipo de inversiones, situación que generó competencia entre los destinos, principalmente a partir de la década siguiente.

Durante los noventa, con la incorporación de Cuba a este cuadro y ante su crisis económica, se confirma esta concentración del Caribe en la actividad, el modelo masivo y la competencia entre destinos. Algunos autores lo señalan como la “balearización” de Centroamérica y el Caribe, aludiendo al modelo de turismo masivo y a la sobredensificación del litoral, especialmente a la inversión de las cadenas españolas que habían sido parte importante de ese mismo esquema masivo en España, principalmente en las Islas Baleares. Son esas empresas las que trasladan a esta región sus inversiones, sin modificar las características que llevaron a la declinación de la actividad en su país de origen (Buades, 2006). La incorporación de Cuba a este cuadro, pero también la asimilación al modelo por parte de otros destinos, fue definitiva a finales de los noventa (OMT, 1998).

La década actual es testigo de un crecimiento constante del turismo en la región del Gran Caribe, registrando las cifras más altas a nivel mundial en la mayor parte del tiempo. Adicionalmente, en esta primera década del nuevo milenio, se confirma el posicionamiento de esta región como destino de cruceros.

Al mismo tiempo, a partir de la década de los ochenta y hasta la actualidad, se han presentado cuestionamientos sobre los impactos sociales y ambientales de la actividad turística en la región (Jiménez, 1998; Torres, 2005; Campos, 2004; Brenner, 2007). También pueden ubicarse distintos intentos de respuesta a las mismas, provenientes de empresas, gobierno e instituciones. Estos dos elementos, por un lado la posición del Caribe Mexicano en la dinámica de economías concentradas en el turismo de estadía y de cruceros en el Gran Caribe, y por otro lado los impactos socioeconómicos y ambientales de la actividad, resultan importantes dentro del marco de expansión del turismo.

Desde la perspectiva socioeconómica, el turismo no ha logrado solucionar los históricos rezagos sociales y la desigualdad. Cabe señalar que América Latina y el Gran Caribe es el área de mayor emigración del mundo; en este sentido, el caso de México es bastante conocido y estudiado, pero la mayoría de los países del Caribe también presentan una emigración laboral, un importante



porcentaje de su población viviendo en Estados Unidos y un flujo de remesas con un peso significativo para sus economías (OIM, 2008).

Es posible afirmar que el crecimiento turístico del Caribe Mexicano es parte de la expansión de la actividad en el Gran Caribe, donde bajo el modelo masivo de sol y playa, los años ochenta y noventa fueron testigos de ese gran crecimiento que generó una competencia entre los destinos. La presente década atestigua tanto los esfuerzos de organización y coordinación internacional, como la emergencia y el crecimiento de los cruceros. Siendo parte de esa expansión, tiene una primera posición y desde luego un dinamismo propio. El modelo implica el uso intensivo de los recursos, la inversión primordialmente de cadenas en grandes construcciones y la apropiación del litoral por parte de las mismas (Jiménez, 2009).

El turismo en México, como país, no puede ubicarse como parte del Gran Caribe sin hacer acotaciones respecto de algunas condiciones y características (turismo de frontera en el norte, el turismo urbano en el centro, las diferencias a lo largo del movimiento en el Pacífico, etc.). No obstante, el Caribe Mexicano, como se ha señalado, comparte las etapas históricas, el modelo, los mercados y expectativas con la mayor parte de los destinos del Caribe (Hiernaux, 1999).

En este contexto de crecimiento de la actividad en el Gran Caribe, el Caribe Mexicano tiene una presencia muy significativa en la región. Cuenta con la mayor oferta y el mayor arribo de turistas entre los principales destinos del Caribe¹⁵. En los siguientes datos se observa este comportamiento que lo ubica en primer sitio; también se muestra cómo en 2005, siendo un año crítico por causa del huracán Wilma que azotó Cancún, se refleja la caída del turismo a partir de ese invierno, tomando un año para su recuperación. Sin embargo, lo que se intenta remarcar es que la variación negativa respecto al período 2004-2005 para el Caribe Mexicano (-9%), no logra impactar significativamente la primera posición que lo mantiene entre los principales destinos del Caribe¹⁶. En

¹⁵ La comparación se realiza para los datos del Caribe Mexicano, debido a que no resulta representativo comparar a México como país, frente al resto del Caribe, ni aún en los casos de las Grandes Antillas, Cuba, República Dominicana, Jamaica o Puerto Rico, con una oferta de hospedaje cercana al conjunto de los destinos de Quintana Roo. Es también el modelo de turismo el que los hace comparables.

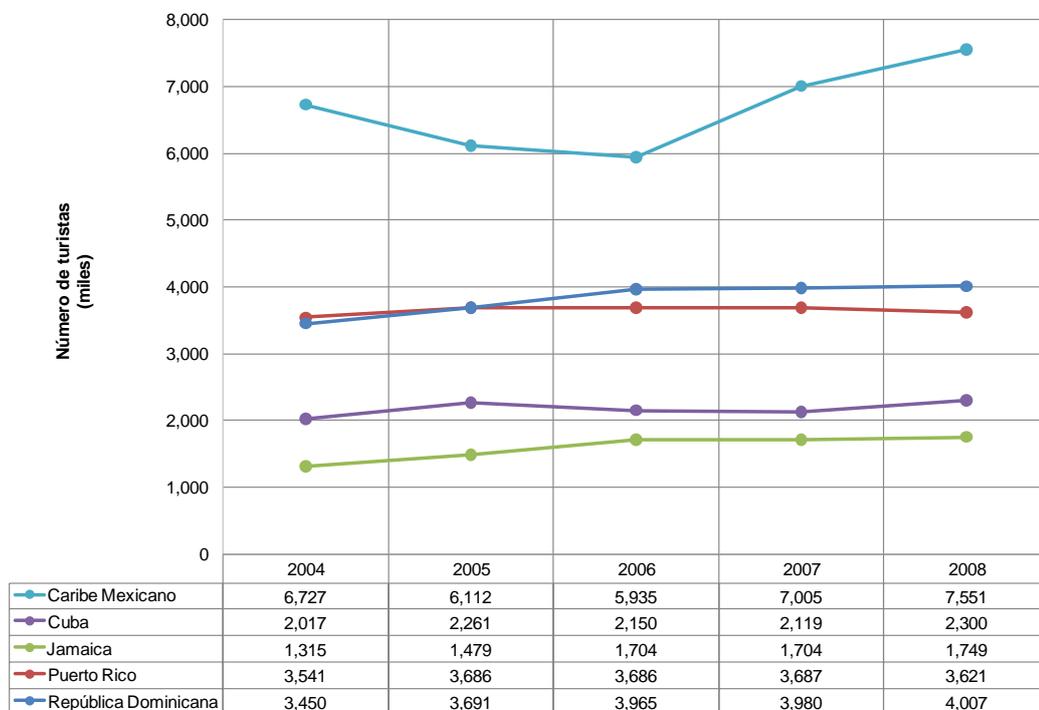
¹⁶ Los países que se enlistan en el cuadro son solamente los que reciben un mayor número de turistas y de ingresos por turismo en el Gran Caribe. Cabe señalar que 2004 fue un año récord para el turismo en todas las regiones del mundo, por lo que ese año se registró un crecimiento superior al esperado, lo que debe considerarse para la comparación con las cifras de los años subsiguientes.



2006 una parte importante de la infraestructura de hospedaje y de comunicación de Cancún permaneció inactiva, en reconstrucción, mientras que la Riviera Maya y los otros destinos en Quintana Roo no se afectaron. En 2007 el huracán Dean destruyó la planta de hospedaje, la infraestructura urbana y el muelle de cruceros en el sur del estado, en Majahual principalmente; sin embargo, esto no alcanza a afectar significativamente ni la oferta de hospedaje ni el arribo de turistas, solamente impactó de manera relevante los arribos de visitantes de cruceros en el estado.

Ilustración 3. Número de turistas a destinos del Caribe (Cifras en miles)

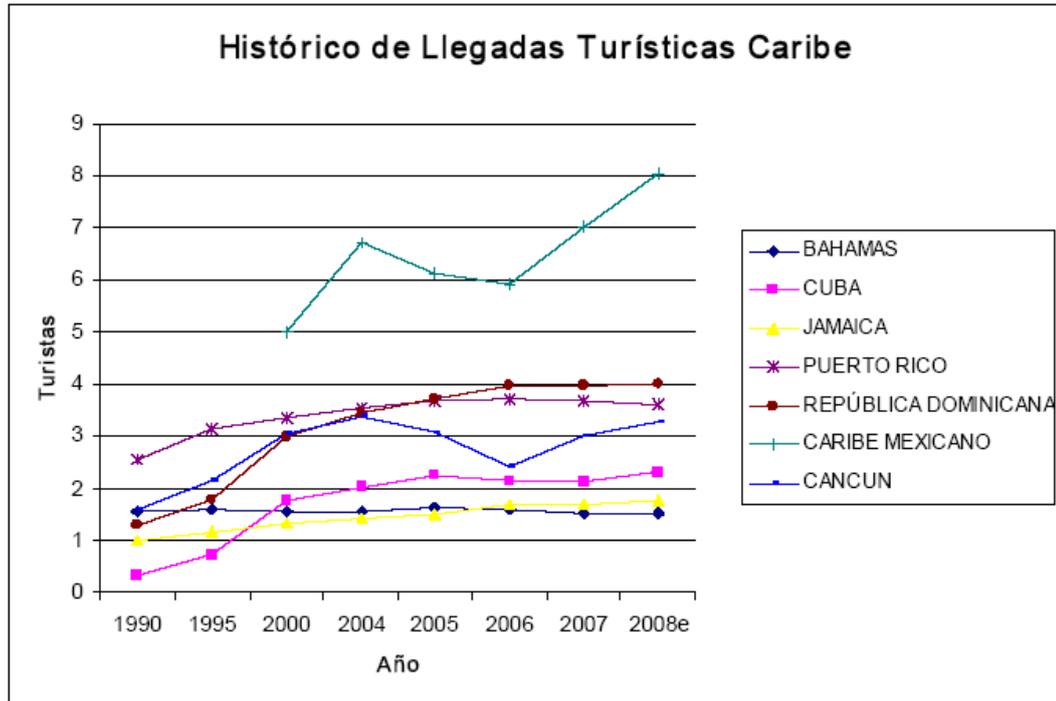
Número de turistas a los principales destinos del Caribe, 2004-2008



Fuente: Elaboración propia, con base en datos del Barómetro de la OMT (2005-2009).



Ilustración 4. Histórico de llegadas turísticas en el Caribe (1990-2008)



Fuente: Boletín Turístico de Cancún de marzo 2009 Vol. 4.

I.4. Turismo en el Caribe Mexicano

Quintana Roo ha sido históricamente un receptor de inmigrantes. Cuando Quintana Roo se integró como territorio en 1902, el gobierno de Porfirio Díaz lo convirtió en prisión política del país y promovió su poblamiento. En 1915 se dio por concluida la Guerra de Castas y Quintana Roo dejó de ser refugio de los rebeldes mayas que se mantuvieron en conflicto por décadas en la península de Yucatán, para convertirse en exportadores de chicle; en el sur de Quintana Roo concentraron su actividad principalmente en esa producción. Además, se calcula que en 1920 el territorio contaba con siete mil habitantes dedicados a producir palo de tinte y maderas preciosas. En 1931 se decretó la disolución del territorio que se integraría por partes a Campeche y Yucatán, lo que generó una movilización de la población (que ya sumaba doce mil habitantes) y su exitosa recuperación del estatus territorial en 1935. Para 1955, la población llegaba a 35 mil habitantes, gracias a una constante inmigración, tanto espontánea como promovida desde la administración federal y la del territorio (Careaga, 1990).

En 1920 existían algunos hoteles en Payo Obispo (hoy Chetumal) que recibían a funcionarios y comerciantes. Los primeros hoteles de Cozumel



iniciaron hacia 1928, lo que se considera el inicio de la hotelería en Quintana Roo (Careaga, 1990) y el principal antecedente de Cancún, que se daba a pesar del aislamiento del territorio con limitadas vías de comunicación. En 1938 se construyó un hotel en Tulum (César, 2006); en los años sesenta Akumal ya era un lugar exclusivo y aislado que recibía turistas.

En el período de 1965 a 1970, Quintana Roo contaba con 88 mil habitantes y tenía una tasa de crecimiento del 6.4%, que superaba a la media nacional de 3.2%, debido a los programas de colonización. En esta época ya se consideraba al turismo como impulsor del desarrollo de Quintana Roo (Careaga, 1990). En 1972 los planes del Banco de México para desarrollar Cancún estaban en marcha, gestionando el concurso del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo (Jiménez, 1992). Contrario a lo que sucedería en los ochenta con la concentración en el turismo, en ese momento se buscaba una diversificación apoyando a la agricultura, la actividad forestal, la ganadería, la producción de miel y la pesca.

En 1959 Miguel Alemán -del Consejo Nacional de Turismo- inauguró el último tramo de la carretera Felipe Carrillo Puerto-Peto y de la carretera Chetumal-Escárcega. Hasta entonces las vías principales de comunicación eran la aérea y la marítima. El Norte del estado estaba escasamente poblado.

En los años setenta, Cancún se convirtió en el nuevo polo de atracción migratoria y con ello llevó al territorio de Quintana Roo a convertirse en Estado de la República en octubre de 1974. De sus tres distritos originales (Norte, Centro y Sur)¹⁷ ese mismo año se integraron siete municipios, incluido el de Benito Juárez (al que pertenece Cancún). En 1993 se creó el municipio de Solidaridad con una porción del territorio continental de Cozumel. Finalmente, en 2008 se creó el municipio de Tulum; con el que actualmente suman nueve los municipios de Quintana Roo.

¹⁷ Los tres distritos fueron: **Norte**: Isla Mujeres, Cozumel y Holbox; **Centro**: Santa Cruz Bravo; y **Sur**: Payo Obispo, Bacalar, Xcalac e Icaiché). Las confusiones de la delimitación, omisión del punto Put y sus líneas, dieron origen a las disputas con los vecinos por los límites territoriales.



Tabla 1. Relación de la población de México, Quintana Roo y el Municipio Benito Juárez 1930-2005.

Evolución poblacional de México, Quintana Roo y Benito Juárez					
Año	Población total en México (en miles)	Población total en el estado de Quintana Roo	Porcentaje de Q. Roo, respecto al total nacional	Población en el municipio de Benito Juárez	Porcentaje de B.J., respecto al total estatal
1930	16,552.70	12,000 a/	0.07%	--	--
1940	19,653.55	18,752	0.10%	--	--
1950	25,791.00	26,900	0.10%	--	--
1960	34,923.10	50,200	0.14%	--	--
1970	48,225.20	88,100	0.18%	2,663	3.02%
1980	60,846.80	226,000	0.37%	33,273	14.72%
1990	81,249.60	493,300	0.61%	163,730	33.19%
2000	97,361.70	874,963	0.90%	419,815	47.98%
2005	104,966.30	1,135,309	1.08%	572,973	50.47%

Fuente: Elaboración propia, con base en:

INEGI. Estadísticas Históricas de México. 1999, Tomo1:33. INEGI. Quintana Roo. VII, VIII, IX Y XII Censos Generales de Población y Vivienda 1950, 1960, 1970, 1980, 1990 y 2000. Estimaciones para los años de: a/1931; 1955. Careaga, 1990.

Como lo muestra el cuadro anterior, en 36 años Cancún no solamente se ha convertido en el centro turístico más importante de México, sino que también ha impulsado el incremento de la población y ha impulsado al turismo como la principal actividad económica de Quintana Roo. Esta actividad se extendió hacia el sur del estado, inicialmente hacia el corredor Cancún-Tulum que recibe el nombre mercadológico de Riviera Maya, y en diez años ha desarrollado una oferta de hospedaje tan grande como la de Cancún, con el mismo efecto de crecimiento que se convierte en el más acelerado de la población a nivel nacional (INEGI, 2005), ya que de 63 mil 752 habitantes en el año 2000 aumentó a 135 mil 589 habitantes en el Censo de 2005. La dimensión del fenómeno conlleva importantes impactos sociogeográficos (Campos, 2006; Hiernaux, 1999; Jiménez, 1998; García, 1979); y continúa en una nueva fase hacia el Sur.

I.5. De Cancún a Costa Maya: La población frente al “éxito” del turismo

El proyecto de Cancún, que como se comentó en las líneas anteriores, inició su fase de desarrollo en 1973, de acuerdo al Censo de Población y Vivienda, de unas cuantas familias de pescadores al inicio del proyecto, en 2005 la población



ya sumaba los 572 mil 973 habitantes, de acuerdo a INEGI (2006), aunque es una cifra que parece subestimar la realidad¹⁸. Esto se va replicando hacia el Sur.

A partir del desarrollo del proyecto Cancún, el turismo se ha definido – al igual que al interior de la mayoría de los países del Caribe – como la principal actividad económica de Quintana Roo¹⁹, abarcando ahora el centro del estado en la franja costera, corredor Cancún-Tulum o Riviera Maya; y finalmente, impulsada por las políticas públicas en el Sur, en Costa Maya.

Aunque, tanto en la ciudad de Playa del Carmen como en el pueblo de Tulum, se conserva una oferta de pequeños hoteles, por el número de cuartos, número de turistas, monto de inversión y apropiación del litoral, predominan las grandes inversiones y grandes hoteles en el área bautizada mercadológicamente como *Riviera Maya* (Véase Ilustración No. 1. Municipios de Quintana Roo y principales destinos turísticos). Este esquema de resorts apropiados de la costa responde no solamente a una disposición territorial específica, casual, en los 90 Km de Puerto Morelos a Tulum, sino a las tendencias de la actividad económica, de acuerdo a las cuales el elemento inmobiliario juega un papel estratégico para las inversiones turísticas (Jiménez y Sosa, 2010).

Al mismo tiempo, predomina y se facilita el esquema de control de la playa por parte de los hoteles, gracias a los accesos –también privados- desde la carretera hacia los grandes complejos. Como parte de este cuadro, el municipio de Solidaridad (al que pertenece Playa del Carmen) registra desde 1995 el mayor crecimiento urbano y de población a nivel nacional (INEGI, 2006), que se refleja por ejemplo en el incremento de 63 mil 752 habitantes en el año 2000, que en cinco años, de acuerdo al Censo de 2005, se convirtieron en 135 mil 589.

Los impactos ambientales y socioeconómicos de este crecimiento guardan la proporción con la dimensión de la expansión turística. En el caso de la Riviera Maya, existía un ordenamiento territorial que fue rebasado, al igual que se dieron

¹⁸ El censo en el año 2005 se realizó después del paso del Huracán Wilma, cuando parte de la población había partido temporalmente, además de que las condiciones no eran de normalidad. En este sentido, el número de habitantes se habría subestimado y con ello se afectaba la asignación de recursos. “Podría afectar el censo del INEGI el presupuesto de Benito Juárez: Alor” *Noticaribe*, 16 de noviembre de 2006, consultado en www.noticaribe.com.mx/cancun/2006/11/.

¹⁹ De manera estricta no es una actividad económica puesto que los turistas consumen bienes y servicios producidos desde otras actividades económicas (OMT, 2000; Hiernaux, D. 2002). Este primer párrafo solamente alude al señalamiento más común de la perspectiva económica (Gobierno de Quintana Roo, 1999).



intentos de planes de desarrollo urbano que nunca organizaron el crecimiento. La creación de infraestructura urbana ha sido insuficiente, por lo que puede afirmarse que existe un desorden en el proceso y fuertes impactos (Campos, 2004 y 2005). Resulta ilustrativo comparar el crecimiento de Cancún, que en 25 años integró una oferta de 25 mil cuartos, acompañada del crecimiento urbano y demográfico correspondiente, mientras que la Riviera Maya ha llegado a la misma oferta en solamente 10 años, concentrando también en ese tiempo la expansión urbana y poblacional y sus impactos, pero además sin un plan previo.

Cancún y la Riviera Maya equiparan su oferta de hospedaje más rápidamente que lo marcado por las tendencias, debido al impacto del huracán Wilma, el cual adelantó el momento en el que la Riviera Maya superaría a Cancún por número de cuartos. Actualmente, la oferta de hospedaje entre estos dos destinos, suma más de 60 mil cuartos. El Caribe Mexicano, que incluye además de Cancún y la Riviera Maya a Cozumel, Isla Mujeres y Costa Maya (al Sur de Quintana Roo), integra la mayor oferta de hospedaje a nivel nacional. También son los destinos que reciben el mayor número de turistas, la mayor cantidad de turistas extranjeros, los que han recibido más inversiones en este campo en las últimas décadas y donde se genera el mayor monto de divisas por concepto de turismo.

Tabla 2. Oferta de cuartos en el Caribe Mexicano

Oferta de cuartos del Caribe Mexicano					
Destino	2004	2005	2006	2007	2008
Caribe Mexicano	56,083	59,998	59,462	68,786	71,726
Cancún	27,522	27,488	23,854	28,218	28,371
Riviera Maya	23,512	26,980	30,705	34,765	36,846
Cozumel	3,738	4,205	3,454	4,373	4,373
Isla Mujeres	1,044	1,058	1,182	1,043	1,890
Costa Maya	267	267	267	387	246

Fuente: Elaboración propia, con base en datos de SEDETUR (2004-2008).

No obstante, como fue mencionado, en este proceso que implica un poblamiento a partir de una acelerada e intensa inmigración, en el que se privilegia la inversión y donde los recursos y el propio espacio “es visto como factor de ventaja competitiva” (Hiernaux, 2001), se presenta una problemática socioeconómica y ambiental, donde:



- a) la población se encuentra en un difícil proceso para conformarse como comunidad (Ayuntamiento de Benito Juárez, 1990; Jiménez y Sosa, 2006);
- b) el rezago urbano, la falta de servicios y de atención, en donde las necesidades son cada vez mayores, y los esfuerzos se concentran principalmente para la infraestructura turística (Campos, 2004) y por último,
- c) la dinámica propia de la actividad turística que conlleva condiciones laborales²⁰ e impactos sociales importantes (OMT, 1997; Brenner 2007; Jiménez y Sosa, 2006; IIT-Universidad La Salle Cancún, 2005).

La ausencia de un círculo familiar grande y redes sociales que brinden formas de soporte, los horarios y días laborales poco propicios para la convivencia familiar, la ausencia de arraigo o la falta de espacios públicos para la convivencia y la recreación son algunos ejemplos de las circunstancias si no adversas, por lo menos inadecuadas para la integración socio-comunitaria y socio-familiar. El permanente flujo de inmigrantes laborales (Sierra, 2006) favorece la permanencia de esta situación en lugar de su evolución más integradora (Jiménez y Sosa, 2006). En este sentido, la construcción del *espacio social* (Santos, 1996 y 2000) es peculiar y resulta de un difícil proceso.

La lógica del modelo ha propiciado una problemática social y urbana, (derivada de las relaciones con las otras actividades humanas y con el territorio (Hiernaux, 1989); la falta o insuficiente planeación, no contar con un enfoque de sustentabilidad en las políticas públicas (la atención a los requerimientos sociourbanos no tiene lugar o representa una baja prioridad) y las inversiones, así como la forma acelerada del proceso, han impedido que los desequilibrios previsibles del turismo (OMT, 1998; Hall, 2004) sean abordados, evitados o mitigados. El mayor crecimiento de la inversión y de la población ha sido subsecuente a las crisis económicas de 1985-1986 y 1994, que parecieran haber convertido a la región, en esos momentos críticos, en el único sitio para invertir sin riesgo y para obtener empleo (Moncada, 2009).

²⁰ Brenner (2007) menciona como problemas de la urbanización turística: el escaso impulso a la economía regional, la degeneración de los ecosistemas costeros, la formación de asentamientos marginados; y sobre el empleo se refiere a su baja calidad y seguridad.



Resulta imposible dejar de sorprenderse ante las cifras del crecimiento demográfico en los “municipios turísticos” del estado e imaginar su significado para las necesidades urbanas y de servicios que representa. Ciertamente no son las inversiones turísticas, de manera directa, las causantes de los rezagos urbanos, de servicios y de atención a la población (Moncada, 2008); pero esas inversiones, promovidas y subvencionadas desde la administración pública, no se acompañan de la creación de infraestructura y servicios que es posible prever que se necesitarán. Esto no sucedió con los 35 años de Cancún, ni en los 15 de Riviera Maya, ni sucede actualmente en Costa Maya.

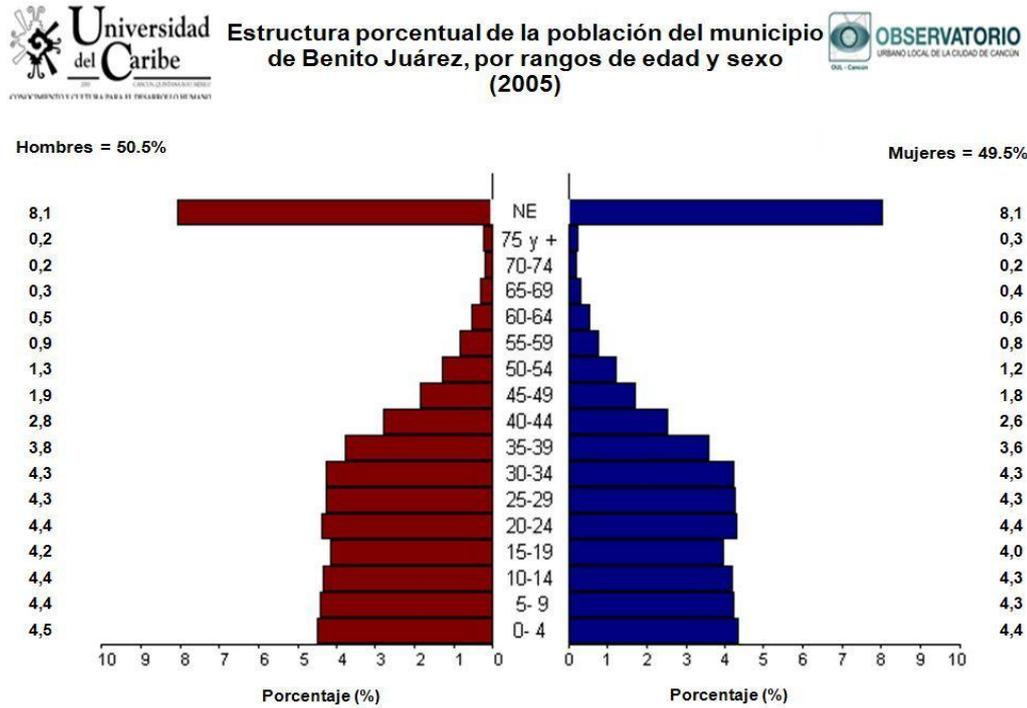
El crecimiento demográfico en Quintana Roo es derivado, por una parte, de la inmigración nacional e internacional, además de una migración interna que desplaza habitantes desde las zonas rurales hacia la costa y agrega el crecimiento por nacimientos de esta población, predominantemente de adultos jóvenes. Se ha conformado una estructura demográfica que magnifica el segmento de población en edad productiva, creando necesidades diversas y cuya satisfacción presenta un constante rezago. Quintana Roo ocupa uno de los últimos lugares a nivel nacional en el ámbito de cobertura escolar de educación media superior y superior. Esta estructura demográfica “especial” y con necesidades también especiales, puede observarse en la comparación de las siguientes pirámides de población.

Resulta notoria una estructura diferenciada para los “polos turísticos” de Cancún (Benito Juárez) y Playa del Carmen (Solidaridad)²¹; mientras que en la estructura de Quintana Roo y el municipio de su capital (Othón P. Blanco) la estructura se mantiene piramidal. En el primer caso, además de Othón P. Blanco, los municipios rurales de Lázaro Cárdenas en el Norte, José María Morelos y Carrillo Puerto en el Centro-Sur muestran datos representativos. Tulum fue decretado municipio apenas en 2008, por lo que se requiere otro tipo de recuperación de datos para compararlo; además se separó de Solidaridad, sin embargo, debido a que también es costero y turístico, puede ser previsible que tenga la misma estructura que dicho municipio. En resumen, la estructura de Benito Juárez y Solidaridad, deriva principalmente del carácter inmigrante de la población y permite afirmar que implica necesidades especiales de la sociedad.

²¹ Para observar la ubicación de los destinos turísticos de Quintana Roo y la división municipal puede verse la ilustración 1.

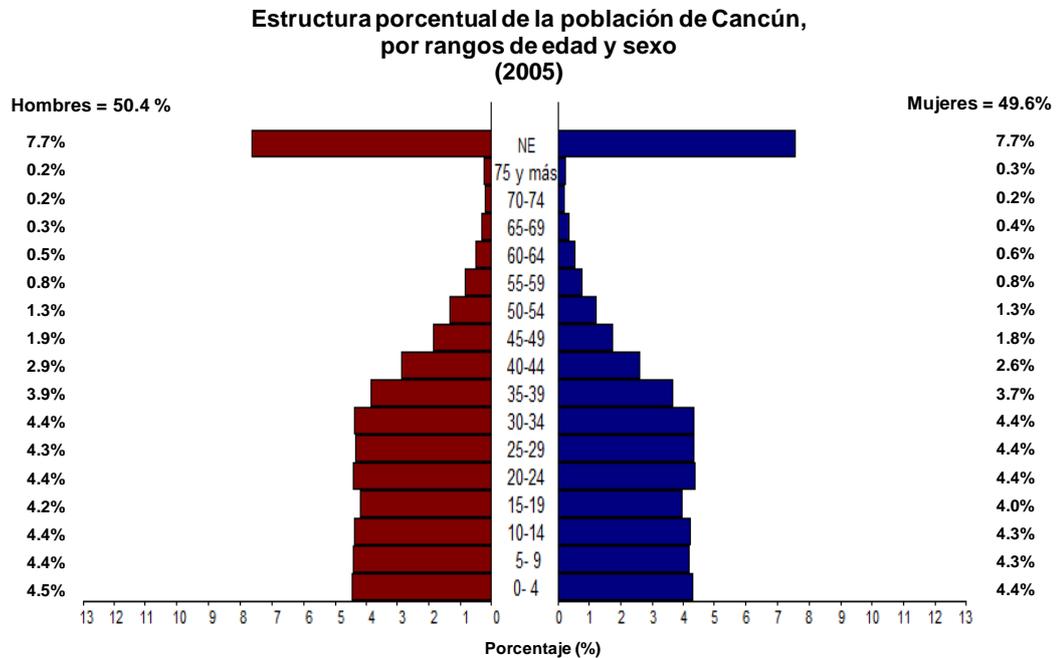


Ilustración 5. Estructura poblacional del municipio de Benito Juárez, 2005



Fuente: Moncada, Pedro (2009). *Diagnóstico sobre desarrollo urbano de la Zona Norte de Quintana Roo*. IMPLAN y OUL.

Ilustración 6. Estructura poblacional de la ciudad de Cancún, 2005



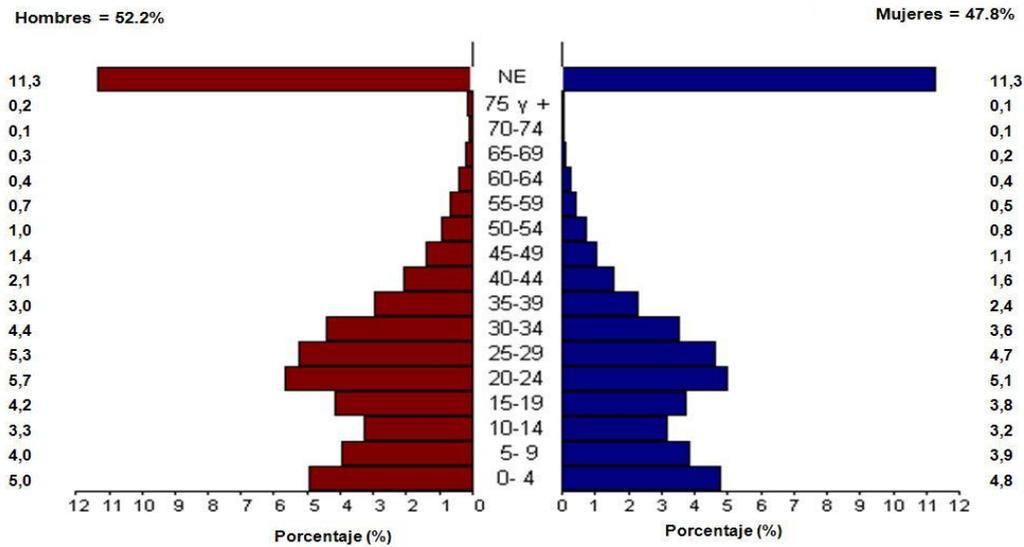
Fuente: Elaboración propia, con base en datos del Censo de Población y Vivienda de INEGI (2005).



Ilustración 7. Estructura poblacional del municipio de Solidaridad, 2005



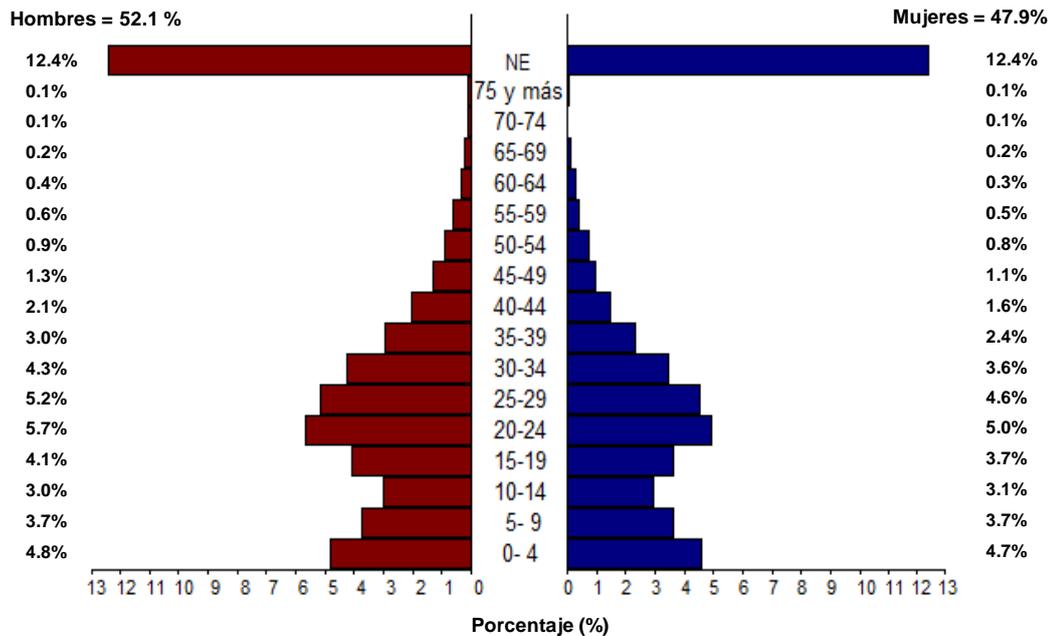
Estructura porcentual de la población del municipio de Solidaridad, por rangos de edad y sexo (2005)



Fuente: Moncada, Pedro (2009). *Diagnóstico sobre desarrollo urbano de la Zona Norte de Quintana Roo*. IMPLAN y OUL.

Ilustración 8. Estructura poblacional de la ciudad de Playa del Carmen, 2005

Estructura porcentual de la población de Playa del Carmen, por rangos de edad y sexo (2005)

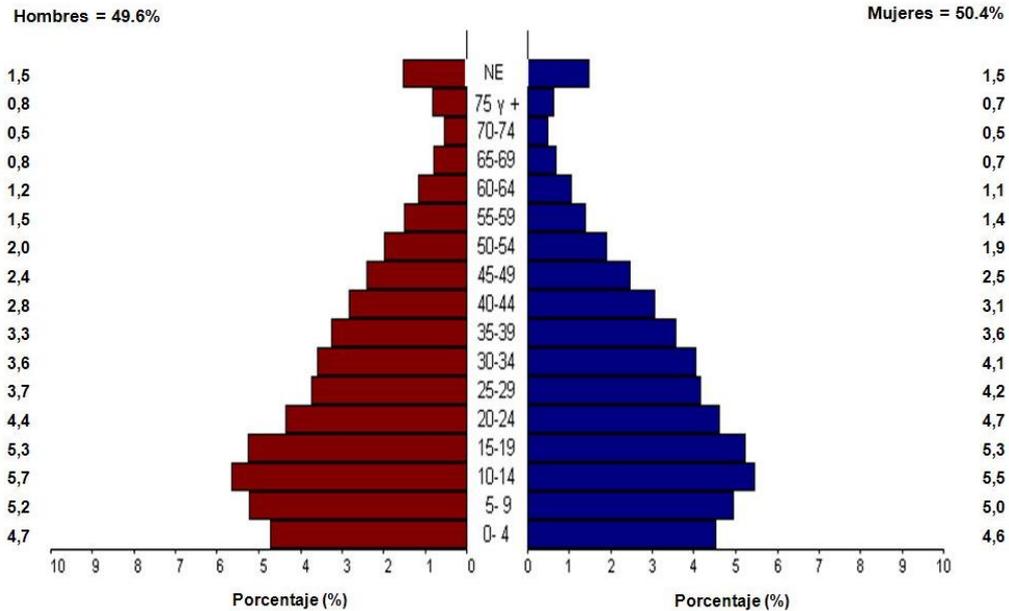


Fuente: Elaboración propia, con base en datos del Censo de Población y Vivienda de INEGI (2005).



Ilustración 9. Estructura poblacional del municipio de Othón P. Blanco, 2005

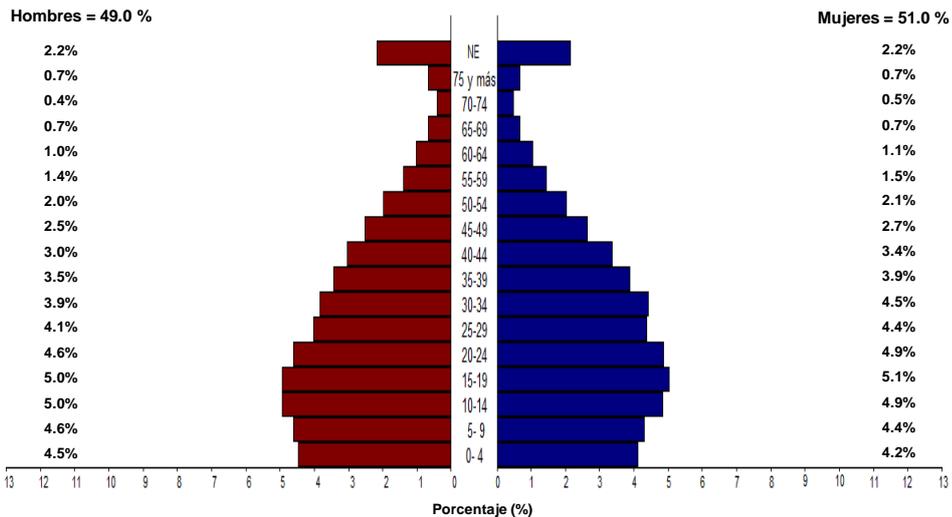
Estructura porcentual de la población del municipio de Othón P. Blanco, por rangos de edad y sexo (2005)



Fuente: Moncada, Pedro (2009). *Diagnóstico sobre desarrollo urbano de la Zona Norte de Quintana Roo*. IMPLAN y OUL.

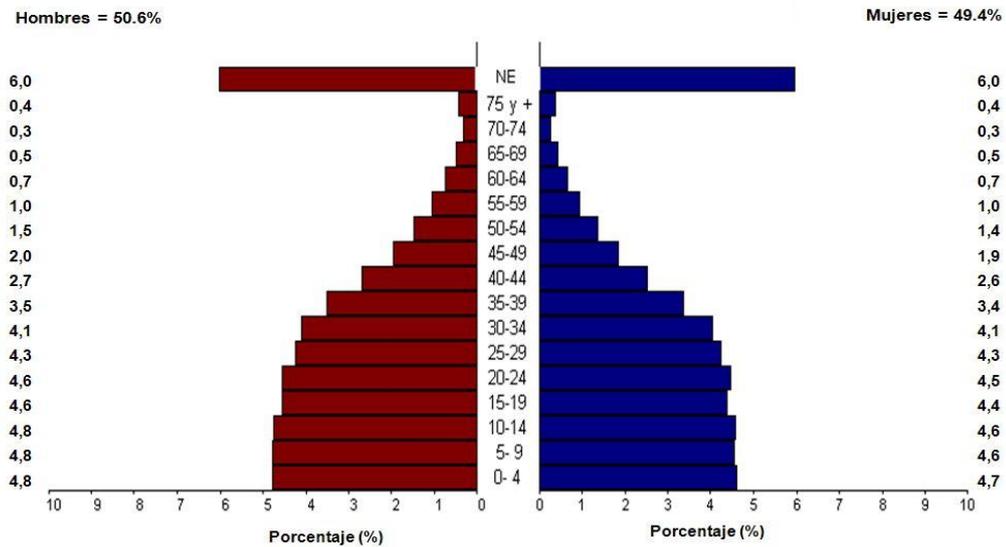
Ilustración 10. Estructura poblacional de la ciudad de Chetumal, 2005

Estructura porcentual de la población de Chetumal, por rangos de edad y sexo (2005)



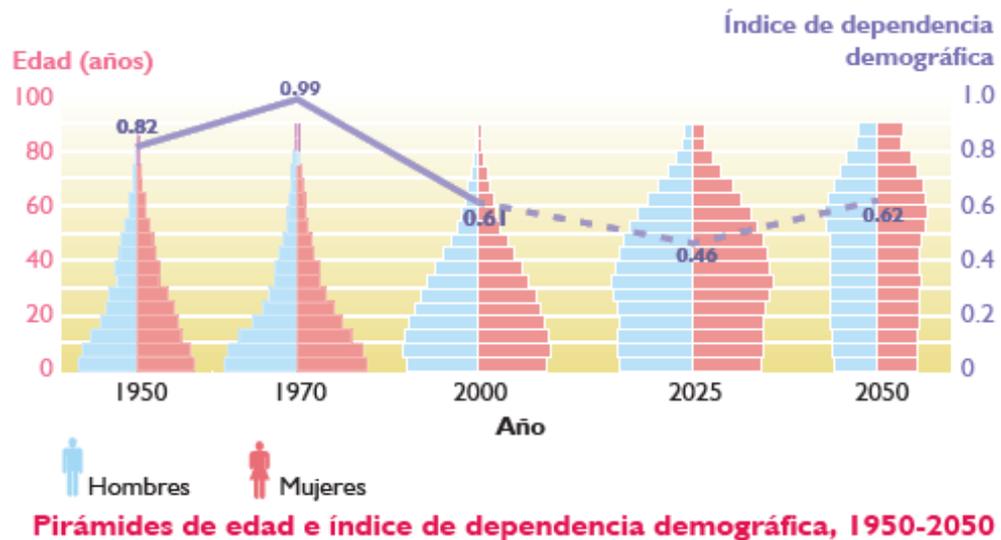
Fuente: Elaboración propia, con base en datos del Censo de Población y Vivienda de INEGI (2005).

Ilustración 11. Estructura poblacional del estado de Quintana Roo, 2005



Fuente: Moncada, Pedro (2009). *Diagnóstico sobre desarrollo urbano de la Zona Norte de Quintana Roo*. IMPLAN y OUL.

Ilustración 12. Estructura poblacional de México (1950-2050)



Fuente: CONAPO (2002). *Proyecciones de la Población de México, 2000-2050*.

Estas ilustraciones muestran la estructura de la población en los destinos turísticos de Cancún y la Riviera Maya, diferente a la “normal” nacional y correspondiente con lo previsto en las siguientes décadas. Esto puede leerse



como un “bono demográfico” adelantado; no obstante, si bien muestra a una población activa y productiva en una alta proporción, esto no corresponde con condiciones más favorables en calidad de vida; no existen las condiciones para cubrir sus necesidades en servicios urbanos, vivienda, educación, salud, y menos aún en cultura y recreación.

En este sentido, resulta muy ilustrativo el siguiente dato: En Quintana Roo, donde existe una mayor participación de la mujer en la PEA respecto al dato nacional y donde se generan recursos importantes (fiscales, ganancias, pagos de seguridad social, divisas), se reporta un incremento en la tasa de muerte materna y las cifras relativas de las más altas en el plano nacional. Este es un dato utilizado en la medición del desarrollo y la calidad de vida (Belló, 2009); es decir, se trata de una población ocupada, productiva, que aporta recursos, pero tiene una calidad de vida que correspondería a un municipio muy pobre al no contar con los servicios públicos y urbanos.

La previsión y la atención a los impactos sociales y ambientales en los destinos, son elementos que requieren atención y solución, aún si se examinara solamente bajo la perspectiva de la competitividad turística. En este punto es conveniente retomar lo señalado por Pearce, respecto a que los impactos sociales del turismo son los resultados de la producción y el consumo turístico que inciden en los componentes de la estructura y el espacio social (Pearce et al, 1996).

Aunque es claro que la actividad turística por sí misma no es la que afecta a la calidad de vida de la población, el conjunto de la política turística y la política y administración del desarrollo urbano y social, sí está determinando esta realidad de la estructura y el espacio social. Adicionalmente, de acuerdo a la OMT y a las propias Operadoras turísticas, los destinos deben tener políticas ambientales y sociales eficientes para mantenerse competitivos (OMT, 1998).

El Banco Interamericano de Desarrollo se ha referido específicamente a Cancún y la Riviera Maya, y los rezagos sociales y urbanos (BID, 2009:7.):

“[...] el modelo original de CIPs, concebido en los años 70, no contemplaba los impactos ambientales y sociales, ni las necesidades de planificación e inversión fuera de los enclaves turísticos, aspectos que también fueron



descuidados en los centros tradicionales de playa. Con el tiempo, la escala alcanzada por algunos destinos y el rezago en planificación e inversión pública, que no ha seguido el ritmo de la actividad privada, han puesto en evidencia la presión del crecimiento sobre el territorio, los recursos naturales y la población local”.

Las conclusiones del documento del BID subrayan el problema de falta de recursos y capacidad de acción de gobiernos locales (BID, 2006:9):

“El rápido aumento de la construcción y crecimiento demográfico en los destinos más exitosos, ha puesto en evidencia las limitaciones que enfrentan las autoridades estatales, y en particular las municipales, para gestionar el crecimiento urbano de forma efectiva y dar respuesta a las necesidades de infraestructura básica y servicios públicos”.

No obstante, la lectura de un sector de la administración pública y gran parte de las empresas, sobre este crecimiento a lo largo de todo el litoral en el norte del estado, es de “éxito” por el monto de inversión que representa, la oferta de hospedaje y servicios y por el número de turistas que recibe. Esto ha implicado que el modelo de sol y playa sea considerado la pauta a seguir y se pretenda continuar con la alta concentración económica en esta actividad en el estado, y al mismo tiempo intente replicarse en otras zonas del país. Es decir, el turismo es visto “como una actividad generadora de divisas, un elemento central del sector de exportaciones y una fuente de ingresos fiscales”, y sólo en ese sentido se le mide y valora, no en el de sus impactos (Campos, 2006).

Cancún y la Riviera Maya tienen un peso significativo a nivel nacional. Para ilustrar la importancia de su crecimiento en el marco de la oferta nacional y de los principales destinos de playa, se presenta la siguiente gráfica. Estos datos confirman que la Riviera Maya inició su crecimiento acelerado en los noventa y en sólo diez años alcanzó la misma dimensión de lo que Cancún acumuló en treinta. También muestran cómo la oferta de Cancún y la Riviera Maya –que aunque con especificidades, comparten un área geográfica, económica, política y parte del mercado- tiene el mayor peso a nivel nacional y determinan en gran parte la evolución de las cifras nacionales (está sombreado 2005, año que muestra los efectos del huracán Wilma).



Tabla 3. Histórico del número de turistas y oferta de cuartos en Cancún y la Riviera Maya (1996-2008)

Datos históricos de turistas y número de cuartos				
Año	Cancún		Riviera Maya	
	Turistas	Cuartos	Turistas	Cuartos
1996	2,311,640	20,197	390,588	3,597
1997	2,621,268	21,683	434,635	4,918
1998	2,664,199	23,581	595,050	10,095
1999	2,818,326	24,610	801,521	12,653
2000	3,044,682	25,434	1,215,727	15,297
2001	2,987,841	26,194	1,504,052	18,731
2002	2,827,406	25,829	1,793,864	21,014
2003	3,062,949	26,404	2,021,989	22,624
2004	3,376,253	27,522	2,418,623	23,512
2005	3,074,432	11,192	2,194,765	26,980
2006	2,431,748	23,824	2,648,673	30,705
2007	3,004,802	27,075	2,836,934	34,765
2008	2,968,710	27,757	3,215,862	36,846

Fuente: Elaboración propia, con base en datos del Barómetro Turístico de Cancún y de SEDETUR.

Tabla 4. Evolución del crecimiento del número de turistas en Cancún, Riviera Maya, Los Cabos y Acapulco: 1986-2006. (Cifras en miles)

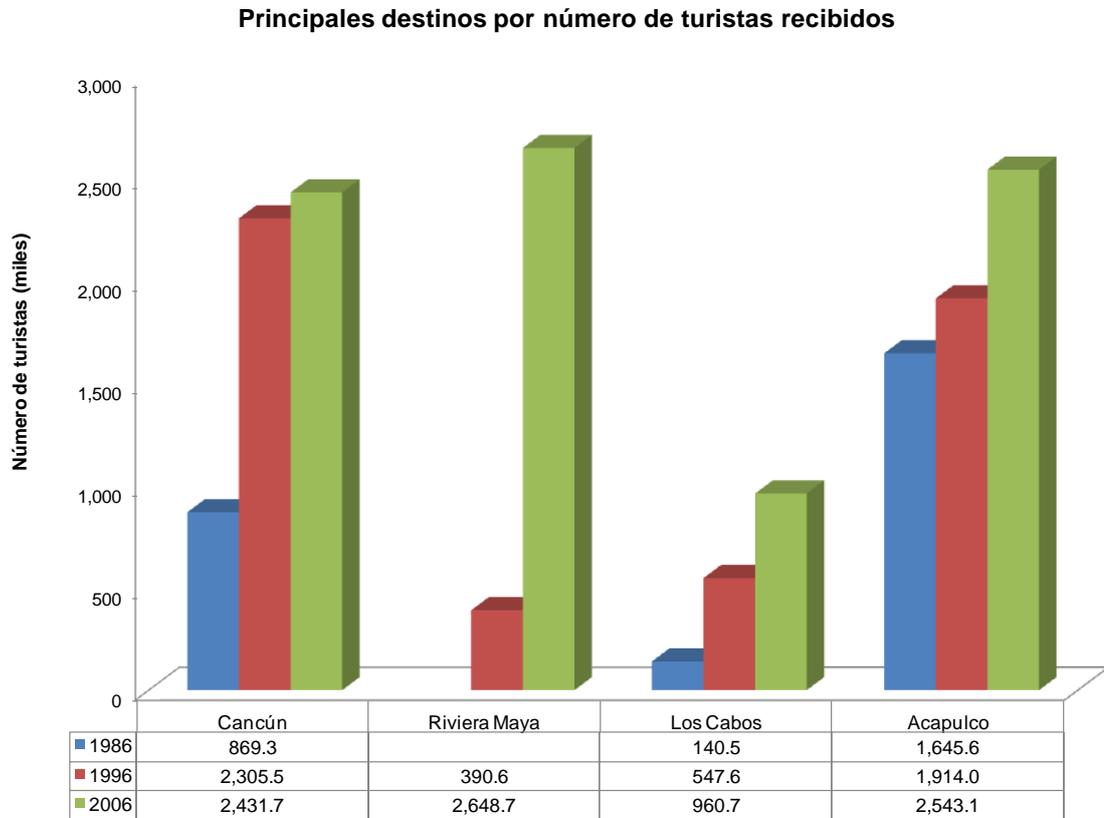
Evolución del crecimiento turístico en los destinos (cifras en miles)				
Año	Cancún	Riviera Maya	Los Cabos	Acapulco
1986*	869.3	--	140.5	1,645.6
1996	2,305.5	390.6	547.6	1,914.0
2006	2,431.7**	2,648.70	960.7***	2,543.1

* No se lleva registro del Corredor turístico Riviera Maya en este periodo.
 ** Reducción respecto del año anterior, debido al impacto del Huracán Wilma, recuperado para enero de 2007.
 *** Calculado

Fuente. Elaboración propia, con base en el Barómetro de la AHC, SEDETUR y SECTUR.



Ilustración 13. Principales destinos por el número de turistas recibidos: 1986-1996-2006²².
(Cifras en miles)



Fuente: Elaboración propia, con base en datos de SECTUR (2008).

Tabla 5. Número de turistas recibidos en los principales estados receptores: 1992-2002-2008.
(Cifras en miles)

Llegadas de turistas, por estado			
Estado	1992	2002	2008
Baja California Sur	610.9	1,357.0	2,150.1
Guerrero	2,395.5	3,003.1	7,444.3
Quintana Roo	2,383.0	5,609.8	8,311.8

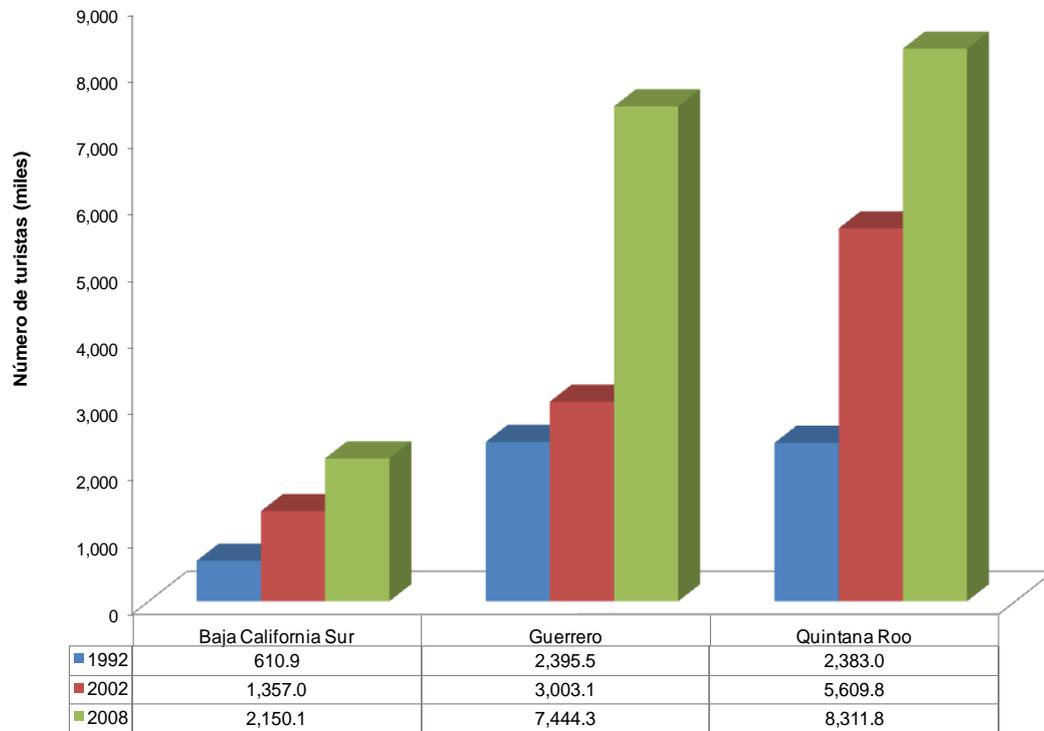
Fuente: Elaboración propia, con base en datos de SECTUR.

²² Los datos para Cancún en 2006 muestran el impacto del huracán Wilma que redujo la oferta de hospedaje. No se contabiliza Riviera Maya en 1986.



Ilustración 14. Número de turistas recibidos en los principales estados receptores: 1992-2002-2008²³. (Cifras en miles)

Principales estados por número de turistas recibidos



Fuente: Elaboración propia, con base en datos de SECTUR.

En los últimos años, el gobierno mexicano ha insistido en considerar al turismo como un importante factor de impulso a la economía. En México, durante los últimos años, al interior del poder legislativo, de la administración pública y en el diálogo de ésta con el sector productivo, se ha discutido la conveniencia de brindar al turismo la posición de prioridad nacional. Esto se dirige fundamentalmente a facilitar las inversiones a través de una mayor coordinación entre los distintos niveles de gobierno y entre los diversos sectores (SECTUR, 2003 y 2007).

Los cambios de uso de suelo en Cancún, autorizados por los últimos gobiernos municipales, son un ejemplo claro de la problemática de coordinación entre niveles de gobierno. Mientras que el municipio ha enfrentado incluso procesos jurídicos por los numerosos cambios de uso de suelo autorizados, el gobierno federal ha apoyado por medio de SEMARNAT y FONATUR la

²³ Es a partir de los años noventa cuando la suma de los registros de turistas a Cancún y Riviera Maya disparan el crecimiento de Quintana Roo.



cancelación de los cambios en algunos casos²⁴. Uno de los casos más difundidos por la prensa fue el cambio concedido de uso recreativo con restricciones a uso turístico-residencial de densidad alta, en el margen lagunar, en 2007. La demanda interpuesta por el Centro Mexicano de Derecho Ambiental ante SEMARNAT logró detener el cambio y la obra. Este caso fue especialmente importante porque está combinado con el debate sobre el desplazamiento de inversión hotelera por inversión inmobiliaria, lo que además de marcar diferencias entre niveles de gobierno, ha dividido al sector empresarial. La importancia de estos debates quedan de manifiesto con la nueva Ley General de Turismo, que tiene como uno de sus rasgos limitar las prerrogativas municipales para modificar los ordenamientos y planes de desarrollo (los usos de suelo) y la introducción de la figura de ordenamiento turístico.

Al mismo tiempo, gradualmente se ha dejado de poner en duda la presencia de importantes impactos ambientales. La contaminación de la Laguna Nichupté, denunciada hace décadas, la destrucción de las dunas costeras con efectos en la pérdida de playas, o la destrucción de manglares y su relación con la protección de la costa, la afectación del arrecife, la intensa deforestación, etc. ya no pueden ser negados o minimizados²⁵. Estos impactos se derivan principalmente de la sobreexplotación de los recursos, de la sustitución de ambientes naturales por otros para uso turístico o por la expansión urbana (a costa de selva y manglares, principalmente) y de la contaminación directa e indirecta (principalmente por desechos sólidos y líquidos).

Desafortunadamente, a pesar de que se conocen estos impactos, no ha disminuido el ritmo de explotación, sustitución de ambientes ni de contaminación. A pesar de que el estado de Quintana Roo es pionero en la formulación de ordenamientos territoriales, la velocidad del crecimiento ha rebasado permanentemente los tiempos y alcances de estos instrumentos (SEMARNAT, 2007). Si bien la aplicación de ordenamientos, de instrumentos de planeación y

²⁴ Véase, Varillas, *Marcha atrás en un cambio de uso de suelo*. El Periódico, 12 de abril de 2007. Véase también CEMDA-Consejo Coordinador Empresarial, CPARMEX y Universidad del Caribe. *Conclusiones del Taller para el análisis de los cambios de uso de suelo en Cancún*, 6 de julio de 2007. Documento.

²⁵ Las notas periodísticas se refieren frecuentemente a esta problemática, no solamente notas académicas o declaraciones de las ONG. Por ejemplo, el pasado 12 de enero de 2009, la columna política Veranda de Carlos Velásquez en Excelsior, inicia señalando: “Banobras financiará a municipios para reponer playas de Quintana Roo. La equivocada decisión hace más de 35 años de construir los hoteles de Cancún sobre las dunas de las playas, ha tenido un costo que todavía está lejos de terminarse de pagar, aunque sí habrá una salida de largo plazo [...]”. La legislatura del Estado de Quintana Roo anunció el inicio del proceso para recibir solicitudes presupuestarias de los municipios para que realicen sus aportaciones para las obras de recuperación de playas (Peza, 2009).



la legislación ambiental deberían estar dirigidos a evitar o mitigar los impactos, a nivel estructural la actividad “se fundamenta en el aprovechamiento privado de recursos públicos, por ejemplo el paisaje [...]” (Campos, 2006:126)²⁶.

La infraestructura y organización urbana no han podido seguir el ritmo del acelerado crecimiento de la actividad, cuyo frenesí ha hecho a un lado incluso instrumentos de ordenamiento costero. Respecto del modelo de apropiación de la playa por parte de los hoteles, la zona hotelera de Cancún resulta ilustrativa; de hecho los accesos y espacios públicos se han reducido y obstaculizado gradualmente al grado de generar protestas ciudadanas²⁷.

En resumen, en el Caribe Mexicano se experimenta la expansión del turismo en un proceso que tiene como contexto el Gran Caribe, que inicia con Cancún y que evoluciona hacia la Riviera Maya para continuar hacia el sur, bajo un modelo masivo. La inmigración impulsada por este crecimiento y la falta de atención a las necesidades de la creciente población, definen la problemática de una comunidad en construcción.

I.6. Política turística y administración pública en el Caribe Mexicano

Un contenido importante de este contexto que se describe es la política turística, referida a la dirección, organización y planeación desde la administración pública en sus diferentes niveles de gobierno; lo que a su vez deriva de un punto de partida, un supuesto o base ideológica.

Respecto de las políticas de desarrollo regional, Ferreira (2005) comenta que en México, hasta la década de los cincuenta, se ejecutaron políticas

²⁶ Olivera y Campos (2007:46) resumen muy sintéticamente los impactos para la zona de la Riviera Maya: “...deforestación y destrucción de selvas, manglares, sabanas matorral costero y vegetación de duna costera, contaminación del manto freático, lagunas y cuerpos de agua, destrucción de arrecifes por infraestructura portuaria y sobrecarga turística, contaminación visual, auditiva por el parque vehicular, con la consecuente pérdida de biodiversidad y deterioro de la belleza escénica, motivo del desarrollo inicial y la pérdida de la calidad de vida para los pobladores”. Para el caso de Cancún, Daniel Hiernaux (2001:38) se refiere a los impactos en los frágiles ambientes costeros de Quintana Roo, especialmente la eutricación de la Laguna Nichupté. La SEMARNAT (2004) realiza un diagnóstico de la situación ambiental de Quintana Roo y se refiere a los impactos directos e indirectos del turismo.

²⁷ Un caso relativamente reciente de protesta ciudadana derivó de la venta de un terreno aledaño a la única playa pública (Playa Delfines o el Mirador) que cuenta con suficiente acceso, amplitud y condiciones para cumplir esa función en Cancún. Esto significaba que reducía a menos de la mitad el espacio utilizado por la población y generó una movilización ciudadana. FONATUR, aparentemente para no asumir el costo político que hubiera implicado, deshizo la venta y conserva el espacio para uso público. (“El periódico”, mayo-noviembre 2007). FONATUR también acaba de recuperar una playa pública que se encontraba en litigio (playa Langosta) porque el concesionario no permitía el acceso público y se amparó contra FONATUR. Fue una de las playas más populares por estar cerca de la ciudad y tener poca profundidad, hasta que el concesionario cerró los accesos e instalaciones dejándolos para uso privado. (Véase “El periódico”, 15 de noviembre de 2009). Sobre este tema, véase Fernández (2009) y Sosa y Jiménez (2009b).



dirigidas a atender las condiciones específicas de las regiones. Durante los años sesenta, bajo la influencia del pensamiento de la teoría del desarrollo que considera los desequilibrios regionales como consustanciales al proceso de desarrollo, se establece una política nacional de desarrollo con uno de sus objetivos dirigido a mejorar la distribución del crecimiento económico en el territorio. El gobierno de Echeverría, con la asesoría del PNUD, formuló una política regional de desarrollo con lineamientos de coordinación sectorial territorial. Esta lógica fue dismantelada por López Portillo, quien centralizó la coordinación regional en SAHOP, mientras que la Presidencia de De la Madrid persiguió y después abandonó el objetivo de desconcentración y coordinación. A partir del gobierno salinista, ha sido abandonada la idea de una política de desarrollo regional, estableciendo programas puntuales hacia el problema de la pobreza, aislado de la idea de territorio. Los impactos de la globalización económica no han conducido a generar una respuesta integral, territorial en el tema. El desarrollo inicial del proyecto de Cancún corresponde al gobierno de Echeverría, con un objetivo de desarrollo regional.

Respecto al desarrollo de la política turística de México, puede resumirse en los siguientes puntos: El gobierno de Miguel Alemán y su reconocimiento de la importancia del turismo como receptor de divisas (necesarias para el proceso de industrialización), constituye un antecedente importante. La creación de la primera Ley de Turismo en 1961 y el Primer Plan Nacional de Turismo en 1962, corresponden al gobierno de Adolfo López Mateos, quien también incorporó en el discurso la función que debe tener el turismo para colaborar en la comunicación humana.

La década de los setenta quizá podría considerarse una fase crucial, en la que el Estado se asumió como planificador, promotor y desarrollador del turismo, bajo el supuesto de que, además de su función e generador de divisas, debía ser detonador del desarrollo regional. Bajo esta lógica se dio la política del gobierno federal para el desarrollo de los primeros Centros Integralmente Planeados (CIP) en los setenta. Se trataba de un Estado interventor, planificador, inversionista, que correspondía al discurso de promotor del desarrollo, de la *economía mixta* en el debate de la CEPAL. Para los CIP y en general, la intervención del gobierno federal abarcó desde la gestión de los créditos internacionales, la creación de planes quinquenales de turismo, el



diseño de circuitos, hasta la inversión directa para suplir a la inversión privada en las áreas y etapas en las que aún no respondía a los incentivos; también se realizó la promoción, turística; entonces esta fase fue definitoria del desarrollo turístico.

De acuerdo a algunos estudios, no es posible repetir la experiencia de Cancún, por el contexto político-ideológico del momento que hizo posible el gran monto y las múltiples vías de la intervención económica (Vanegas, 2009). El arranque correspondió al gobierno de Gustavo Díaz Ordaz y la confirmación y desarrollo inicial al de Luis Echeverría.

En 1973 se creó la Ley de Inversiones Extranjeras que incluía la figura del fideicomiso y que tenía la finalidad de permitir las inversiones en áreas de restricción para la propiedad de extranjeros (Jiménez, 1992 y 2009); en 1974 se decretó la Ley de Fomento al Turismo que creó FONATUR y en 1975 se creó la Secretaría de Turismo. Este periodo intervencionista también fue la fase en la que se hizo patente la fragilidad del turismo, con las repercusiones derivadas de los conflictos internacionales y especialmente por las repercusiones del *boicot judío* para que el turismo norteamericano no viajara hacia México (Domínguez, 1977)²⁸. Aunque los efectos de este boicot fueron importantes durante varios años, esto no detuvo ni modificó los proyectos de los CIP, el de Cancún específicamente, que continuó durante el gobierno de López Portillo y los siguientes. No obstante, el contexto mundial y la petrolización de la economía mexicana en el gobierno de López Portillo dejan en un segundo plano al turismo, sin interrumpir el proceso de planeación y la creación de infraestructura (Jiménez, 1992).

Es claro que este período (1968-1976) fue de gran importancia para el inicio del proyecto de Cancún y resultó “exitosa” en términos cuantitativos para FONATUR, por los resultados que finalmente arrojan en inversión y flujo turístico. En Cancún, la tasa de retorno para las inversiones privadas ha sido de

²⁸ El 10 de noviembre de 1975, durante la XXX sesión plenaria de la Asamblea General de Naciones Unidas, fue aprobada una resolución que declaraba al sionismo como una forma de racismo. 72 países votaron a favor de la resolución, entre ellos México (35 en contra y 32 abstenciones). El voto de México respondió a su compromiso con los países árabes por las actividades realizadas en el Grupo de los 77, principalmente, y en los que éstos apoyaron a México. Como resultado, la comunidad judía en Estados Unidos llamó a no viajar a México; las agencias de viaje y cadenas lo apoyaron y esto tuvo un impacto en las reservaciones y el número de turistas, de entre 30% y 40% ese invierno. El gobierno mexicano y el sector turismo realizaron una labor diplomática y se logró que se retirara la invitación a no viajar a nuestro país, pero los efectos duraron más allá de la temporada invernal (Domínguez, 1977).



las más rápidas, que de acuerdo a algunos análisis para hotelería es del 54% (Moncada, 2009)²⁹.

Por otro lado, también ha sido posible establecer en este esquema cómo se agudizan los desequilibrios regionales, cómo los empleos generados son temporales y, en su mayoría, de baja calificación (Brenner, 2007). Debido al nuevo contexto de gobiernos neoliberales, no se repetirá el papel planificador-promotor-inversionista del gobierno federal.

A partir del gobierno de De la Madrid, continuando con los gobiernos de Salinas, de Zedillo y con mayor énfasis en los siguientes gobiernos, cambia la perspectiva de la administración pública hacia el turismo.

En un ambiente de crisis mundial, nacional y regional; económica, política y social; ambiental y cuestionamientos al modelo de desarrollo; de competencia internacional creciente en el turismo y en medio de un debate conservador, neoliberal y desregulatorio en México, se encontró una redefinición de la política turística. Esta se fue a concentrar en la promoción y los estímulos a la inversión, al mismo tiempo que se aplicó en el adelgazamiento presupuestario y la venta de propiedades, la desregulación y la descentralización de la SECTUR. Se promulgó una Ley de Turismo en 1984 y otra en 1992, que siguió la lógica desregulatoria (SECTUR-REDES, 2000). También se realizó la conversión de SWAPS en turismo³⁰, pero no habría más inversión directa gubernamental. Se inició el enfoque sectorial en la planeación e, intentando responder al contexto, se incorporó el tema ambiental en los instrumentos de planeación.

Los gobiernos federales panistas continúan en esta línea, marcando énfasis en el turismo como prioridad nacional y en la coordinación intersectorial, que son temas también de la nueva Ley de Turismo publicada el 17 de junio de 2009. Para Brenner (2007), los instrumentos y estrategias de política turística no han sido modificados en lo sustancial las últimas tres décadas, y sus principales objetivos han sido la generación de divisas, creación de empleo y fomento del

²⁹ Moncada (2009) ha realizado un análisis con información de fuentes directas, encontrando que en 2009, la tasa de retorno en hotelería en Cancún fue del 53%, que resulta alta en comparación con lo normal en la actividad de alrededor de 40%, de por sí alta. Esta tasa fue muy superior en las primeras dos décadas de Cancún (Declaraciones de Moncada, en entrevista el 12 de diciembre de 2009, bajo el tema de resultados económicos del proyecto Cancún).

³⁰ A través de los Swaps, fue posible adquirir deuda externa mexicana en el extranjero (con una cotización baja) y que podía ser intercambiada con descuento en México, aplicada a inversiones. Los “swaps” canalizaron inversión privada adicional, especialmente a hoteles en lugares de playa, en condiciones favorables de mercado, sobre todo en Cancún e Ixtapa. Estas operaciones se suspendieron por los efectos no deseados en inflación. (SECTUR-REDES, 2000).



desarrollo regional, de acuerdo a los Planes Nacionales de Desarrollo Turístico y a los informes de la SECTUR (Brenner, 2007).

El Programa de Turismo del gobierno de Fox, incorporó a la sustentabilidad como uno de los ejes rectores, pero sus planteamientos fueron generales y proponían una presencia estatal débil. Por el contrario, el programa de turismo de Calderón, “Programa Sectorial de Turismo”, es mucho más específico no solamente en los objetivos, metas e indicadores, sino también en el énfasis especial del tema de la concurrencia entre niveles de gobierno y entre instancias federales, así como entre instrumentos de planeación, cuya importancia se señala y reconoce; igualmente señala la necesidad de reformular y fortalecer el marco jurídico (lo que se concretaría posteriormente con la nueva Ley de Turismo) y finalmente establece como objetivo el desarrollo regional. Aunque ambos gobiernos -de Fox y Calderón- asumen un enfoque neoliberal, es claro que la administración calderonista, al menos en lo que se lee en el programa y en la Ley de Turismo, define una política de mayor intervención del Estado en lo relativo principalmente a la organización y en la regulación de la actividad.

Uno de los objetivos del actual programa sectorial de turismo (además de la concurrencia de las políticas públicas –coordinación sectorial y de niveles de gobierno- y concurrencia legal y normativa –certeza jurídica y gestión del marco legal relacionado-) es el desarrollo regional. No obstante, en la descripción de este objetivo y en las estrategias relacionadas, solamente se señala el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y culturales, así como la incorporación de la población local en los beneficios generados por la actividad, sin especificarse las estrategias o el enfoque de desarrollo regional del que se parte.

La nueva Ley de Turismo (publicada en junio de 2009) cierra el marco de este “nuevo” enfoque político del turismo. Esta ley ha provocado controversia, primero por convertirse en Ley General, con un nivel superior frente a las otras leyes federales; y por el cambio que introduce relativo a: A) devolver facultades regulatorias al gobierno federal, por ejemplo en la clasificación y registro de empresas turísticas y B) fortalecer las competencias federales frente a las de los estados y municipios (Varillas, 2009).



Lo mencionado anteriormente, resulta importante para el tema de este trabajo porque, aparentemente, la nueva ley intenta precisamente incidir en el problema de los destinos desbordados, que rebasan los programas de desarrollo urbano y los ordenamientos territoriales; y por ello es un punto controvertido, ya que afecta la discrecionalidad de las autoridades locales para autorizar esos incumplimientos³¹. El caso de Quintana Roo y el Caribe Mexicano, es ilustrativo de esta discrecionalidad que ha llevado al incremento de las densidades y al incumplimiento de ordenamientos territoriales en el litoral, para “facilitar” las inversiones; por ello es relevante mencionar esta consideración de la nueva Ley de Turismo y del programa sectorial de turismo vigente.

En la base de estas consideraciones, aparentemente no se encuentra una visión diferente del turismo, sino que se persigue mantener la viabilidad del actual modelo. Eso no demerita la importancia de que en el actual Plan se explicita de manera considerable que se deben dar opciones de desarrollo a la población local, al igual que a las empresas sociales y privada. Asimismo, es clara la relevancia de que la nueva Ley de Turismo pretenda asegurar el respeto a los instrumentos territoriales de planeación y con ello, que el turístico sea un crecimiento ordenado, tras la experiencia vivida y con el fin de mantener la competitividad de los destinos.

En resumen, la política turística del gobierno federal evolucionó en la lógica del desarrollo económico nacional, del estado promotor hacia el estado mínimo y hasta el que intenta recuperar un orden. Es el caso de Cancún y posteriormente la Riviera Maya, donde este proceso se vive con gran claridad.

A nivel estatal, se encuentra que la política turística cobra importancia de manera paralela al proceso de descentralización que se da desde la política federal en los últimos gobiernos. Las delegaciones de la SECTUR fueron eliminadas durante el gobierno de Salinas y con ello se crearon las secretarías estatales de turismo para organizar la actividad, además de las oficinas de promoción turística.

Actualmente, existen el Plan Gran Visión y el Plan Estatal de Desarrollo, como instrumentos de planeación de la política turística en el nivel del estado de

³¹ El gobierno del Distrito Federal solicitó un amparo contra estas disposiciones de la nueva Ley de Turismo y en otros estados, como Quintana Roo, se desarrolla un debate con relación a la invasión de las competencias estatales y municipales.



Quintana Roo. El primero fue elaborado entre el año 2000 y 2002. Se trata de un plan de largo plazo, realizado con la participación de empresas y organismos del estado (lo que le representa el reconocimiento que realmente tiene) y financiado por el gobierno estatal a través de un fideicomiso creado con ese fin, el FEQROO³². Su perspectiva es interesante, resumida en la Visión de Quintana Roo en el Plan Gran Visión 2000-2020 (FEQROO, 2002):

“Ser un estado que se desarrolle en forma armónica y sustentable, teniendo como eje una actividad turística diversificada, altamente diferenciada y vinculada con las demás actividades productivas en un marco que promueva la competitividad, donde el factor humano posea una identidad propia y sea la base y el fin último de su intención”.

Si bien, no es posible afirmar que este plan haya sido el eje de la administración pública estatal, sí es posible señalar que ha constituido un referente dentro del gobierno y desde fuera, incluso para señalar o criticar a la misma administración pública estatal.

El actual gobernador de Quintana Roo señaló incluso que el Plan Gran Visión sería actualizado, puesto que algunos contenidos ya estaban rebasados y que se reformularía como plan 2000-2030, con el fin de que siguiera orientando la política económica (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2002). Como puede verse en el párrafo citado, es clara y explícita la centralidad del turismo como eje del conjunto de la economía, no como realidad reflejada en la concentración económica en esa actividad y que debe ser manejada, sino como realidad proyectada, planeada.

De acuerdo a Boggio (2008), este Plan utiliza un enfoque de Porter y tiene como meta la inserción de la economía de Quintana Roo al entorno globalizado, en una visión neoliberal. No obstante, el diagnóstico del que parte se hace bajo una perspectiva de la teoría de la Dependencia y el lenguaje de la CEPAL en los sesenta y setenta (señalando la economía de enclave y el objetivo de sustitución de importaciones). Concluye que puede definirse como un modelo heterodoxo en el que no se están cumpliendo algunas de sus metas, como la de abastecer al sector turístico con insumos locales, debido a la estructura de organización

³² Para una revisión crítica al Plan Gran Visión, puede verse el artículo de Boggio (2008).



productiva frente a las características de la demanda de las empresas turísticas, entre otros factores.

Con relación al Plan Estatal de Desarrollo vigente, resulta interesante cómo, en el papel, presenta una perspectiva crítica que incluye la propuesta de revisión del modelo turístico. Este plan asume también la concentración de la economía estatal en el turismo y establece el horizonte hacia el que debe dirigirse. Se transcribe el contenido completo del apartado dedicado a turismo (sin las acciones específicas que establece), marcando en cursivas y negritas los contenidos relativos al modelo de desarrollo turístico que en documento original no están resaltadas (Gobierno de Quintana Roo, 2009):

Plan Estatal de Turismo de Quintana Roo, Turismo

III.3.- Diversificación del Turismo

Entorno

El turismo se ha consolidado como el eje motor sobre el cual gira la economía del estado. Quintana Roo custodia los mejores recursos turísticos del país, es vanguardia nacional y en la región del Caribe en servicios para el turismo, con la fuerza de un multidestino turístico y condiciones favorables para la inversión privada que atrae empresas competitivas de calidad y sustentables.

Resultado de la recuperación de los establecimientos hoteleros, después del paso de los huracanes Emily, Wilma y Dean, en el estado se observa solidez en el crecimiento dinámico de la infraestructura hotelera y se confirma como el de mayor capacidad de alojamiento dentro de los destinos turísticos de México.

En 2007, el desarrollo de la infraestructura turística registra una oferta superior a los 73 mil 108 cuartos disponibles en 763 hoteles, representa el 13 por ciento del total de la oferta hotelera del país.

La infraestructura de hospedaje, los 3 aeropuertos con 65 líneas aéreas nacionales internacionales y cinco terminales marítimas con más de 3.5 millones de turistas que arriban en casi 1 mil 500 cruceros anuales, sitúan a Quintana Roo con la característica de gran destino mundial que recibe en promedio a más de 10 millones de visitantes. Quintana Roo es el destino número uno en el arribo de cruceros de todo el mundo. En las terminales de Cozumel atracan 1 mil cruceros al año y la naciente Costa Maya 500 cruceros en promedio anual que hacen del estado un punto de arribo de más del 50 por ciento de los cruceristas en los hoteles flotantes que llegan al país.

Quintana Roo presenta grandes retos en materia turística para los próximos tres años.

Será necesario revisar los actuales modelos de desarrollo turístico para los distintos destinos del estado, de tal forma que se apeguen estrictamente a los modelos de sustentabilidad ambiental. De igual manera, será necesario fomentar productos turísticos de



alta especialización dirigidos hacia segmentos de mayor rentabilidad y equilibrar el desarrollo turístico de las regiones. Por último y como compromiso ineludible, es imprescindible incorporar a las comunidades indígenas a los beneficios que genera el turismo.

Objetivo Estratégico

Consolidar a Quintana Roo como un multidesestino turístico líder, con empresas altamente competitivas que ofertan productos de alta calidad, con pleno respeto a los entornos naturales, sociales y culturales, donde el estado tiene el papel de facilitador para generar las condiciones favorables para la inversión privada.

Estrategias

III.3.1.- Estrategia 1

TURISMO PRIORIDAD ESTATAL

Diseñar e impulsar una **política de Estado** en materia turística.

III.3.2.- Estrategia 2

DIVERSIFICACIÓN DE LA OFERTA TURÍSTICA

Fomentar la diversificación y especialización de la oferta turística, fortaleciendo una posición de liderazgo en segmentos de alta rentabilidad.

III.3.3.- Estrategia 3

INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA DE CALIDAD

Promover el desarrollo de infraestructura turística de calidad que incremente el valor agregado de los destinos turísticos del estado.

III.3.4.- Estrategia 4

DESTINOS TURÍSTICOS SUSTENTABLES

Propiciar el desarrollo sustentable de la actividad turística.

III.3.5.- Estrategia 5

INCREMENTO DE LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS TURÍSTICOS

Formación de capital humano competitivo como medio para elevar la calidad de los servicios turísticos.

III.3.6.- Estrategia 6

FORTALECIMIENTO DE LA PROMOCIÓN TURÍSTICA

Fortalecer la modernización de las micro, pequeñas y medianas empresas turísticas.

A pesar de que en los instrumentos de planeación se ve plasmado este reconocimiento a los fenómenos negativos asociados al turismo (aunque no necesariamente causados por el) y un enfoque más integral y sustentable, las estrategias no hacen planteamientos en ese sentido y en la práctica política no



es posible afirmar que sea esta la dirección. Las facilidades para la inversión y el gasto en promoción, son las acciones más visibles y constantes de la política, referida incluso al gasto. Para el tema de este trabajo, se encuentra un esfuerzo estatal, apoyado desde la federación, para el desarrollo “distinto” del sur del estado. No obstante, esto acaba siendo corregido para acercarse al modelo masivo del norte de Quintana Roo (Cancún y la Riviera Maya). Igualmente, elegir y desarrollar la modalidad de cruceros como eje importante del crecimiento, implica asumir el carácter masivo para el área.

Respecto de los instrumentos de planeación en este plano estatal, puede concluirse que, a pesar de ser previos al actual programa sectorial de turismo, es congruente con éste al definir un eje de sustentabilidad y señalar como objetivos disminuir los desequilibrios entre zonas del estado, así como la atención a la población local (“indígena”). Además, también se refiere a la calidad de los servicios, la diversificación, la atracción de mercados que producen mayor derrama y el desarrollo de la infraestructura. Si se considera que resulta compatible con lo establecido en el nivel federal, parecería que todo es armónico para dirigir este desarrollo desde una perspectiva de sustentabilidad.

No obstante, en la práctica se tiene, por un lado, que al bajar al nivel de las mismas estrategias del Plan Estatal, éstas no están dirigidas para resolver estas problemáticas; por otro lado, las acciones en las que se concreta la política, además de desarrollar la infraestructura básica, se dirige primordialmente a desarrollar un papel de promotor de inversiones. Por ejemplo, en temas como la protección al manglar, su bandera ha sido la modificación de la ley de protección a la vida silvestre para “facilitar” las inversiones, a pesar de tratarse de un recurso cuya conservación es estratégica ante la tasa de deforestación, por el valor de este ecosistema en el marco de la biodiversidad y por su relación con otros ecosistemas; pero sobre todo por su papel clave ante los efectos del cambio climático (OMT-UNEP, 2008). Igualmente, a pesar del discurso explícito en los planes, como se comenta más adelante, los ordenamientos territoriales no han cumplido el papel de organización, sino que han sido ajustados recurrentemente para responder a la realidad de uso del territorio.

Cabe señalar, que estos instrumentos de planeación del estado no se refieren a la problemática urbana ni al déficit de servicios y atención a la



población local; estos temas son considerados en otros apartados, tanto en el caso del Plan Gran Visión como en el caso del Plan Estatal de Turismo. Esto marca una diferencia con el Plan Sectorial de Turismo (Federal), que explicita la relación existente entre el crecimiento de la actividad turística con la demanda (insatisfecha) de servicios para la población que forma parte de ese crecimiento. En los instrumentos estatales se mantiene la separación como si fueran dos aspectos no relacionados. Se alude al desequilibrio entre zonas turísticas y zonas rurales con rezagos, entre el norte y sur del estado, pero no se alude a la problemática de los propios centros turísticos que ciertamente generan empleo, divisas, ganancias y recursos fiscales, pero mismos que no se traducen en una calidad de vida adecuada para la población.

Resulta importante que el discurso político en el Estado, desde el poder ejecutivo así como desde el legislativo, insiste en ver al turismo como la promesa del desarrollo y en señalar que será llevado hacia el Sur, para incorporar a éste a los beneficios económicos y sociales del norte del estado: *“Se amplían las expectativas para el desarrollo turístico del sur del estado, con una inversión cercana a los 300 millones de pesos que permitirá detonar destinos de los municipios de Othón P. Blanco, Felipe Carrillo Puerto y José María Morelos[...] con resultados en un corto y mediano plazo para el turismo en el Sur [...]”*, declaró el Director del Fideicomiso para la Promoción Turística del Municipio de Othón P. Blanco (“El Periódico”, 2010a). *El turismo es [...] la gran oportunidad de abatir la injusticia social en zonas marginadas del estado [...] por ello resulta fundamental convertir al estado en un megadestino turístico, uniendo al Sur con el Norte [...]”*, señaló el diputado federal y precandidato priista a la gubernatura, Carlos Joaquín González (“El Periódico”, 2010b).

Con relación a los ordenamientos territoriales del estado de Quintana Roo, sin duda tienen gran relevancia como instrumentos para la organización del territorio costero y no costero, sin embargo, como se había comentado, presentan también problemas en cuanto a la aplicación.

En 1994, Quintana Roo fue pionero a nivel nacional en la elaboración de los POET correspondientes al Corredor Cancún-Tulum (ahora Riviera Maya) y al Sistema Lagunar Nichupté, los primeros decretados en el país. El crecimiento acelerado de la actividad turística, del uso del territorio y de sus recursos con los



consecuentes impactos ambientales (SECTUR, 2000), además de la movilización de la sociedad civil exponiendo estos impactos, impulsaron la creación de estos instrumentos. La revisión del primero de esos ordenamientos (para el corredor Cancún-Tulum) se inició en 1996 y en 2001 fue publicada su reforma. El ordenamiento del sistema Lagunar Nichupté dejó de ser vigente al publicarse el decreto del Ordenamiento Local del Municipio de Benito Juárez (en donde se encuentra Cancún con la Laguna), también el primero en el país, en julio de 2005.

Actualmente el estado cuenta con siete Programas de Ordenamiento Ecológico Territorial aprobados, tres de ellos en proceso de actualización (para julio de 2009). Su cobertura comprende todo el litoral caribeño, mientras que para la zona interior de la entidad, el Programa Estatal de Ordenamiento Territorial se encuentra en la fase de desarrollo de los estudios respectivos.

Los avances alcanzados en estos instrumentos de política ambiental como los programas de Ordenamiento Ecológico Territorial, POET y los Programas de Manejo y Conservación de la Vida Silvestre de las Áreas Naturales Protegidas (ANP) han recibido un reconocimiento a nivel nacional (SEMARNAT, 2006)³³. No obstante, igual que en el tema de las políticas, se encuentra por un lado que la velocidad del crecimiento (demográfico, urbano, de inversiones y uso del territorio) ha llevado a la revisión de los ordenamientos, más para asumir lo realizado que para reordenar. También ha generado una interminable negociación con los actores involucrados.

En el tema de Costa Maya, resulta claro que, además, la revisión y actualización, respondió a la decisión gubernamental (en coincidencia la estatal y la federal) de promover o “detonar” el tipo de inversiones, como las del norte del estado, y para ello habría que matizar el carácter de “baja densidad” que determinaba el primer ordenamiento.

Es posible afirmar que los instrumentos de planeación y de ordenación territorial están presentes para el estado y en particular para el área, que incluso tienen una visión crítica y establecen una perspectiva de sustentabilidad; sin

³³ De acuerdo a la Bitácora Ambiental, en Quintana Roo, el 25% de su superficie se encuentra bajo algún esquema de protección, ya que cuenta con 20 ANP, de las cuales 12 son federales, 7 estatales y 1 privada, lo que hace un total de 1 millón 282 mil 954.69 hectáreas bajo régimen de protección; además de los seis parques marinos a lo largo del litoral de Quintana Roo en estatus de protección (SEDUMA, 2008).



embargo, la práctica política está sujeta más a la velocidad, los impulsos y la dinámica de la inversión turística y la expansión demográfica y urbana asociada.

I.7. Del Norte al Sur: Costa Maya

El gobierno estatal, con el interés de incorporar al sur del estado, rural y pobre, en el desarrollo turístico, promueve una serie de estudios que llevan a la definición del área como propicia para un modelo de turismo alternativo o de baja densidad: Costa Maya. De esta forma, en 2000 publicó el Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial (POET) de Costa Maya, encargado a la Universidad de Quintana Roo, que define al área como una zona de desarrollo turístico de baja densidad, con un tope de 15 mil cuartos para toda el área; incluye, sin embargo, el muelle de cruceros y determina claramente las áreas para desarrollo urbano. También se elaboró un Plan de Desarrollo Urbano.

En 1998 se inició la construcción del muelle de cruceros, lo que constituye ya una definición del tipo de desarrollo turístico que se planea. Llama la atención que este programa gubernamental de desarrollo de Costa Maya considera compatible un enfoque de “turismo alternativo” o de baja densidad, con el muelle de cruceros. El muelle empezó a operar en el año 2000 y en poco tiempo (2005) se convirtió en el segundo muelle más importante del país, por el número de embarcaciones y de visitantes, claro que con una distancia todavía significativa con el primer destino mundial, Cozumel (Ver ilustración No. 12).

No obstante, a pesar de este rápido crecimiento del arribo de cruceros, tras la apertura del muelle, el crecimiento de las inversiones turísticas en Costa Maya, cuyo centro es Majahual, es gradual; no representa los montos ni la intensidad que se esperaba; esto deriva de varias razones: por un lado, se encuentra una pulverización de la propiedad en parte de la costa, lo que hace difícil para los inversionistas integrar una extensión suficiente para un proyecto turístico.

Por otro lado, el modelo de baja densidad fue propicio para que el tipo de inversión en la zona de playa en Majahual y en la carretera hacia Xcalac, tuviera continuidad con el predominante hasta entonces: pequeños hoteles, rústicos y



con instalaciones ecológicas en casos diversos³⁴. Este tipo de inversiones no tenía el impacto esperado por la administración pública estatal.

Una tercera razón por la que las inversiones no tenían la dimensión esperada, es que la afluencia de visitantes cruceristas, por horas, promovieron la inversión para la venta de servicios turísticos complementarios: tours (a zonas arqueológicas, de buceo y deportes acuáticos y cuatrimotos por la playa y selva), descanso en la playa con venta de alimentos y bebidas, venta de artesanías y de masajes.

En conclusión, el tipo de inversiones en Costa Maya, en una primera etapa, es más similar a la de Playa del Carmen antes de su expansión acelerada de 1995, para servicios complementarios, es decir, “no se detona” una inversión más intensiva.

El interés del gobierno estatal y del federal por promover un ritmo de inversiones más cercano al de Solidaridad después de 1995 o al de Cancún y su modelo masivo, derivó en la “revisión” del POET que se concluyó en 2006 con la publicación del decreto que redefine un horizonte de 20 mil cuartos y admite diversas formas de actividades. Esto guarda relación con una fuerte inversión para la ampliación de la carretera Chetumal-Tulum y el anuncio del proyecto de construcción de un aeropuerto cercano a Tulum. Este nuevo esquema es relevante en el sentido de que constituye la renuncia al enfoque de turismo alternativo o de baja densidad y se acerca finalmente al esquema convencional de turismo masivo. Respecto de los cruceros, Majahual se inserta en el contexto de la actividad en el Gran Caribe y en la decisión gubernamental y empresarial de replicar el “éxito” de Cozumel, en el Norte del Estado, como se explica en el Capítulo II.

I.8. Conclusión

El contexto geohistórico y turístico del Caribe Mexicano explica, en una buena parte, la expansión de la actividad en un proceso que tiene como referente al

³⁴ Hasta el año 2000, en lo que ahora es Costa Maya, el servicio de electricidad era muy limitado, al igual que el abasto de agua potable. Varios de los pequeños hoteles contaban con celdas solares, pozos y captación de agua de lluvia, más por necesidad que por convicción ambientalista. No obstante, esto dio un carácter o identidad al destino, que no se ha perdido del todo. Sin embargo, el inicio del arribo de visitantes de cruceros y el tipo de oferta de actividades (motos acuáticas o cuatrimotos para recorrer la playa) resultaron incompatibles.



Gran Caribe, que inicia con Cancún y que evoluciona hacia la Riviera Maya para continuar hacia el Sur, bajo un modelo masivo. La inmigración, impulsada por este crecimiento y la falta de atención a las necesidades de la creciente población, definen la problemática de una comunidad todavía en construcción.

El desarrollo turístico del Caribe Mexicano está inserto en el Gran Caribe, donde a partir de los noventa se encuentra una concentración económica en el turismo, la homogenización de los productos en el modelo de sol y playa y una competencia entre destinos. En este marco, el Caribe Mexicano presenta cifras que lo ubican a la cabeza, tanto por la oferta como por las llegadas de turistas.

El crecimiento de la Riviera Maya aún más acelerado que el de Cancún, es importante para esta ubicación actual en el contexto del Gran Caribe, al igual que para ubicar a Quintana Roo en primer lugar en el plano nacional. El ritmo del crecimiento demográfico propiciado por esta expansión, así como la atención insuficiente de las necesidades urbanas y sociales consecuentes, generan una problemática que debe enfrentar la comunidad que se integra.

La política turística ha sido exitosa al haber desarrollado uno de sus destinos CIP, Cancún, ampliado con la Riviera Maya, en una posición privilegiada en el contexto nacional y regional del Caribe. No obstante, los costos ambientales y sociales conducen hacia consideraciones que se plasman en algunos instrumentos de planeación (federales y estatales) y legislativos. Sin embargo, persiste la asincronía de la ejecución o aplicación de estos instrumentos con el ritmo de crecimiento y características del turismo y sus implicaciones.

Aunque se han desarrollado instrumentos de planeación y de ordenación territorial para la costa de Quintana Roo, incluso bajo una visión crítica y ciertos planteamientos hacia la sustentabilidad, la práctica política está sujeta más a la velocidad, los impulsos y la dinámica de la inversión turística y la expansión demográfica y urbana asociada.

La decisión de llevar a la Costa Maya a la misma lógica del norte del estado, con el turismo como impulsor y base de la economía, contempla igualmente el objetivo de incorporar a Majahual a la expansión que la industria de cruceros experimenta actualmente. Por ello, revisaremos a continuación esta



**Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual**



actividad que presenta el crecimiento más acelerado dentro de las diversas facetas del turismo.



CAPÍTULO II: CRUCEROS



II.1. ¿Turistas o visitantes? Cruceros en el Caribe

La “industria” de cruceros recibe ese nombre de manera bastante adecuada debido a la forma de operación masiva en la que se realiza. Los usuarios de cruceros no son considerados *turistas* en las estadísticas, para los estudios del tema ni para los múltiples destinos en donde atracan estas embarcaciones y en donde los “cruceistas” pasan algunas horas. Esto deriva del concepto de turista y de una de sus definiciones: es quien viaja por motivos de descanso, recreación o negocios fuera del sitio habitual de residencia, permaneciendo al menos una noche en el destino (OMT, 1998). Por ello se les clasifica como *visitantes*, ya que no pernoctan en el destino y como tal se les registra en las estadísticas. Sin embargo, desde otra perspectiva podría cambiarse su consideración como turistas en lugar de visitantes, si se toma en cuenta que viajan fuera de su lugar de residencia (con fines de recreación, descanso) por más de 24 horas; sólo que su “destino turístico”, el lugar de pernocta y su servicio de hospedaje es el propio crucero. Los actuales cruceros no son un medio de transporte marítimo, sino que son un destino en sí, un hotel y un centro de recreación (OMT, 2003).

Lo anterior resulta relevante porque, en este sentido, los lugares de atraque y las visitas por el día que realizan en los sitios de la ruta del crucero, constituyen actividades complementarias al viaje turístico. Y ciertamente, en la realidad estas actividades se ajustan a las necesidades (tiempos y condiciones) del crucero. Por lo amplio y complejo de los servicios a bordo, la OMT los considera *resorts* marítimos (OMT, 2008), debido a que comprenden todos los servicios y la estructura de organización de un centro de hospedaje de ese tipo.

Existen, sin embargo, diferencias, puesto que la mayor importancia de los destinos y la relevancia de las visitas a los sitios de desembarque, en el contexto del viaje, acercarían más a los viajes de crucero en Europa a un punto intermedio entre el *resort marino* y el concepto de transporte marítimo, sin serlo totalmente. Igualmente, los cruceros temáticos y especialmente los culturales (que se encuentran en claro crecimiento), implican una mayor importancia a los destinos en el conjunto del viaje (la decisión del mismo, su objetivo, actividades, etc.) en comparación, por ejemplo, de los de sol y playa, en el Caribe.

Los viajes en crucero constituyen una modalidad de viaje en el que el espacio turístico (el espacio producido) tiene una dimensión diferente a la de los



viajes turísticos. Esto es debido a que ese espacio implica a la propia embarcación y sus servicios, a la travesía o trayectoria y a los sitios de embarque. Esto es aún más complejo porque ni la trayectoria ni los sitios por visitarse son definitivos y puede variar de acuerdo a las exigencias del clima o a condiciones o incidentes en los lugares de recorrido. Al mismo tiempo, el concepto de “viaje turístico” es diferente porque el crucerista elige un destino-embarcación y sitios de visita, “lugares” por los que transita. Se trata de una modalidad deslocalizada y que, sin embargo, se relaciona e impacta de diversas formas al sistema turístico y sus componentes, así como a los sitios de desembarque y su entorno.

El tema de cruceros ha sido estudiado bajo diversas perspectivas, aunque aún son pocos los análisis sobre el tema. Algunos textos describen la evolución, y características de la organización, inversión, mercado y oferta de cruceros (Mancini, 2004; Cartwright y Baird, 1999) y otros más lo analizan con mayor profundidad, dando una explicación desde la teoría a sus características (Dowling, 2006). Entre estos últimos, los realizados por la OMT (WTO, 2003; OMT, 2007) son más detallados y completos, con planteamientos relativos a los impactos que generan, así como las tendencias de la actividad y de los mercados.

Existen abordajes críticos que cuestionan los impactos ambientales, la falta de regulación, la forma de las relaciones laborales e incluso la brecha entre lo ofrecido a los compradores de viajes en crucero y lo recibido, en especial respecto a los márgenes de seguridad y sanidad (Klein, 2002). La CEPAL ha advertido sobre la necesidad de examinar si el crecimiento de los cruceros en la región del Caribe no está siendo realizado a costa del turismo de estadía (ECLAC, 2005).

Otros estudios, están abocados especialmente a la forma y dimensión de los impactos. La mayoría abordando los de tipo económico, en general o para destinos específicos bajo una visión crítica sobre tales impactos. Seidl, Giuliano y Pratt (2006), por ejemplo, establecen para el caso de Costa Rica cómo los cruceros compiten por la infraestructura portuaria con otras actividades económicas, produce una derrama escasa y genera costos en servicios y otros que no se compensan con los pagos impositivos y de consumo. También pueden



referirse algunos trabajos orientados a la mercadotecnia y los cruceros (Dickinson, 2007) con atención hacia el perfil del consumidor.

Para el tema de este trabajo, es importante mencionar que algunos análisis se refieren a que los cruceristas y el tipo de viaje en crucero implican un interés superficial respecto de los lugares de visita por el día, así como para la interacción con las comunidades locales. Por el contrario, la rápida visita conlleva una tendencia a homogenizar no solamente la oferta de productos en venta en todos los “destinos”: joyería y souvenirs, por ejemplo; sino a montar escenografías que permitan literalmente en un “flashazo” llevar la imagen del lugar.

El visitante de cruceros no está preocupado por la autenticidad en la experiencia ni por el conocimiento o el respeto hacia la comunidad local (Cuning, 2006). Esto está relacionado con el impacto social de la visita de cruceros, que es masiva, en horas determinadas del día, afectando las actividades de la dinámica de la sociedad, apropiándose de los espacios, generando una sensación de invasión y obligando a “actuar” de acuerdo a los estereotipos, a los habitantes, para promover el consumo (Cunning, 2006; Gibson y Bentley, 2006). Al respecto, y de acuerdo a eTurboNews (2010), la empresa Cruise West (que ofertaba visitas por ejemplo a las Galápagos), al anunciar el cierre de sus operaciones y de la propia empresa por la crisis financiera, señaló lamentando esta decisión “[...] tenemos un producto para el tipo de viajero que le interesa una experiencia en el destino, no dentro del barco [...] y que ya no tendrá esa posibilidad”, aludiendo al tipo de oferta de las grandes navieras que dominan el mercado.

Desde la perspectiva cultural, para Berger (2004), los cruceros representan para el crucerista una forma de utopía donde todas las necesidades están satisfechas, dentro de una estructura y organización bien establecida que le dan seguridad; éste es, sin embargo, un consumidor hedonista que en el crucero y en su imaginario tiene el placer a su alcance. Es una forma de consumo en el que el ego puede permitirse satisfacciones sin temer contravenir los límites (superego), lo que en psicología sería una regresión. Es de hecho un ambiente de edén (comida abundante y placeres) por la que ya pagó, lo que le permite sentirse seguro, pero que también limita o reduce su consumo en los lugares de



visita. Esta actitud del crucerista es parte de lo que explica su comportamiento en los lugares de arribo: superficial y con un interés mínimo en el sitio, lo que tiene una repercusión, un impacto social (Gibson y Bentley, 2004). Esta forma de comportamiento puede ser examinado bajo la perspectiva del modelo masivo en el que el visitante juega el rol de “realeza” o hedonista, siendo servido y atendido y con una necesidad simple de souvenirs y fotografías para hacerlo constar, sin buscar la “experiencia del encuentro con el otro”.

No obstante, el visitante y sus búsquedas pueden ser revisados desde otra óptica, la del posturismo (Molina, 2006) como nuevo paradigma que analiza la realidad actual de las relaciones turísticas, en las que las características tradicionales del modelo industrial ya no son vigentes y por tanto no pueden ser explicadas a través de sus componentes de desplazamiento, objetivos y tiempos. Los cruceros pueden ser parte de esta nueva realidad en la que el espacio, que es factor fundamental en el turismo (“...relación de las personas en el espacio y con el espacio”, Hiernaux, 2006.) es visto de manera diferente, puesto que el motivo principal no es desplazarse hacia un lugar-objetivo, sino sólo desplazarse, “no estar” en un lugar más que por momentos físicamente y sin estarlo en interés y atención, sin “ser” (Yory, 2007). En este sentido, como sugiere Molina (2006), se requiere examinar el fenómeno bajo una perspectiva diferente al que estudia el turismo masivo fordista (Jiménez, 1998) o posfordista (Harvey, 1998).

Pocos estudios analizan el significado actual de los cruceros como actividad deslocalizada, en sus implicaciones para la lógica del sistema turístico y bajo las nuevas perspectivas. La OMT (2007) insiste sin embargo en este carácter novedoso y dinámico de los viajes de crucero y de las características de los cruceristas que aún están conformándose y empezando a explicarse; señalando que es difícil la delimitación de las mismas puesto que se incorporan nuevos mercados y perfiles a los tradicionales, al mismo tiempo que la oferta también se diversifica e incorpora nuevos esquemas de organización y funcionamiento bajo una lógica global y al mismo tiempo con una gran concentración de la inversión y los servicios.

Wood (2000, 2002 y 2004) señala que si bien el turismo se conecta estrechamente con el proceso de globalización, la forma más globalizada del



turismo (y la de más acelerado crecimiento) son los cruceros: embarcaciones con banderas de conveniencia cuya nacionalidad es ajena en lo absoluto a su operación; propiedad de compañías globales en su lógica de operación, de ventas y financiera; exentas de cumplimiento de normas laborales, sanitarias y regulaciones aplicables a otros servicios turísticos y un mercado que cubre todo el mundo; siendo su naturaleza desterritorializada un reto no solamente para el turismo sino para las sociedades, en este caso del Caribe (capital global y migración laboral, como claras expresiones de su carácter).

En efecto, las autoridades y capitales locales carecen de una capacidad de negociación frente a las grandes compañías de cruceros. Para Wood, el tema de la contaminación generada por los cruceros y las dificultades para regularlo constituyen el mejor ejemplo de este carácter desterritorializado de los cruceros.

Algunos análisis realizan una revisión del principal destino de cruceros del Caribe Mexicano, Cozumel; sus características en la oferta de los servicios a cruceristas y la demanda (perfil de los visitantes) o la relación del turismo con los cruceros (Martínez, 2008; Anaya, Julia y Palafox, Alejandro, 2007). Como se comentará en los siguientes capítulos, la problemática de los impactos sociales y económicos de los estudios mencionados es aplicable al caso de Majahual, donde siendo un pequeño poblado, se genera una competencia por los espacios públicos, comunitarios y turísticos, o su sobreposición.

Los viajes por crucero iniciaron en los años setenta, en Miami, con un mercado fundamentalmente norteamericano. A través de las décadas incrementó su mercado y constituyó una de las modalidades de viaje de mayor crecimiento en los últimos veinte años (8% anual en promedio). La oferta y la demanda se han incrementado significativamente así como el número de países que incorporan ésta a sus actividades turísticas. Este crecimiento se mantendrá en el mediano y largo plazo, de acuerdo a lo que proyecta la dinámica de oferta y demanda, y puesto que su mercado se ubica en una fase de plena expansión o en la etapa inicial del ciclo del producto (OMT, 2008).

Actualmente los viajes por crucero representan menos del 10% de los viajes turísticos y tiene entonces aún un gran potencial de desarrollo. Adicionalmente, dados los beneficios obtenidos por las navieras, mismos que se ubican como beneficios récord en el ámbito del turismo, puede esperarse que el



impulso a su expansión se mantenga. Es importante revisar este tema por su peso significativo en las cifras mundiales del turismo, por su gran relevancia en la región del Caribe y especialmente para el Caribe Mexicano y porque sus características, tendencias e influencia se encuentran vinculadas al modelo de desarrollo turístico dominante en el área (de sol y playa), de nuestro objeto de estudio y de su entorno.

En 2005 se hicieron catorce millones de viajes, de las cuales más de nueve correspondieron al mercado de Estados Unidos. En 2007 la demanda mundial de cruceros rebasó los 15 millones de personas. Los norteamericanos representan hasta ahora dos tercios de la demanda y los europeos ocupan el segundo lugar, aunque con gran distancia respecto de Norteamérica. El resto del mundo integra el tercer sitio, en el que Asia presenta las cifras más altas del grupo.

El perfil medio del crucerista es de 49 años de edad, un ingreso de más de 104 mil dólares anuales, casado, con educación universitaria. La tendencia de expansión incluye, sin embargo, a todos los segmentos sin distinción de edad e incluso de nivel de ingreso. Ciertamente, todos los segmentos turísticos son demandantes actuales o potenciales de cruceros: ya sea que se clasifiquen por edad, ingreso, nivel educativo o región de residencia. La oferta responde a cada uno con sus productos relativamente más exclusivos o comunes, generales o temáticos, en regiones “tradicionales” de cruceros o nuevos. Puede afirmarse que la oferta es dinámica y presenta innovaciones constantemente. El segmento de mayor crecimiento es el que hace el viaje de crucero por primera vez; no obstante, la demanda creciente de los repetidores impulsa el diseño y desarrollo de nuevas rutas y destinos.

Es un producto accesible a prácticamente todos los consumidores turísticos; de las cuatro categorías: lujo, premium, contemporary y budget, las dos intermedias reportan la mayor expansión. Los viajes para familias con niños y los cruceros temáticos son los productos con la demanda de mayor crecimiento, seguidos por los cruceros culturales, de expedición y de vela, aunque aún representan un porcentaje minoritario. A excepción de los primeros, para estos cruceros los destinos incluidos en la ruta o trayectoria



tienen una importancia relativa mayor que la dimensión, características o categoría de la embarcación (OMT, 2008).

Las rutas y bases de los cruceros tienen variaciones de acuerdo a la temporada del año, pero se pueden distinguir como las principales regiones, por orden de importancia: Caribe, Mediterráneo, Europa Atlántica y Asia. El verano, o los meses de abril a septiembre, constituyen la única temporada del año en la que el Caribe está en menos del 50% de los viajes de crucero, debido a la importancia que cobra Europa, especialmente el Mediterráneo. Aún en ese período, sin embargo, el Caribe abarca el 25% de los viajes de crucero en el mundo. En los próximos años se espera la incorporación de nuevas rutas y el crecimiento de otras, como respuesta a la creciente demanda en esta actividad.

La característica que se presenta más claramente en la industria de cruceros en las dos últimas décadas, es la concentración. De acuerdo a los datos de 2007 (OMT, 2008; Universidad del Caribe, 2009), cuatro grupos de cruceros del mundo controlan de la oferta mundial el 81% de los buques y el 88% de las camas en cruceros: Carnival Corporation (con doce compañías), Royal Caribbean Cruises (con dos compañías) y Star Cruises (una compañía única). Los cruceros europeos, cuyas principales empresas son Louis Cruise Line y MSC, abarcan el 12.5% de la flota mundial y 12.2% de las camas. Las navieras asiáticas representan el 2.4% de la flota mundial (Japan Cruise Lines y Hyundai, las principales).



Tabla 6. Grupos de cruceros y participación en la oferta mundial, 2007

Distribución porcentual de la oferta mundial, 2007	
Cruceros	Porcentaje de camas
1. Carnival	48.7
2. NCCL	22.6
3. Star Cruises	10.4
Total 1 – 3 (EU)	81.7
4. Crystal	0.7
5. Disney	1.2
Total 1 – 5 (EU)	83.6
6. Louis Cruise Line	2.4
7. MSC	4.8
Total Europa (incluye otras)	12.5
8. Japan Cruise Line	0.4
9. Hyundai	0.7
Total Asia (incluye otras)	2.4
Gran Total	100

Fuente: Elaboración propia, con base en datos de la OMT, 2008.

La capacidad de las embarcaciones para cruceros también se ha incrementado en la última década y se espera que en el corto plazo la mayor parte de esos barcos tengan una capacidad superior a la de 2 mil pasajeros. Las navieras han anunciado, además, que contarán con un porcentaje variable de embarcaciones con capacidad de entre 4 mil 200 y 5 mil 400 camas, lo que indica, junto con el incremento de embarcaciones y rutas, no solamente el crecimiento de su capacidad, sino la predominancia de su carácter masivo. Si bien existen diferentes categorías, la diferencia está en los servicios sin que el carácter masivo cambie sustancialmente.



II.2. Algunos impactos

Los aspectos más importantes de la problemática relativa a los cruceros son la concentración de la oferta, ya comentado, el limitado poder de negociación de los destinos ante las navieras (frente a la inexistente coordinación entre destinos), la competencia al interior de las regiones y entre regiones, la falta de complementariedad con el turismo, la estacionalidad y la saturación que provocan en los destinos, además de los impactos ambientales. También podrían mencionarse la ausencia de políticas o estrategias en el tema (OMT, 2003; Universidad del Caribe, 2009).

No obstante lo anterior, es posible afirmar que en todo el mundo existen esfuerzos de los países (gobiernos y empresas) para que sus destinos sean incorporados a las rutas de cruceros³⁵. En los últimos años se vienen desarrollado planes de nuevas rutas de cruceros, lo mismo en Asia que en la misma Europa o Centro y Sudamérica (SECTUR, 2007).

Respecto de la relación (o falta de), los argumentos más repetidos sobre un impacto positivo hacia el turismo son: la promoción de los destinos derivada de la presencia de los cruceristas, quienes “descubren” el destino y, de acuerdo a su impresión, se verán atraídos para volver como turistas, sobre todo si encuentran actividades y atractivos que no pudieron desarrollar durante su corta visita y si el propio destino cuenta con la promoción adecuada para ello (OMT, 2008). En el caso de los puertos principales de inicio o Home Port, se da una estancia de uno o dos días previos al embarque. Sobre el impacto económico se comentan algunos aspectos más adelante.

Los impactos más discutidos de los cruceros se da en dos sentidos: por los impactos ambientales y por los sociales (Klein, 2002; Wood, 2000 y 2004). De ellos el más visible –aunque no el único- ha sido el manejo de los desechos de las embarcaciones. Las embarcaciones prefieren realizar la disposición de los mismos en los diferentes sitios de arribo. Aunque hacen un pago por ello, esto

³⁵ Costa Rica, China, Argentina, México, lo mismo que puertos españoles, se esfuerzan por incorporar o incrementar arribos de cruceros. Véase cruceros en <http://caribbeannewsdigital.com/es/noticias>. Sobre la competencia intraregional, puede verse que recientemente, con motivo de la alerta por el brote de influenza, que llevó a los cruceros a suspender arribos a los puertos mexicanos, los puertos de Centroamérica y el Caribe intentaron negociar los arribos redireccionados (El Universal, 2009).



representa una carga ambiental significativa para las localidades receptoras. De acuerdo con algunos análisis (Universidad del Caribe, 2009), por lo menos en el caso de México los costos ambientales y en el uso de servicios públicos por parte de los visitantes de cruceros, han tenido que ser absorbidos por las localidades; no obstante, éstas no se benefician de los recursos de pagos de impuestos y derechos pagados por los cruceros.

Aunque actualmente existen regulaciones internacionales, también siguen siendo un problema los desechos de los cruceros que se depositan, indebidamente, en alta mar (OMT, 2003)³⁶. Existen igualmente otro tipo de afectaciones al medio, como son la emisión de carbono a la atmósfera y, tomando el ejemplo del Caribe Mexicano, el daño a los arrecifes³⁷.

La Organización Marítima Internacional (OMI) establece restricciones y vigila su cumplimiento, para las actividades de navegación en las Zonas Marinas Especialmente Sensibles (ZMES o PSSA en inglés), decretadas como tal por su riqueza biológica, importancia social, fragilidad o interés científicos. Entre las ZMES se encuentran la Gran Barrera Arrecifal Australiana, los Cayos de Florida, las Islas Canarias, La Maguey, Cuba, entre otros; pero no se encuentran el Arrecife Mesoamericano ni otras áreas del Mar Caribe, aparentemente porque esto no ha sido propuesto por el gobierno mexicano u otro de la región³⁸.

Otro problema vinculado a las embarcaciones en general que incluye a los cruceros, es el de las especies invasoras que son llevadas por el agua de lastre que se utiliza para la nivelación durante la navegación. La OMI estableció un convenio internacional (2004) que señala que a partir de 2009 todas las embarcaciones que se fabriquen deberán incluir mecanismos para evitar este riesgo; todas las embarcaciones en circulación deben contar con procesos de

³⁶ Los cruceros y los buques de carga han sido causa de contaminación marina que en los años noventa llegó a afectar la salud de poblaciones costeras. Por ello, desde 1973 existe un Tratado para regular la disposición de desechos en aguas internacionales (MARPOL), regulando las descargas de aceites, aguas residuales, desechos sólidos y emisiones contaminantes. La Organización Marítima Internacional promueve la aplicación real de este y otros acuerdos para la seguridad del ambiente marino y de las personas. Cabe señalar que los cruceros generan una gran cantidad de residuos, incluyendo tóxicos. Igualmente, sus emisiones a la atmósfera son considerables. Existe no obstante una tendencia a la atención de los impactos ambientales como parte de la política de las navieras, sobre su imagen y promoción, entre otras razones, porque para los consumidores de cruceros esto es un aspecto importante (OMT, 2008).

³⁷ La primera controversia presentada ante la Comisión para la Cooperación Ambiental en enero de 1996—órgano paralelo al TLC— fue para evitar que se construyera un muelle de cruceros afectando un área arrecifal en Cozumel. La denuncia la presentaron el Centro Mexicano de Derecho Ambiental y el Grupo de los Cien, internacional. El muelle fue finalmente reubicado a una zona aledaña, a 10 Km del área originalmente elegida.

³⁸ De acuerdo a los *Lineamientos para identificar y determinar un área como ZMES*, se requiere la iniciativa de un Estado miembro y el análisis respectivo sobre su carácter especial en lo ambiental, social o económico y su grado de vulnerabilidad (OMI).



prevención de este tema y están en elaboración los estándares que se definirán para ello. El problema es que aún no se logra la firma del número necesario de países para que habiendo ratificado el Convenio, se haga obligatorio. El tema es sanitario incluso, pues se ha comprobado el traslado por esta vía, por ejemplo, de la bacteria del cólera (IMO, 2010)³⁹.

En el caso de las emisiones, la mayoría de los buques utilizan diesel como combustible y por ahora una tercera parte utiliza turbinas de vapor o turbinas de gas; ésta última considerada la fuente de energía con menor emisión de gases. La Organización Marítima Internacional, ha promovido acuerdos relativos al cuidado del medio ambiente y a la seguridad en los cruceros.

Desde el punto de vista de los impactos sociales, el desembarco de cientos o miles de personas (de acuerdo a la dimensión de la embarcación), en las localidades, representa una presión sobre los recursos (empezando por el litoral); pero también para las comunidades anfitrionas, sobre todo para quienes deben concentrar su actividad durante las 6 horas en las que permanecen los visitantes; además, debe considerarse que es común que los visitantes superen en número a los habitantes, como en Cozumel o el caso de Majahual.

Otro impacto es que el ritmo de actividades laborales que determinan las visitas de los cruceros (horarios, días) deriva del calendario de arribos y no de horas y días laborales convencionales, afectando la organización de la vida familiar. En estas condiciones, existe en general escasa participación de las comunidades locales en la actividad y nula vinculación de las navieras con ellas; igualmente, al tratarse de un arribo concentrado en algunas horas de una gran cantidad de visitantes, puede generar una sensación de invasión (OMT, 2008).

Todo esto es importante en tanto supone una dinámica espacial muy compleja, en la que los visitantes, la comunidad y la propia actividad turística y sus intercambios están definiendo permanentemente los espacios (social, de producción), su jerarquización y la división social de los espacios funcionales, relacionados con la producción (turística). La “invasión” durante unas horas, de los cruceristas marca no solamente la pauta de los horarios de actividad, sino la

³⁹ En la costa del Caribe Mexicano, existe desde el 2009 una alerta por la presencia de una especie invasora, el pez león, que, al no tener depredadores naturales, está causando un desequilibrio en las zonas de pesca y en la fauna arrecifal. Aún cuando no se ha determinado su origen, el problema se detectó inicialmente en Banco Chinchorro, muy cercano a Majahual, en la zona de influencia de los movimientos de cruceros.



disposición de los espacios para los intercambios de bienes y servicios, para su transportación y circulación, y los que pueden conservar su carácter y función de espacios públicos.

Por otro lado, se encuentra el tema de los beneficios económicos generados por esta actividad. Aunque es un tema en el que aún no existen conclusiones definitivas, la forma más simple de referirlo ha sido el gasto promedio p/c de los cruceristas, quienes adquieren servicios (tours, restaurantes) y realiza compras. Este es un gasto, de acuerdo a algunas opiniones, poco significativo, de 75 dólares en el caso de México y 82 dólares en el Caribe Mexicano (SEDETUR, 2008).

También se pagan derechos para uso del puerto y embarque; existe en muchos destinos un impuesto migratorio que se paga de manera diferenciada en cada puerto. En México no existía y fue aprobada su aplicación por el Congreso, en 2008 por un monto de 56 dólares. No obstante, la entrada en vigencia del impuesto quedó pospuesta para todo el año 2009 y después por tiempo indefinido, ante el contexto de la crisis económica en la que resulta difícil la negociación con las navieras, y pospuesta nuevamente de manera indefinida tras la contingencia sanitaria por la influenza humana.

Otro elemento que afecta los ingresos locales, es el hecho de que los principales productos consumidos en las compras más comunes de los cruceristas, como perfumes y joyas, son importados, por lo que una buena parte del ingreso por la venta está dirigido a las grandes empresas trasnacionales (OMT, 2008).

De acuerdo a un estudio realizado por la Caribbean-Florida Cruise Association, presentado en octubre de 2009 durante su Feria Anual en Santa Lucía, señaló en primer lugar que en un entorno de crisis, la industria de cruceros había registrado un incremento en el gasto realizado por los cruceristas. Informó también que en 29 destinos seleccionados (en el Caribe, Centroamérica y México) 17.56 millones de cruceristas gastaron 1.71 mil millones de dólares: 328 millones de dólares para excursiones, 634 millones de dólares en relojes y joyas, 168 millones de dólares en ropa y 164 millones de dólares en otros servicios (Caribbean News Digital, 2009). Esta estructura del gasto confirma el señalamiento de la poca derrama que puede darse en lo local.



Adicionalmente, cabe señalar que la estructura de comercialización de los servicios implica que la venta de excursiones lo realiza el propio crucero hasta en más del 90%, con comisiones de alrededor del 40%. Esta compra le da mayor seguridad al crucerista porque queda amparado por el seguro del crucero, pero implica una reducción mayor del pago a la excursión local y a la respectiva cadena de prestadores del servicio.

No obstante este panorama, es importante mencionar que, en parte depende del propio destino la derrama económica y los multiplicadores. El arribo de un crucero comprende a los pasajeros del mismo pero también a la tripulación; ambos son consumidores y en gran parte depende de la oferta local de bienes y servicios, el monto del gasto que se realiza y cuánto de los recursos permanecen en la localidad. Las economías más complejas pueden tener más multiplicadores, y en las economías poco complejas la derrama es menor. Los puertos principales implican mayor gasto del crucerista que los secundarios. La tripulación puede consumir incluso servicios médicos y el buque avituallamiento.

La OMT (2008) propone que los gobiernos locales son quienes deben realizar el análisis para determinar la conveniencia o no de incorporarse a los destinos de cruceros, con un enfoque de sustentabilidad que valore los beneficios económicos, así como los costos sociales y ambientales; y los mecanismos para magnificar los primeros y minimizar los segundos, si el resultado del análisis es favorable. Sobre todo, este análisis supone una perspectiva a largo plazo y no sólo de beneficio económico a corto plazo.

Debido a las características ya señaladas, es posible afirmar que los cruceros (sobre todo los que predominan en el Caribe) responden a la estructura de turismo masivo, no al turismo de baja densidad, ni con el que busca mayor autenticidad (frente a la imagen creada para la visita rápida y superficial); y que es difícil encontrar esquemas de destinos con enfoque sustentable, que establece una capacidad de carga ambiental, social y también turística, como propone la OMT.

Aunque existen cada vez más políticas “sustentables” o ambientales en las compañías navieras, el modelo en si supone la visita masiva y rápida. La tendencia es contar con embarcaciones de capacidad cada vez mayor, lo que refuerza las características dentro de este esquema. El concepto de “lujo” en los



cruceros de esa categoría no supone eliminar el carácter masivo que, se insiste, es parte del modelo.

A pesar de lo anterior, el planteamiento de la política mexicana de cruceros parte del supuesto de que pueden ser actividades complementarias con el turismo, que existe una derrama a través de la compra de servicios y que es necesario desarrollar mayor competitividad para la atracción de cruceros, la atención de los mismos y para incrementar el gasto promedio de los visitantes, pero el planteamiento conduce al desarrollo de más puertos de cruceros.

II.3. La Región No. 1

Contrario a lo señalado por los registros mundiales de llegadas de turistas, para los que el Caribe representa alrededor del 3% del mercado mundial, en el tema de los cruceros se encuentra una situación muy diferente.

La principal región del mundo en movimiento de cruceros es el Gran Caribe, que representó el 46.6% de los arribos en 2007 (OMT, 2007). Esto guarda relación, por un lado, con la imagen y la realidad de la geografía física de la región, las costas, las islas, el clima, la temperatura del agua y su claridad. Sin embargo, son las condiciones primordialmente del turismo de sol y playa las que resultan convenientes para el arribo de visitantes de cruceros.

Ya se ha señalado que el modelo de turismo de masas, de sol y playa, establece una relación del turista con el espacio, en el que es un consumidor, en el que todo es mercancía o ventaja competitiva, donde la playa es apropiada por el hotel y el litoral tiene una función sólo turística; modelo cuya presencia domina en distintos destinos del Caribe (Hiernaux, 2001:36-38). Este esquema resulta del todo propicio para el modelo de cruceros, porque el arribo masivo de visitantes de cruceros y el ajuste de la oferta al tipo de demanda del crucerista, es congruente con la lógica del modelo.

Los visitantes desembarcan masivamente y durante unas horas consumen algunos productos y servicios del sitio. Regresan para continuar con su dinámica del destino-hotel-diversión, a bordo. Son la masificación y el contacto superficial del visitante con el “destino”, llevados al extremo.



Tabla 7. Porcentaje de crecimiento del volumen de llegadas de cruceristas (1990-2005)

Crecimiento de las llegadas de turistas	
Destino	Crecimiento
México	654%
Islas Caimán	397%
Belice	300%
Jamaica	195%
Bahamas	80%
Islas Vírgenes	71%
Puerto Rico	60%

Fuente: Elaboración propia, con base en la OMT, 2008.

En la operación de los cruceros, las embarcaciones viajan por la noche y ya por la mañana, en el puerto de arribo, los cruceristas que así lo deciden, desembarcan y desarrollan las actividades que en su mayoría fueron contratadas a bordo. Las empresas prestadoras de los servicios (de tours principalmente) pagan como comisión a la operadora turística a bordo, alrededor del 40% del precio de los servicios que venden.

En los “destinos” (o subdestinos, considerando como el principal al crucero) el calendario y horarios están regidos por el programa de llegadas de cruceros. Durante las cinco a ocho horas de permanencia de los visitantes, los prestadores de servicios cumplen con el tour o actividad contratada a bordo y conducen a los visitantes, muchas veces con un alto grado de presión, a las tiendas, restaurantes y bares, donde otros prestadores compiten entre sí para lograr la venta. Cuando los miles de cruceristas regresan por la tarde al barco, los comercios se cierran y la población local recupera sus espacios⁴⁰.

II.4. El Caribe Mexicano: Primer destino mundial de cruceros

México ocupa un lugar muy importante en esta principal región de arribo de cruceros del mundo, pues detenta el primer sitio con 6.5 millones de cruceristas en 2007, 2008 (OMT, 2008).

El gobierno mexicano, a través de la Secretaría de Turismo, definió el objetivo de promover el crecimiento del arribo de cruceros al país. Desde 2004,

⁴⁰ Un ejemplo extremo de esta dinámica alrededor del crucero, es la de pequeño pueblo de Anchorage, en Alaska, donde la población receptora está disfrazada (literalmente) en trajes de época de la fiebre del oro, durante el tiempo de permanencia de los cruceristas.



cuenta con una Política de Cruceros (SECTUR-SCT, 2004) que, además de ese objetivo general, afirma que busca promover la seguridad, la protección al medio ambiente y la creación de criterios de sustentabilidad y de beneficio a las comunidades receptoras. El paso siguiente ha sido la elaboración de una estrategia para la competitividad; paralelamente, ha concertado algunos acuerdos internacionales⁴¹.

La OMT (2008) considera ejemplar el hecho de diseñar y establecer una política de cruceros; así como su enfoque de sustentabilidad y algunos otros elementos, como los comités estratégicos en los puertos de arribo que deben estar integrados por representantes del sector público y privado, principalmente locales. Sin embargo, no es posible afirmar que esta política, sus principios, estrategias y los propios comités se encuentren en desarrollo y/o aplicación. Al respecto, el estudio sobre cruceros realizado por la Universidad del Caribe (2009) encontró que, en la mayoría de los puertos no han sido instalados los comités y no existen otras instancias de coordinación.

Lo que sí corresponde a esta política, es el desarrollo de los nuevos destinos receptores de cruceros en el país y el impulso a otros que ya venían recibiendo embarcaciones, aunque en un número reducido, y que para 2009 estaban ya operando.

La política de cruceros del gobierno federal estableció las siguientes *Rutas de puertos de cruceros en México*:

⁴¹ En el marco del compromiso de los gobiernos de la región para conservar el Sistema Arrecifal Mesoamericano (1997), las oficinas de turismo de México, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Belice y Costa Rica, firmaron el pasado septiembre de 2008, el Acuerdo para el Establecimiento de un Mecanismo Latinoamericano de Consulta y Concertación entre Ministerios de Turismo de Países Receptores de Cruceros, con el fin de organizar y ofertar rutas de cruceros en el Mar Caribe y competir con otras zonas en la actividad.



Tabla 8. Rutas de puertos de cruceros en México

Rutas de cruceros en México	
Rutas	Puertos
Zona de Riviera Mexicana y Baja México	Ensenada Cabo San Lucas Manzanillo Puerto Vallarta Mazatlán Ixtapa Acapulco.
Zona del Golfo	Tampico Tuxpan Dos Bocas Progreso
El Caribe Mexicano	Calica Cozumel Playa del Carmen Costa Maya–Majahual.

Fuente: Elaboración propia, con base en Universidad del Caribe (2008).

Esta política surge en un panorama en el que en los últimos años, después de un rápido ascenso en los noventa y en el inicio de esta década, México ha estado perdiendo mercado. Es importante señalar que las razones de la declinación son de dos tipos: la más visible es la derivada de los eventos meteorológicos: el impacto de los huracanes *Wilma* en Cozumel en 2005 y el huracán *Dean* en Costa Maya (Majahual) en 2007; a la que se agrega otro tipo de eventos, como la crisis derivada de la influenza en 2009. Las repercusiones de este tipo de eventos, se extiende un largo período aún después de superados los eventos, debido a que la programación de los arribos se realiza con antelación. Una vez que se han superado los efectos del problema, se reincorporan los sitios a las rutas, sin embargo, para la siguiente programación meses después, el regreso no es inmediato. En el caso de Majahual, por ejemplo, el puerto fue reinaugurado en julio de 2009, pero se esperaba la recuperación del ritmo de los arribos a partir de enero de 2010 (temporada de invierno).

La segunda razón de la pérdida de mercado, deriva de la competitividad de los puertos de cruceros mexicanos, que se han visto en desventaja ante los viejos y los nuevos puertos de cruceros. La competitividad tiene que ver con los costos de uso de muelle y pagos de derechos, así como también la eficiencia de



los servicios relacionados (trámites migratorios, por ejemplo) e infraestructura disponible; los atractivos no son el elemento más importante.

De acuerdo a las empresas navieras, el precio que se paga por los servicios de los muelles en México (concesionados en su mayor parte a particulares) son altos, por lo que si se aplicara el impuesto aprobado por el Congreso de México, el país dejaría de ser competitivo. Las cifras de arribos de cruceros a México no han recuperado el nivel previo a 2005 y no puede esperarse que las cifras para 2009 muestren alguna recuperación, tras la suspensión de los arribos por la emergencia sanitaria a finales del mes de abril.

Existen otras razones no coyunturales de la pérdida de mercado por parte de México en el ámbito de cruceros y de la escasa derrama económica. De acuerdo al representante de la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe (FCCA, por sus siglas en inglés) Michael Ronan, México desaprovecha el mercado de cruceristas como consumidores de servicios turísticos, es decir, es un problema de oferta más que de demanda.

Los destinos mexicanos de cruceros podrían multiplicar la derrama de los visitantes y de la tripulación; no obstante, carecen de la oferta adecuada para ello. Al mismo tiempo, los destinos no cuentan con los bienes y organización que les permita abastecer de insumos a los barcos y a su tripulación, quienes requieren desde blancos, artículos de limpieza y aseo personal, hasta vinos y alimentos de calidad o todo tipo de productos para uso personal, doméstico o decorativo y, desde luego, de la restaurantería (La Jornada, 6 de octubre de 2008). Es decir, la derrama es pequeña a pesar del poder de compra y la demanda de bienes y servicios.



Tabla 9. Evolución de la demanda en México y otros destinos del Caribe (1980-2005)

Evolución de la demanda (miles de Cruceristas)					
Destino	1980	1985	2000	2004	2005
México	890,1	697,3	3,189	6,262	6,707
Bahamas	1,854	1,543	2,513	3,360	3,335
Islas Caimán	362	683	1,031	1,693	1,799
Puerto Rico	866	956	1,221	1,348	1,387
Jamaica	385	605	908	1,100	1,136
Dominicana	50	30	183	457	290
Honduras	218	267	277
Panamá	3	13	25	290	255
Bermuda	113	170	207	206	251
Cuba	7	1	10	5	17

Fuente: Elaboración propia, con base en datos de la Universidad del Caribe (2009) y SECTUR (2008).

A pesar de que México cuenta con una Política de Cruceros y estrategias, la gestión respectiva enfrenta dificultades, como son: la imposibilidad de aplicar el impuesto migratorio aprobado por el Congreso, las dificultades para negociar con las navieras en este y otros temas; las condiciones de operación deficientes, sin planes de mitigación de impactos ni desarrollo de capacidad de gestión de las administraciones y poblaciones locales ante la incorporación de nuevos puertos de cruceros.

Existen también otro tipo de problemas de planeación frente al impulso de nuevos puertos. Por ejemplo, Puerto Progreso reportó un crecimiento muy importante en el último año; no obstante, esto no fue resultado solamente de la nueva estrategia de competitividad, sino que los arribos a Costa Maya se redireccionaron a Progreso tras el paso del huracán Dean, que destruyó el muelle de Majahual. Esto plantea el riesgo de que los cruceros regresen a su ruta inicial a Costa Maya –Majahual-, una vez restaurado el muelle, abandonando los arribos a Puerto Progreso. El objetivo de la política de cruceros es contar con más destinos para captar mayor mercado, pero no poner a competir a los destinos mexicanos entre sí.

La actividad de cruceros se encuentra en expansión, pero con una intensa competencia en la región inmediata del Caribe y Centroamérica, y en general en el mundo, por lo que la situación de México puede ser nada fácil si lo que se



desea es por lo menos mantener la cuota de mercado (a partir de 2005, el número de visitantes de crucero a México, ha disminuido año con año); y para ello no es suficiente con la existencia de un valioso patrimonio natural y cultural, como lo ha señalado un representante de la empresa Royal Caribbean⁴². La situación es más complicada aún, si se toma en cuenta que se han creado expectativas en las localidades de los “nuevos” puertos de cruceros, sobre los arribos y sobre los beneficios que pudieran acompañarlos, pero sin haber resuelto los problemas señalados.

Si bien, México ocupa el primer lugar en el Caribe, es el Caribe Mexicano el primer destino en el país, y en éste, Cozumel ocupa el primer sitio como destino de cruceros a nivel nacional y en el mundo⁴³.

El siguiente cuadro muestra tanto el número de arribos de cruceros, así como el número de visitantes de cruceros en el Caribe Mexicano y su importancia en el plano nacional. En él puede observarse el impacto de la crisis económica que llevó el año 2008 a una leve reducción (aunque pueden estar en juego otros factores más); al igual que el impacto del huracán Dean, que en 2007 destruyó el muelle de Majahual (Costa Maya) y cortó el gran impulso que este puerto había cobrado los últimos años. El muelle de Costa Maya empezó a operar en el año 2000 y en 2007 ocupó el segundo lugar en el Caribe Mexicano y en el país.

La población local de Majahual sumaba al momento del huracán, alrededor de 700 habitantes; cuenta actualmente con 250 cuartos. La isla de Cozumel tiene 80 mil 621 habitantes (según datos de 2008) y 4 mil 373 cuartos de hotel.

⁴² Durante el XIV Congreso Anual de Agentes Navieros, llevado a cabo en Mazatlán, Sinaloa el 4 y 5 de octubre de 2008, el vicepresidente de Relaciones Institucionales para América Latina y el Caribe de Royal Caribbean, Michael Ronan, se refirió negativamente a los puertos mexicanos, al señalar que esa empresa invertirá en el periodo de 2008 a 2012 20 mil millones de dólares para la construcción de 35 embarcaciones, pero que éstas no llegarán al país, pues retirará del mercado mexicano en los próximos dos años 60 embarcaciones, la primera dejará de llegar el mes próximo a Ensenada y se enviará a Europa, ya que para los europeos la crisis económica aún no ha tenido tanto efecto como entre los estadounidenses. destacó que el problema en México es que es un destino atractivo para los visitantes, pero poco rentable para las empresas de cruceros, debido a que países como Brasil o Puerto Rico ofrecen incentivos fiscales, promoción y compensaciones a cada crucero que los visita, de ahí que en los últimos cinco años México y el Caribe hayan perdido 5.3 por ciento de su mercado. “México no ha entendido que ya no compite sólo contra Dominicana y otros destinos del Caribe, sino que ahora la competencia es global...” (La Jornada, 6 de octubre de 2008).

⁴³ Especializado en buceo y esnórquel, Cozumel cuenta con el atractivo del arrecife, un área natural protegida, un museo, una zona arqueológica y un centro urbano tradicional, con muchas tiendas (joyerías, artesanías y souvenirs). Aunque los cruceros representan la actividad primordial, también tiene una oferta de 4 mil 373 cuartos de hotel. Cozumel fue pionero en la Costa de Quintana Roo en la oferta hotelera en los años cincuenta y sesenta.



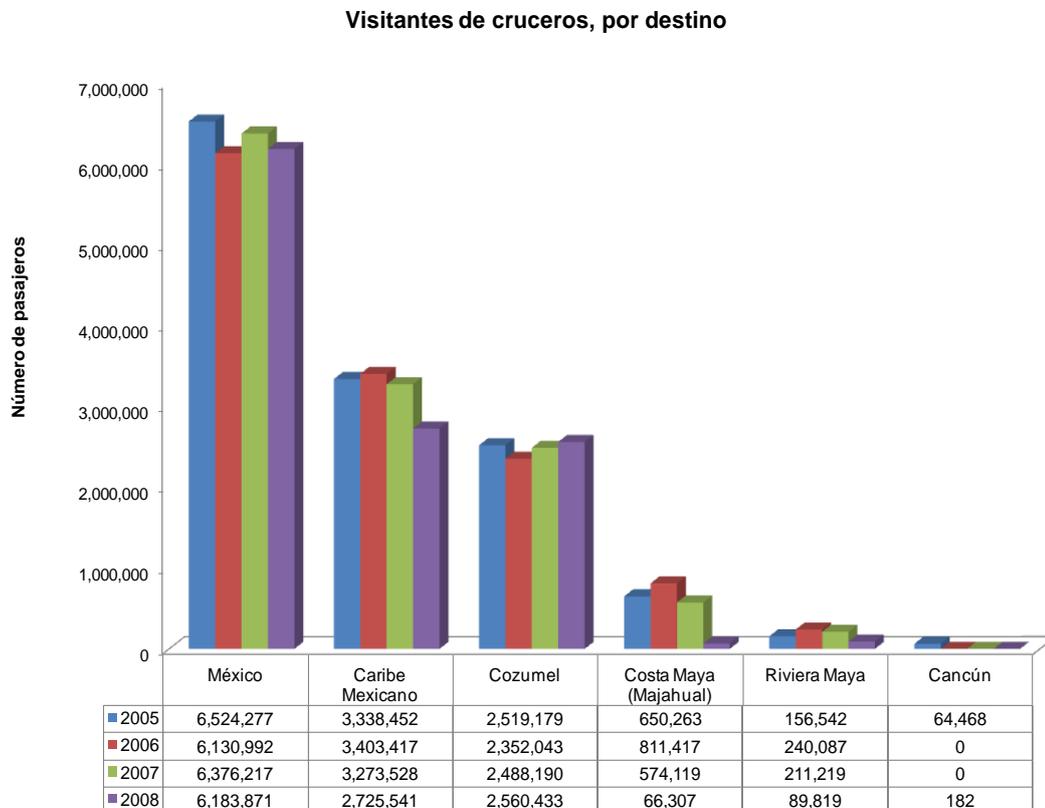
Tabla 10. Arribos y visitantes de cruceros al Caribe Mexicano, por destino (2005-2008)

Arribo de cruceros 2005-2008				
Destino	2005	2006	2007	2008
Cancún	37	0	0	1
Costa Maya (Majahual)	294	348	234	35
Cozumel	1,124	989	1,052	1,008
Riviera Maya	74	113	103	54
Caribe Mexicano	1,529	1,450	1,389	1,098
México	3,080	2,890	3,019	2,848

Pasajeros de cruceros 2005-2008				
Destino	2005	2006	2007	2008
Cancún	64,468	0	0	182
Costa Maya (Majahual)	650,263	811,417	574,119	66,307
Cozumel	2,519,179	2,352,043	2,488,190	2,560,433
Riviera Maya	156,542	240,087	211,219	89,819
Caribe Mexicano	3,338,452	3,403,417	3,273,528	2,725,541
México	6,524,277	6,130,992	6,376,217	6,183,871

Fuente: Elaboración propia, con base en datos de SEDETUR y SECTUR.

Ilustración 15. Visitantes de cruceros al Caribe Mexicano, por destino (2005-2008)



Fuente: Elaboración propia, con base en datos de SEDETUR y SECTUR.



Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual



Es posible concluir que, la actividad de cruceros es importante en el estado por su magnitud y peso, tanto a nivel mundial como regional, nacional y local; también por su expansión acelerada, especialmente en México, y por sus características e impactos. El gobierno mexicano ha decidido apostar por los cruceros, incorporar nuevos puertos y promover más arribos; sin embargo, para ello enfrenta desde los efectos de meteoros, hasta su capacidad de negociación con las navieras y la fuerte competencia internacional.

El Caribe Mexicano muestra esta situación, de manera magnificada, dada su importancia como el primer destino mundial de cruceros. El Caribe Mexicano (primordialmente Cozumel) está en el centro de la política mexicana, pero también de las dificultades, como el primer destino mundial de cruceros y por sus características y proyección. El “éxito” de Cozumel es, en parte, la razón del desarrollo de nuevos puertos. Este es el contexto en el que se ubica el caso de Majahual.



CAPÍTULO III: MAJAHUAL: DESTINO DE CRUCEROS



III.1. Majahual: destino de cruceros

Bajo un enfoque que pretendía combinar la actividad de cruceros y turismo de baja densidad a lo largo de Costa Maya, es que despegó el proyecto de Majahual, con una infraestructura centrada en el muelle de cruceros y la carretera de 50 Km que entronca a la vía Chetumal-Cancún. Con ello se inicia también el crecimiento de la población y de sus asentamientos. En la búsqueda de inversiones más cuantiosas, el ordenamiento fue revisado para incrementar las densidades.

En este capítulo se describirá el proceso por el que Majahual se convierte en un destino turístico y de cruceros, y el significado de este proceso para la conformación de una comunidad con las características de una población inmigrante, influida por la agenda caprichosa de la actividad. En este sentido, la creación de sus espacios sociales, la articulación con el espacio turístico y su propio proceso de integración conforman una realidad compleja, hasta la llegada del huracán Dean, en agosto de 2007.

III.2. Majahual: Por los caminos del Sur

Los mapas antiguos utilizan el nombre de Majahual (Macías, 2006); sin embargo, el nombre oficial es Mahahual, de acuerdo a los registros del INEGI, a los señalamientos de la SCT y a la ortografía que se enseña en el sistema escolar oficial. No obstante, el nombre que utiliza la página oficial del Ayuntamiento Othón P. Blanco, al que pertenece esta alcaldía, es Majahual, como puede verse líneas abajo, en la ilustración de la página mencionada; y es el nombre utilizado en el censo de 1921.

Cabe señalar que el nombre de Mahahual no aparece registrado en los diccionarios de español como vocablo o como forma de derivación; sin embargo, de acuerdo a algunos estudios, el nombre del sitio deriva de Majada –paraje que sirve de refugio nocturno al ganado y a los vaqueros o pastores que lo cuidan- (Larousse, 2001), y en este sentido, el término se refiere a ese carácter o función que en algún momento pudo haber tenido este sitio; y en tal caso, el nombre derivado es Majahual. El diccionario de la Real Academia Española establece que el nombre deriva de majagual, que designa tanto a un árbol de abundante



presencia en la zona, como al sitio en donde abunda⁴⁴ (Reyes, 2006). Por su parte, la población local lo refiere como Mahahual y también como Majahual. Ante lo anterior, en este trabajo se ha optado por utilizar este último término⁴⁵.

Majahual es una localidad costera, perteneciente al municipio de Othón P. Blanco⁴⁶, en el extremo sur de Quintana Roo. Aparece registrada como ranchería a lo largo del siglo XX y hasta la segunda mitad de los años ochenta, cuando se convierte en villa de pescadores (con inmigrantes de Veracruz, principalmente) y cuando INEGI la registra como localidad. A partir de 2008 obtuvo la categoría de alcaldía y, como tal, eligió a su primer alcalde. Está comunicada por una carretera asfaltada de 50 Km con la carretera federal 307 Cancún-Chetumal.

⁴⁴ De acuerdo al Diccionario Enciclopédico Larousse (2001), Majagua es un árbol de hasta 12 metros, de la familia de los malváceos y que se distribuye en México, Colombia, las Antillas y Centroamérica. Majagual según la real academia española significa: *terreno poblado por Majaguas*. La Majagua (*Hibiscus elatus*) es un árbol que se da de manera natural al sur de Cuba y al norte de Jamaica y se ha extendido a Centroamérica y en la Costa Maya entre 18° N y 22° N aproximadamente, también se le conoce como Majo o Mahoe.

⁴⁵ Con el nombre de Majahual, aparentemente con el sentido de abundancia de la planta del mismo nombre, existen sitios costeros en El Salvador y Nicaragua. En el Diccionario Hispánico Universal, S/F, el nombre se consigna como un municipio de Colombia, Majagual.

⁴⁶ De acuerdo al POET (2000), la delimitación de Costa Maya, que tiene como centro el poblado de Majahual, es 19°05'881"N; 87°34'24.8"W, 18°9'40.82"N y 87°33'0.15"W. Las coordenadas de Majahual son: 18°42'58" de latitud Norte y 87°42'28" de longitud Oeste.



Ilustración 16. Mapa de ubicación de Majahual



Fuente: INEGI



Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual



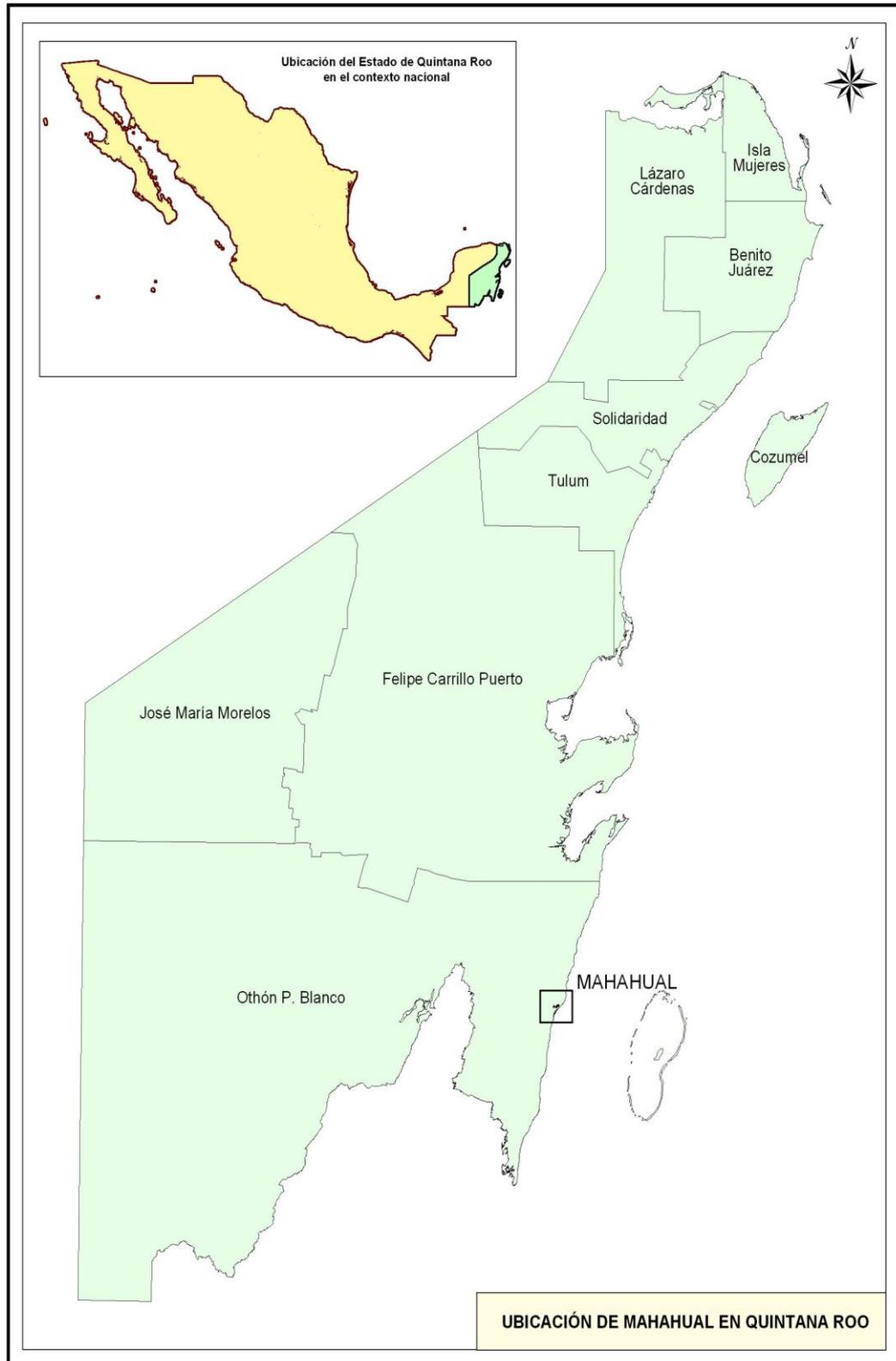
El siguiente mapa ubica al municipio de Othón P. Blanco y a los otros municipios que integran el estado de Quintana Roo, señalando la ubicación de la alcaldía de Majahual.

El municipio de Othón P. Blanco alberga a la capital del estado, Chetumal; es el municipio con la mayor extensión territorial del estado e integra individualmente una de las tres zonas en las que se divide Quintana Roo: Zona Sur o Zona Frontera Sur, de acuerdo al Plan Estatal de Desarrollo 2005-2011 (Gobierno de Quintana Roo, 2005)⁴⁷.

⁴⁷ Las otras dos zonas son la Región Caribe Norte, integrada por los municipios Benito Juárez (donde se asienta Cancún), Isla Mujeres, Cozumel, Solidaridad y Tulum, que concentra tanto la mayor inversión y arribos de turistas, como la mayor parte de la población y representan menos del 10% del territorio de Quintana Roo. La segunda es la Zona Centro o Zona Maya, conformada por los municipios de Lázaro Cárdenas, José María Morelos y Felipe Carrillo Puerto, con más de la mitad del territorio estatal; albergan comunidades rurales, desarrollando actividades primarias (Gobierno de Quintana Roo, 2005).



Ilustración 17. Majahual y el municipio de Othón P. Blanco en el mapa de municipios de Quintana Roo



Fuente: INEGI



A continuación, se presenta la ilustración de la página oficial del municipio de Othón P. Blanco, en donde se incluye dentro del municipio solamente a Majahual como localidad, junto a Chetumal (la capital) y Kohunlich (zona arqueológica); nótese la ortografía del nombre de Majahual. No se incluyen otros sitios turísticos, como Bacalar, dentro del municipio.

Ilustración 18. Municipio de Othón P. Blanco, sus localidades y otras ciudades importantes cercanas



Ciudades importantes cercanas		
Ciudad	Distancia en	
	Kms	Tiempo
Cancún	460	5 hrs
Playa del Carmen	390	4 hrs
Mérida	387	4.5 hrs
Cozumel	390	5 hrs

Fuente: Portal de internet del Gobierno del municipio de Othón P. Blanco.



III.3. Datos de la Geografía Física del área

Majahual se encuentra ubicado en la parte central de Costa Maya, localizada a su vez en la costa sur del estado de Quintana Roo. Majahual se considera el centro de Costa Maya (Gobierno del estado de Quintana Roo, 2000; municipio de Othón P. Blanco, 2005). Los datos que describen las características del área de estudio se refieren de manera general a Costa Maya y en algunos aspectos puntuales es posible contar con información específica de Majahual, lo que será aclarado en cada caso. Las principales fuentes utilizadas para esta descripción son el Ordenamiento Territorial de Costa Maya (Gobierno de Quintana Roo, 2000); el Programa de Desarrollo Urbano de *Majahual*, elaborado por el Municipio de Othón P. Blanco, el Libro Blanco del Consejo Consultivo Para el Desarrollo Sustentable, Sur-Sureste (SEMARNAT, 2008) y el estudio de Camarena y Salazar (1991).

El vértice norte de Costa Maya está marcado por la Península de Punta Herrero, rodeada por la Bahía de la Ascensión al oeste y norte y al este se encuentra el Mar Caribe. El vértice sur lo define la Península de Xcalac, está cubierta al oeste por la Bahía de Chetumal, conectada al Mar Caribe a través del canal Bacalar Chico (límite con Belice) y en la parte Este se encuentra el Mar Caribe. Esta forma propicia la interconectividad de los ecosistemas: selva baja anegadiza, manglares y cuerpos de agua. Los ecosistemas guardan un frágil equilibrio entre ellos (Salazar y González, 1993). A continuación se presenta el mapa de ubicación de Costa Maya y zona urbana de Majahual.

Ilustración 19. Mapa de ubicación de Costa Maya y Majahual



Fuente: Elaboración propia, con base en la cartografía de INEGI y FONATUR.

III.3.1. Clima

Costa Maya se encuentra en la zona de mayor humedad del estado de Quintana Roo, presentando precipitaciones entre los mil 300 y mil 500 mm; el 80% se infiltra, el 20% se reparte entre el movimiento superficial y la acumulación de los cuerpos de agua. Por otra parte, la distribución de la vegetación permite suponer que el equilibrio de agua dulce y agua de mar es dinámico y a la vez frágil. En otras palabras, las posibilidades de intrusiones de agua de mar en mantos freáticos son, aparentemente, muy altas. Las temporadas de lluvias van de

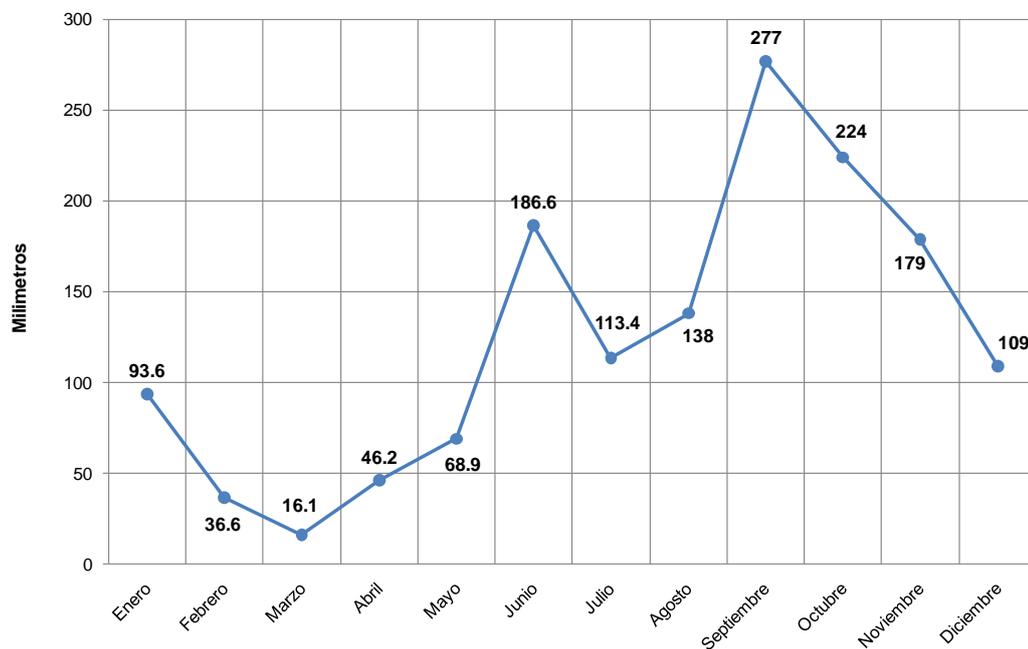


noviembre a marzo y de julio a septiembre. El estiaje se presenta de abril a junio (municipio de Othón P. Blanco, 2005). La mayor parte de la precipitación pluvial se presenta de mayo a octubre, siendo los meses más lluviosos de junio a septiembre. La presencia de ciclones coincide con los máximos de precipitación en el estado. En invierno se presenta una sequía, siendo la precipitación del mes más seco menor a 60 mm (Castillo, Velázquez, Iturbe y López, (2010).

Esto es relevante porque, por un lado esto deriva en que es un ambiente con numerosos cuerpos de agua y zonas de humedales, que conforman un paisaje tropical de amplia biodiversidad, pero que establece límites a las posibilidades de explotación del área y fundamentalmente de asentamientos que requerirán contar con fuentes de agua potable; a esto se agregan los riesgos que implican este tipo de ambientes inundables. Constituye un patrimonio paisajístico, pero también un área amenazada.

Ilustración 20. Precipitación promedio en mm en Costa Maya

Precipitación promedio en Costa Maya, por meses del año



Fuente: Municipio de Othón P. Blanco, Programa de Desarrollo Urbano de Mahahual.

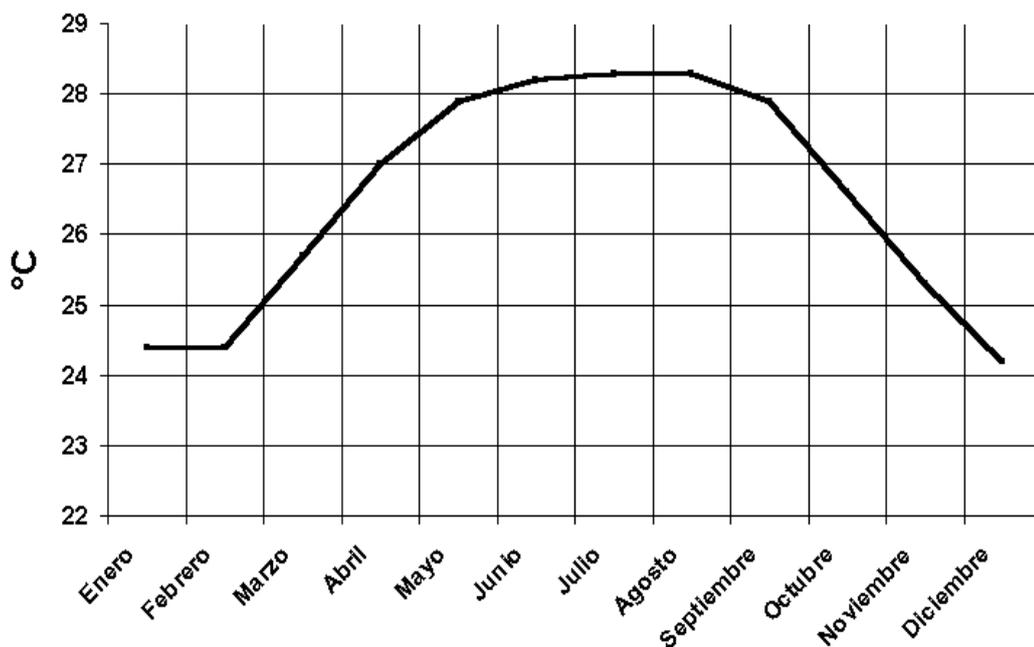
Como referente, puede mencionarse que la precipitación anual promedio en Cancún es de entre 1,000 y 1,100 mm, mientras que en Costa Maya es de 1,500 mm. A nivel nacional, solamente algunas zonas de Tabasco, Veracruz y



Chiapas están en los dos rangos más altos (más de 2,000 mm), estando el promedio para el estado de Quintana Roo en el tercer rango (INEGI, 2010).

La temperatura media anual en Majahual es de 25.62 grados. La evaporación potencial media anual oscila entre los 1,200 y 1,400 mm debido a la saturación de extensas zonas. Se evapora y transpira una parte importante del agua precipitada debido tanto a las altas temperaturas como a la presencia de abundante vegetación.

Ilustración 21. Temperatura promedio en Majahual



Fuente: Municipio de Othón P. Blanco, Programa de Desarrollo Urbano de Majahual, 2002.

Esto se traduce en un calor húmedo en primavera y verano, y otoños e inviernos frescos, con viento. Tales condiciones, sobre todo en invierno, son propicias para el turismo; no obstante, la probabilidad de lluvias y marejadas permanece la mayor parte del año.

De acuerdo a Velázquez (2010), Quintana Roo es parte de la zona tropical del hemisferio norte, en la franja de vientos alisios que provienen del centro subtropical de alta presión de las islas Azores, dirigiéndose hacia el centro de baja presión ubicado a lo largo de la costa occidental de Norte América. La



formación de los centros de alta y baja presión obedece a la Zona de Convergencia Intertropical (ZCIT), cuya posición variable afecta las precipitaciones en las regiones ecuatoriales como es el caso de la costa de Quintana Roo, produciendo estaciones secas y húmedas en lugar de frías y cálidas como en las latitudes superiores.

En la temporada seca o fría (noviembre-abril) dominan los vientos del oeste y los del norte. Los “nortes” son fuertes vientos procedentes del norte de los Estados Unidos y sur de Canadá que se dirigen por días a las costas del Golfo de México. Se originan por el desplazamiento hacia el sur de la ZCIT y la invasión de masas de aire polar continental modificado, recogen abundante humedad en el Golfo de México y después es liberada en forma de lluvia en la Península de Yucatán, principalmente en Quintana Roo.

La dirección de los vientos dominantes en la zona de estudio son: Este-Sureste en enero-febrero, abril-mayo y septiembre-octubre; del Este en marzo, junio – julio - agosto y Norte en noviembre - diciembre. Los vientos moderan la sensación predominante de humedad.

III.3.2. Geomorfología

Costa Maya es parte de la subprovincia “Costa Baja” de relieve escalonado descendente de poniente a oriente, con una elevación sobre el nivel del mar que no pasa de los 10 metros (la mayor parte de Majahual está alrededor de los 5 metros), lo que propicia la presencia de cuerpos de agua y extensiones anegadizas. En Costa Maya existen 15 lagunas permanentes, con una profundidad entre 0.75 y 1.53 m, de estas sólo una posee agua dulce. El Plan de Desarrollo Urbano de Majahual (Municipio de Othón P. Blanco, 2005) describe de la siguiente manera la topografía:

“Unidades topográficas:

La primera y más cercana a la costa es la zona de la berma, que es actualmente un complejo de barrera y planicie litoral. Las barreras se identifican como barrera de dunas en una sola línea y adicionalmente se encuentran conformadas también por dos líneas paralelas y la planicie litoral amplia con múltiples líneas de dunas separadas por planicies. En las barreras sencillas son dominantes las áreas donde en época de tormentas el oleaje sobrepasa la zona de dunas y transporta



sedimentos tierra adentro a través de la barrera. El ancho de esta barrera es de menos de 100 metros variables... Las playas están compuestas de arena fina de origen oolítico y bioclástico.

El segundo tipo de barreras es de doble duna. Paralela a la línea de costa; por ejemplo, a dos kilómetros de Xcalac, la barrera es de aproximadamente de 500 metros de ancho y dividido en dos promontorios lineales de duna, entre estos se puede observar una zona deprimida”.

Esta conformación es relevante para el uso turístico del área, puesto que la playa de arena blanca constituye un recurso paisajístico en sí, además de que permite el desarrollo de actividades de playa; no obstante, es un área frágil. Como lo señala la descripción, el oleaje de tormenta penetra sobre la duna, por lo que, es un factor de protección de la costa.

El problema que se presenta no solamente en Costa Maya sino en todo el litoral de Quintana Roo es que el modelo de hoteles sobre la playa, que sacrifican parte de la duna, han tenido como resultado la pérdida de arenales, al romper estos ciclos de depósitos de material a los que se refiere el párrafo anterior. Esto implica automáticamente incrementar el riesgo para la costa en caso de tormentas y desde luego para las actividades y asentamientos en ella. Es importante señalar que esta es información oficial y pública. Al final de 2009, se iniciaban los costosos trabajos de recuperación de playas en Cancún y Cozumel.

La franja de Costa Maya, como parte de la península de Yucatán, está formada por rocas sedimentarias marinas de carbonato, Caliza, de acuerdo a las cartas geológicas de INEGI (municipio de Othón P. Blanco, 2005). Estas calizas cubren la mayor parte de la región de Costa Maya, incluido Majahual. La barrera arrecifal que se localiza al oriente de la línea de costa en el mar Caribe y el banco Chinchorro, aporta las arenas que constituyen a los depósitos litorales recientes, integrados con calizas de la era cuaternaria.

Desde el punto de vista geológico, los suelos del área de estudio tienen su origen en el cuaternario. El litoral es “una unidad que representa a los depósitos litorales de arena fina a gruesa constituidos principalmente por fragmentos de corales, espículas de equinodermos, moluscos, ostrácodos, briozoarios y esponjas” (municipio de Othón P. Blanco, 2006).



En la costa se encuentra una estrecha plataforma continental en cuyo borde está una barrera arrecifal angosta, paralela a lo largo del litoral, hasta Belice y Honduras. El talud continental es un relieve escalonado derivado de un sistema de fallas geológicas (Ortiz y Lanza, 2006).

En términos de recursos, esto implica que el arrecife se encuentra muy cercano a la playa, haciendo posible la actividad pesquera, además de conformar un atractivo paisaje costero y el desarrollo de esnórquel y buceo, como atractivos principales de visitantes y turistas.

III.3.3. El arrecife

Las costas del Caribe Mexicano albergan un complejo sistema arrecifal que se extiende desde el canal de Yucatán hasta la frontera con Belice (continuando después hasta Honduras). Su gran extensión y morfología lo convierte en un amortiguador del oleaje cotidiano y de tormentas sobre el litoral; es decir, “los arrecifes coralinos funcionan como un estabilizador de los procesos costeros, contribuyendo a la formación de playas arenosas y caletas previniendo su erosión” (Jordan, 1993).

Las regiones arrecifales albergan una amplia variedad de peces, moluscos, equinodermos y crustáceos de valor ecológico y comercial en el corredor Costa Maya. Caracol rosado, almeja blanca, pulpo cangrejo moro, jaibas, langosta, erizos y estrellas de mar.

Los ecosistemas de Costa Maya y específicamente de Majahual integran un paisaje costero rico y diverso, complejo y frágil. Desde el arrecife, los pastos marinos, la playa, las dunas y su vegetación, las lagunas costeras y manglares, la selva y todas las especies que albergan y su interconexión, constituyen no solamente un atractivo paisaje, sino la base de la salud ambiental del entorno y del recurso primordial sobre el que se desarrolla la principal actividad económica.

Es posible afirmar que Majahual se caracteriza por su riqueza en ecosistemas y especies de flora y fauna; no obstante, también se caracteriza por la fragilidad de esos ecosistemas y sus relaciones, como lo señalan el propio ordenamiento territorial y el Plan de desarrollo urbano de Majahual, así como investigaciones en el área.



III.3.4. Flora

En cuanto a la flora en Costa Maya, el siguiente cuadro resume los tipos de vegetación presentes.

Tabla 11. Unidades de cobertura vegetal en Costa Maya, porcentajes

Distribución de la cobertura vegetal en Costa maya	
Tipo de cobertura vegetal	Porcentaje
Selva mediana subperennifolia	41.00%
Selva baja subperennifolia	25.00%
Mangle chaparro	7.00%
Mangle de borde	6.00%
Asociaciones de mangle	2.00%
Sabana	0.70%
Áreas perturbadas	9.50%
Humedales	7.75%

Fuente: POET Costa Maya

La selva mediana subperennifolia es la vegetación más abundante en Costa Maya y corre paralela a la línea de costa al oeste de la línea de selva baja subcaducifolia más pegada a la costa. Al Oeste de Majahual se encuentra este tipo de vegetación, aunque no alcanza a ser tan abundante al interior del polígono de esta localidad.

En el área de Costa Maya y específicamente en Majahual, también se registra vegetación de duna costera, matorral costero y tasistal. Uno de los tipos de vegetación sobre los que existe mayor presión es el mangle, que es abundante aún en una franja ancha irregular desde la playa, hasta varios kilómetros tierra adentro. El plan de desarrollo urbano incluye un parque urbano de mangle.

La presencia de vegetación acuática también es relevante, sobre todo la de pastos marinos, con riqueza de especies, cubriendo la zona costera, pero de manera más visible en zonas someras y la laguna arrecifal (primordialmente *Thalassia testudinum* y *Siryngodium filiforme*). Los pastos marinos representan una protección a la zona frente al embate del oleaje.

Cabe señalar que los protectores naturales de la costa ante las amenazas de fenómenos climáticos: arrecife, pastos marinos, dunas y manglares, están en



peligro de ser alterados por los efectos del cambio climático, que a su vez afecta la costa. Las afectaciones antropogénicas a estos ecosistemas los hacen más vulnerables y con ello a los asentamientos y actividades humanas en el litoral. También debe señalarse la interrelación que existe entre estos ecosistemas y la afectación del conjunto al alterar uno de ellos (Camarena y Salazar, 1991).

III.3.5. Fauna

La fauna de la costa sur de Quintana Roo es rica gracias a la gran diversidad de hábitats, aún en buen estado de conservación. Sin embargo, existe un desplazamiento paulatino por la actividad humana. Por ser una franja costera, se presenta gran diversidad de aves acuáticas. Los mamíferos más abundantes son los de hábitos nocturnos. Entre los reptiles se encuentran tres especies de tortuga.

La siguiente tabla enlista las principales especies que se encuentran específicamente en Majahual.



Tabla 12. Fauna en Majahual

Fauna de Majahual		
Género	Especie	
Aves	Águila pescadora (<i>Pandion Haliaeetus</i>)	Gaytán (<i>Mycteria americana</i>)
	Aguiluilla caminera (<i>Buteo magnirostris</i>)	Halcón selvático (<i>Micrastur semitorquatus</i>)
	Aguiluilla negra menor (<i>Buteogallus anthracinus</i>)	Hocofaisán (<i>Crax rubra</i>)
	Aura sabanera (<i>Cathartes burrovianus</i>)	Loro frentiblanco (<i>Amazona albifrons</i>)
	Bolsero (<i>Icterus cucullatus</i>)	Luises (<i>Pytangus sulphuratus</i>)
	Bolseros (<i>Icterus cucullatus</i>)	Pato boludo (<i>Aythya affinis</i>)
	Cenzontle tropical (<i>Mimus gilvus</i>)	Pato chalcuan (<i>Anas americana</i>)
	Cerceta alas azules (<i>Anas discors</i>)	Pavo ocelado (<i>Agriocharis ocellata</i>)
	Cheles (<i>Cyanocorax yucatanicus</i>)	Pavo ocelado (<i>Agriocharis ocellata</i>)
	Chocolatera (<i>Ajaia ajaja</i>)	Pelicano (<i>Pelicanus occidentalis</i>)
	Cocopatos (<i>Eudocimus albus</i>)	Pelicano pardo (<i>Pelecanus occidentalis</i>)
	Cojolite (<i>Penelope purpurescens</i>)	Perico pechisucio (<i>Aratinga nana</i>)
	Cormorán (<i>Phalacrocorax auritus</i>)	Perico pechisucio (<i>Aratinga nana</i>)
	Cuclillo marrón (<i>Piaya cayana</i>)	Playerito pata amarilla (<i>Tringa sp.</i>)
	Fragata (<i>Fragata magnificens</i>)	Tapacaminos (<i>Nyctidromus albicollis</i>)
	Garza blanca (<i>Casmerodius albus</i>)	Tucán de collar (<i>Pteroglossus torquatus</i>)
	Garza piquirrota (<i>Egretta rufescens</i>)	Tucanetas (<i>Aulacorhynchus prasinus</i>)
	Gavilán (<i>Buteo magnirostris</i>)	Zopilote (<i>Cathartes aura</i>)
Gaviota (<i>Larus atricilla</i>)		
Mamíferos	Ardilla (<i>Sciurus sp</i>)	Tejón (<i>Nasua nasua</i>)
	Jabalí de collar (<i>Tayassu tajacu</i>)	Tejón (<i>Nasua nasua</i>)
	Jabalí de labios blancos (<i>Tayassu pecari</i>)	Tepezcuintle (<i>Agouti paca</i>)
	Jaguar (<i>Felis onca</i>)	Tigrillo (<i>Felis wiedii</i>)
	Mapache (<i>Procyon lotor</i>)	Venado cola blanca (<i>Odocoileus virginianus</i>)
	Sereque (<i>Dasyprocta punctata</i>)	Yaguarundi (<i>Felis yagouaroundi</i>)
	Tapir (<i>Tapirus bairdii</i>)	Zorra (<i>Urocyon cinereoargenteus</i>)
Reptiles	Boa (<i>Boa constrictor</i>)	Tolok (<i>Basiliscus vittatus</i>)
	Cocodrilos (<i>Crocodylus acutus</i>)	Tolok (<i>Basiliscus vittatus</i>)
	Culebra (<i>Caniophanes imperialis</i>)	Tortuga Blanca (<i>Chelonia mydas</i>)
	Garrobo (<i>Ctenosaura similis</i>)	Tortuga caguama (<i>Caretta caretta</i>)
	Ratonera (<i>Elaphe triaspis</i>)	Tortuga carey (<i>Eretmochelys imbricata</i>)
	Serpiente de Cascabel (<i>Crotalus durisus</i>)	Tortuga laúd (<i>Dermodochelys coriacea</i>)

Fuente: Elaboración propia, con base en la información del Programa de Desarrollo Urbano de Majahual (Municipio de Othón P. Blanco, 2005).

Dentro de Costa Maya, se encuentran hábitats que son indispensables para el ciclo de vida de algunas especies: Zonas de anidación de tortugas marinas; zonas de agregación reproductiva del Mero, *Epinephelus striatus* y zona de asentamiento de larvas y crecimiento de juveniles de caracol rosado, *Strombus gigas*. Las praderas de pasto marino, *Thalassia* son importantes como áreas de desarrollo en las etapas juveniles de peces e invertebrados, así como sustrato para una gran variedad de algas epífitas.

Las especies presentes en Majahual y que se encuentra bajo algún estatus de protección son las siguientes, de acuerdo al Programa de Desarrollo Urbano de Majahual (Ayuntamiento Othón P. Blanco, 2005).



Tabla 13. Especies presentes en Majahual, bajo algún estatus de protección

(Peligro de extinción (P), Amenazadas (A), Raras (R), sujetas a protección especial (Pr) y endémicas (*).		
Plantas:		
Nakax	<i>(Coccothrinax readii)</i>	(A), (*)
Chi't	<i>(Thrinax radiata)</i>	(A)
Kuka	<i>(Pseudophoenix sargentii)</i>	(A)
Mangle botoncillo	<i>(Conocarpus erecta)</i>	(Pr)
Mangle negro	<i>(Avicennia germinans)</i>	(Pr)
Mangle rojo	<i>(Rhizophora mangle)</i>	(Pr)
Mangle blanco	<i>(Laguncularia racemosa)</i>	(Pr)
Caracolillo	<i>(Mastichodendron capiri)</i>	(A)
Aves:		
Garza piquirrota	<i>(Egretta rufescens)</i>	(A)
Gaytán	<i>(Mycteria americana)</i>	(A)
Hocofaisán	<i>(Crax rubra)</i>	(A)
Cojolite	<i>(Penelope purpurescens)</i>	(Pr)
Gavilán	<i>(Buteo magnirostris)</i>	(Pr)
Aguililla negra menor	<i>(Buteogallus anthracinus)</i>	(A)
Aura sabanera	<i>(Cathartes burrovianus)</i>	(A)
Bolsero	<i>(Icterus cucullatus)</i>	(A)
Pato chalcuan	<i>(Anas americana)</i>	(Pr)
Cerceta alas azules	<i>(Anas discors)</i>	(Pr)
Pato boludo	<i>(Aythya affinis)</i>	(Pr)
Mamíferos:		
Jaguar, tigre	<i>(Felis onca)</i>	(P)
Tigrillo	<i>(Felis wiedii)</i>	(P)
Tapir	<i>(Tapirus bairdii)</i>	(P)
Reptiles:		
Cocodrilo de pantano	<i>(Crocodylus acutus)</i>	(R)
Boa	<i>(Boa constrictor)</i>	(A)
Tortuga caguama	<i>(Caretta caretta)</i>	(P)
Tortuga blanca	<i>(Chelonia mydas)</i>	(P)
Tortuga carey	<i>(Eretmochelys imbricata)</i>	(P)
Tortuga laúd	<i>(Dermochelys coriacea)</i>	(P)
Serpiente de cascabel	<i>(Crotalus durissus)</i>	(Pr)
Garrobo	<i>(Ctenosaura similis)</i>	(A)
Otras		

Fuente: Elaboración propia, con base en la información del Programa de Desarrollo Urbano de Majahual (Municipio de Othón P. Blanco, 2005).

La presencia de estas especies, desde luego, están indicando una rica biodiversidad; no obstante, tal presencia depende de las relaciones entre los diversos ecosistemas y por tanto, están amenazadas por las actividades humanas que transforman o alteran el entorno.

Las numerosas especies de aves se relacionan, dependen de los humedales como los manglares o las lagunas costeras; en la medida en que éstos son sacrificados por la expansión de la mancha urbana, las aves pierden su hábitat y no permanecen en el sitio. Igualmente sucede con los



reptiles (o los insectos, que no fueron enlistados) o con los mamíferos y su relación con la selva baja y mediana que es deforestada. En este sentido, se presenta una contradicción entre la riqueza ambiental como patrimonio a ser proyectado a través del turismo; y el propio deterioro de esa riqueza y el paisaje que integra, por la actividad turística y su relación con la expansión urbana y uso de recursos.

III.4. Riesgos y vulnerabilidad en la zona

Una amenaza es la probabilidad de que ocurra un evento (como fenómenos naturales), en un espacio y momento determinado, y que pueda causar daño. La vulnerabilidad se refiere a la probabilidad de que, debido a la intensidad del evento y a la fragilidad de los elementos expuestos, ocurran daños a la economía, a los seres humanos y al ambiente. Los “elementos expuestos” pueden ser la infraestructura, vivienda, actividades productivas, capacidad de organización institucional y social para enfrentarlo o desarrollo político-institucional. El riesgo es la relación entre amenaza y vulnerabilidad; está definida por las capacidades de prevención y respuesta o la ausencia de ellas (CEPAL-BID, 2000)⁴⁸.

Como ya se señalaba en el apartado anterior, Costa Maya es parte de la zona más baja y más húmeda de Quintana Roo, con cuerpos de agua costeros de agua salina o salobre, humedales y zonas inundables. Se encuentra en el área de influencia de nortes y ciclones. Frente a estas amenazas, si bien se ha desarrollado una capacidad institucional de información, comunicación y evacuación de la población en caso de eventos, las condiciones de la infraestructura, vivienda, trabajo y actividades productivas, la definen como vulnerable. Los riesgos, en este sentido, son permanentes.

De acuerdo a los análisis sobre cambio climático, estos riesgos se magnifican, no solamente porque los eventos meteorológicos pueden ser más frecuentes e intensos, sino porque los protectores naturales de Costa Maya pueden ser afectados por el mismo cambio climático (SEMARNAT, 2007; Landa, Magaña y Neri, 2008 y WTO, WMO y UNEP, 2008).

⁴⁸ Para un examen más detallado de las amenazas, riesgos y vulnerabilidad, así como las clasificaciones en cada concepto, puede verse a Frausto, “Línea de investigación en turismo y desastres naturales: introducción al estudio de las amenazas, riesgos y desastres naturales”; en Palafox, y Frausto (Coordinadores) (2008), “*Turismo, Desastres Naturales, Sociedad y Medio Ambiente*”. UQROO-CAT-SEDESOL, México.



La SEMARNAT ha señalado que la vulnerabilidad de Quintana Roo está relacionada con su dinámica demográfica y especialmente por el porcentaje de población en extrema pobreza (Aguilar, 1995); asimismo ha señalado como las áreas de mayor riesgo a las bahías de la Reserva de Sian Ka'an y de Chetumal (SEMARNAT, 1997)⁴⁹.

De acuerdo al Atlas de Riesgo Oceanográfico de Quintana Roo (2006), la amenaza de los fenómenos meteorológicos, en la zona más baja del territorio y con una población costera importante en condiciones sociales poco favorables, son los elementos para que se presente un grado de vulnerabilidad de medio a alto. De 2 mil 167 localidades de Quintana Roo, mil 564 se encuentran a 30 o menos kilómetros del litoral, así como más del 85% de la población.

De acuerdo al mismo Atlas, los elementos determinantes de la vulnerabilidad en la zona costera del estado son: déficit de vivienda, condiciones débiles en su construcción con deficiencia de servicios (agua entubada, drenaje, electricidad) y las condiciones laborales como falta de seguridad social y alto porcentaje percibiendo dos salarios mínimos o menos. De igual forma, señala que las posibilidades de que el área de estudio reciba tormentas tropicales o huracanes de categoría 1 o 2, son bajas, pero son mayores para recibir huracanes más fuertes (categoría 3 o 4). El Atlas también señala que el riesgo de huracanes aún más fuertes (categoría 5) es bajo⁵⁰. Define que los riesgos por marea de tormenta son medios y altos si ésta tiene de dos metros a seis.

En el Caribe Mexicano, los vientos dominantes generan olas con periodos de entre cinco y siete segundos, con crestas promedio son de 1.5 m de altura. Sin embargo, en Majahual y otras zonas donde el arrecife está más próximo y protege aún más la costa, el oleaje alcanza apenas unos cuantos centímetros. Los pastos marinos y la ancha franja de manglar también se constituyen en barreras protectoras. Este oleaje es predominantemente de noreste y sureste, en condiciones parecidas al de las cuencas mediterráneas o semicerradas, de baja o moderada energía, a excepción de las ocasiones cuando se presentan los

⁴⁹ Existen otros riesgos, como por ejemplo los incendios que se presentan durante el estiaje en toda la península de Yucatán y que están asociados no solamente a los sistemas de producción agrícola, sino a los cambios de uso de suelo. Aunque no es una zona sísmica, se han registrado dos pequeños sismos en los últimos 30 años, sin consecuencias. El tema de tormentas tropicales y huracanes está relacionado directamente con los objetivos de este trabajo.

⁵⁰ El Atlas de Riesgo de Quintana Roo fue publicado en 2006, pero elaborado en 2005, antes del paso del Huracán Dean (2007). Sus conclusiones están basadas en análisis de periodos de cien años o más.



nortes y sobre todo los ciclones, cuando las olas pueden tener más de cuatro metros de altura. Los nortes se presentan entre octubre y marzo, pueden ser entre quince y veinte durante el año y duran de uno a cinco días con vientos de más de 40 Km por hora, creando mareas de tormenta que inundan las tierras bajas y erosionan la playa (Ortiz y Lanza, 2006).

La temporada de huracanes inicia en mayo y concluye en noviembre. Por su posición geográfica, con la costa hacia el Mar Caribe, el estado de Quintana Roo, sus zonas litorales y en específico Costa Maya se consideran amenazados por los fenómenos hidrometeorológicos. En este sentido, Majahual tiene un elevado nivel de vulnerabilidad para ser afectado por estos fenómenos. Por ejemplo, de acuerdo al Programa de Desarrollo Urbano de Majahual, el 67% de las construcciones se consideraban inseguras en 2002 (Municipio de Othón P. Blanco, 2005:305).

La temporada de ciclones abarca los meses de mayo o junio a noviembre, cuando las altas temperaturas del mar y aire propician el surgimiento de zonas de baja presión que pueden transformarse en depresión tropical, tormenta tropical o huracán. Cada año se desarrollan alrededor de diez tormentas tropicales en el Océano Atlántico-Mar Caribe- Golfo de México, de los cuales alrededor de seis toman suficiente fuerza para convertirse en huracanes. Esto varía, pues por ejemplo en 2008 se dieron el mismo número de ciclones que en varios años previos juntos. En el período de 1958 a 1984, la cantidad de ciclones totales anuales fueron de 4 a 14 (Rosengaus, 2008).

La primera zona matriz de ciclones tropicales se encuentra en la región oriental del Mar Caribe y sus huracanes aparecen en julio-agosto y octubre; afectan frecuentemente a Yucatán. Para Quintana Roo, los meses de mayor incidencia son en septiembre y octubre, aunque el huracán Dean se presentó en agosto. La segunda zona matriz se encuentra en la región del Atlántico Oriental, frente a las costas de África y se activa principalmente en agosto, generando los huracanes de mayor potencia y recorrido.

Las amenazas o factores que conllevan los ciclones son los vientos, la marea de tormenta y el oleaje y la lluvia. Cada uno y su combinación pueden ser muy destructivos. La marea de tormenta, oleaje y la lluvia ciclónicas han afectado a Quintana Roo no solamente por las áreas que se inundan, sino



porque la retirada del agua ha significado, por ejemplo la erosión de las playas, como sucedió con el huracán Gilberto en 1987 o con Wilma en el 2005.

En los últimos noventa años, once huracanes han impactado las costas del Caribe Mexicano. Otros seis más han afectado la zona contigua de Centroamérica. De ellos, cuatro han afectado el sur de Quintana Roo, en Costa Maya: dos en 1955 y uno en 1974, y en 2007 el huracán Dean, cuyo ojo cruzó por Majahual. Quintana Roo se encuentra en la zona intermedia de período de recurrencia ciclónica que es de 5 a 7 años. Poco más del 85% de la población del estado habita dentro del área de influencia del arribo de ciclones (CNA, 2009).

Las condiciones físicas y socioeconómicas de Majahual la convierten en una zona vulnerable ante los fenómenos naturales. No obstante, el Programa de Desarrollo Urbano de Majahual (Municipio de Othón P. Blanco, 2005:137) acepta esta condición y señala como conclusión:

“La alta potencialidad turística basada en la belleza del paisaje de Costa Maya propicia su desarrollo. Por consiguiente el impacto de los riesgos hidrometeorológicos, no deberá considerarse una limitación para el desarrollo de los asentamientos humanos y del turismo aunque se deberá poner especial énfasis en establecer sistemas y medidas de protección para mitigar los riesgos naturales”.

El Programa de Desarrollo Urbano fue publicado en 2005, antes del arribo del huracán Dean en 2007 y no se ha aplicado. Aparentemente es la suspensión del proyecto de FONATUR, que implica el desarrollo de la infraestructura urbana de Majahual, lo que lo ha detenido, debido a su vez a los cambios que derivan de la Ley de protección a la vida silvestre, que protege a los manglares. Esta perspectiva de conservación del manglar puede considerarse reforzada, por un lado precisamente por la experiencia del huracán Dean que demuestra el valor de los manglares como protectores de la costa y confirma los riesgos de los asentamientos humanos sin ellos; por otro lado, el compromiso nacional de México para trabajar en el tema de cambio climático también supone una revisión de las políticas de desarrollo costero y especialmente de la conservación de los protectores de la costa: arrecifes, manglares y duna que al mismo tiempo



están amenazados por los efectos del cambio climático (SEMARNAT, 2007; Landa, Magaña y Neri, 2008; WTO, WMO y UNEP, 2008).

En agosto de 2007 el huracán Dean, con categoría 5 de la escala Simpson, penetró por el sur de Quintana Roo, por la población de Majahual. La población fue evacuada. El 85% de las construcciones quedaron destruidas, así como el pavimento y el tendido de energía eléctrica. El muelle de cruceros e instalaciones turísticas sufrieron daños que los inhabilitaron hasta septiembre de 2009, cuando se reiniciaron los arribos pero sin recuperar aún el ritmo de los mismos y la actividad previa al meteoro. Parte de la población abandonó el poblado.

Estos sucesos parecen darle la razón a gran parte de lo que el propio Programa de Desarrollo Urbano de Majahual (que no ha sido aplicado) señalaba en su diagnóstico y recomendaciones para continuar con el poblamiento y crecimiento turístico del sitio, que “*deberá poner especial énfasis en establecer sistemas y medidas de protección para mitigar los riesgos naturales*” (Municipio Othón P. Blanco, 2005).

III.5. Majahual entre Janet y Dean: el destino del “destino”

Se encuentra el origen de Majahual como parte del poblamiento promovido por el porfiriato⁵¹ en su lucha por terminar con la guerra de castas, que había convertido al actual Quintana Roo en el refugio de los rebeldes. Díaz también intentaba hacer patente la soberanía de México en la zona de frontera con Belice, tras la firma del Tratado Mariscal-Spencer (Careaga, 1990). De esta forma, a principios del siglo XX (1902), por orden militar, se instaló en Xcalac (a 80 Km por mar de Payo Obispo en la hoy Bahía de Chetumal y a 50 Km de Majahual, hacia el Norte por la línea costera), un pueblo de militares y sus familias. También se avecindaron los trabajadores traídos de Belice para la construcción.

Quince años después, durante el gobierno de Carranza, al darse por concluida la guerra de Castas que enfrentó por décadas a la población maya con

⁵¹ Para la historia colonial de la costa del actual Quintana Roo, puede verse a Macías, 1996). En el mapa de la zona de 1785 y que pertenece al Archivo Histórico Nacional, la zona de Majahual aparece con los nombres de *Cancibla* y *Sucos*, frente a Banco Chinchorro (éste con el mismo nombre).



el gobierno de Yucatán y con el federal, se fue extendiendo este poblamiento con la explotación de chicle, del palo de tinte y de maderas preciosas por parte de compañías nacionales y extranjeras.

Cincuenta kilómetros al Norte, se encontraba Majahual, que ya estaba incluido en los arribos de las embarcaciones que recorrían la zona con fines comerciales, abasteciendo de productos de consumo a la población y sacando los productos forestales, primordialmente de exportación. La copra se agregó en ese entonces a los productos que salían de la zona⁵².

Majahual se ubica en lo que fue la ruta comercial de abasto y transporte para el sur de Quintana Roo⁵³. Recordemos que esta zona estuvo aislada del resto de la República al carecer de vías terrestres de comunicación hasta la década de los sesenta. El abasto se realizaba principalmente por mar y posteriormente también por vía aérea. La ruta más frecuentada rodeaba por la costa desde Progreso, Yucatán hasta Xcalac y Bacalar; de ahí, para el traslado hacia Payo Obispo (Chetumal, la capital), era necesario cambiar a embarcaciones de menor calado⁵⁴.

Majahual se encuentra a 50 km de Xcalac por tierra y era un punto de arribo para embarcaciones menores de transporte de mercancías y de pasajeros⁵⁵. Estas embarcaciones abastecían de bienes a los habitantes de la costa de la península de Yucatán y embarcaban la copra producida en Majahual y en las rancherías a lo largo del litoral de Xcalac-Punta Herrero, para concentrarla y trasladarla a Mérida, vía Progreso, donde estaba la procesadora para elaborar aceites.

⁵² El censo de 1910 da cuenta de más de 3 mil habitantes en la zona Sur, abarcando Xcalac, Bacalar, hasta Payo Obispo (ahora Chetumal) y más de 9 mil para el territorio de Quintana Roo. El 23% eran extranjeros y el 25% eran originarios de Quintana Roo, lo que muestra el carácter inmigrante de la población, desde ese entonces (Higuera, 2002).

⁵³ Frente a las costas de Majahual, en Banco Chinchorro, existen vestigios de galeones y barcos hundidos correspondientes a diversos periodos, principalmente el colonial, lo que muestra la importancia de la zona y el peligro para las naves que el propio banco representaba. Actualmente son parte de los atractivos de las actividades de buceo.

⁵⁴ Hasta los años cincuenta, la ruta más utilizada por las personas para ir a la Ciudad de México desde diversos puntos de la península de Yucatán, incluido Chetumal, Cozumel y otras poblaciones costeras de Quintana Roo y Yucatán (vía Puerto Progreso), donde llegaban por mar, en los casos de las poblaciones en Quintana Roo. De ahí se trasladaban nuevamente por barco a Veracruz para tomar después el ferrocarril a Ciudad de México.

⁵⁵ César (2006) menciona al barco “Tres Reyes” que en los años cuarenta recorría la ruta Chubchulub (Yucatán)- Xcalac, llevando mercancías y pasajeros.

Ilustración 22. Mapa de ubicación de Majahual en la costa sur del Caribe Mexicano y la comunicación marítima hacia Yucatán⁵⁶



Fuente: Elaboración propia, con base en la cartografía de INEGI.

Tras la declinación de la producción y exportación de chicle, a principios del siglo XX (Careaga, 1990; Higuera, 2002), la explotación de la copra se incrementa y extiende por la costa, además de la exportación de madera, como los principales productos de esta zona. Las grandes compañías concesionarias

⁵⁶ En el mapa no se especifican los puntos de atraque en el norte de la Península.



que exportaban madera y chicle, extranjeras principalmente, fueron siendo sustituidas por propietarios locales. Para 1909, el señor Valerio Rivero había comprado parte importante de las tierras del corredor entre Xcalac y Punta Herrero, con el fin de establecer plantíos copreros. Valerio Rivero, es considerado por algunos registros como el primer habitante de Majahual (Gobierno de Quintana Roo, 2002).

Dachary (2006) da cuenta de 42 ranchos copreros entre la Bahía del Espíritu Santo y la Bahía de Chetumal. El rancho más grande de la zona era el Uvero, propiedad de la familia Coldwell, en Majahual desde principios del siglo XX. Se señala que en Majahual vivían tres familias integradas solamente por 16 personas. No obstante, la zona era entonces, quizá como ahora, sitio que reunía también a residentes temporales atraídos por la cosecha de copra, que podrían haber llegado a cien personas en el momento de mayor producción, solamente para las labores copreras en uno de los ranchos, el Uvero. Lo mismo sucedía en los otros ranchos. A estos trabajadores temporales se agregaban quienes prestaban servicios complementarios a la actividad, como los comerciantes.

Aún cuando la economía de la zona era impulsada por la explotación de la copra, las condiciones de vivienda y de servicios eran muy deficientes, lo que impedía el establecimiento permanente de los trabajadores en Majahual. Esta situación hace difícil la tarea de determinar con exactitud el número real de habitantes, ya que incluso en el censo de 1920 (primer censo aplicado en Majahual), el INEGI⁵⁷ registra a un habitante. Para el siguiente censo, en 1930 el INEGI registró 16 habitantes, sin embargo, los registros de población dan cuenta para 1940 en el censo respectivo de solamente 8 personas. La temporada en el que se realizaba el levantamiento censal (que podía ser durante la actividad coprera o en el receso), así como el día en el que se realizaba (por ejemplo día de descanso, cuando los habitantes se embarcaban hacia otros sitios), puede haber influido en estos registros. Sin embargo, fue con base en estos datos, que el INEGI consideró a Majahual, hasta la década de los ochenta, como rancho.

El auge de la industria coprera en el corredor Xcalac-Punta Herrero perduró hasta la década de los cincuenta; década en la que las costas del estado recibieron a uno de los huracanes más devastadores hasta ese entonces.

⁵⁷ INEGI (2009). *Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica*.



El huracán Janet, tocó tierra quintanarroense en septiembre de 1955 (diez días después de otro huracán de menor intensidad, Hilda). Cuarenta años antes, en 1915, otro huracán había afectado la zona causando también pérdidas a la actividad coprera; pero principalmente para la aún escasa población⁵⁸. Sin embargo, la memoria social recoge el caso del huracán Janet, que es al que siempre se alude, registrándolo prácticamente como un trauma social, principalmente para la capital del estado (Bautista, 1999).

Las endebles construcciones que predominaban, no sólo en Majahual, sino prácticamente en toda la zona sur del estado, no resistieron el embate del huracán Janet, que devastó a la población y a su entorno. Los bosques y selvas del estado, se vieron severamente afectados con el paso del meteoro al igual que las palmas en la costa, y por consiguiente la industria coprera quedó destruida. Se calcula que se perdieron casi 300 mil m³ de copra (Rosengaus et al, 2003; César, 2006 y Ramos, 1999). Esta situación obligó a los habitantes temporales de Majahual a no abandonar la localidad, como puede ser confirmado por los censos realizados por el INEGI durante el periodo de 1960 a 1980. En este último censo (1980) el INEGI no registró a ninguna persona como habitante de Majahual. Esto refleja la reducción de la actividad coprera, pues las rancherías resembraron sólo parcialmente las palmas y la producción no volvió a tener un peso significativo en la economía, lo que da lugar a una nueva etapa.

Las palmas perdidas con el huracán Janet se resembraron parcialmente, por lo que la producción se reanudó en menor dimensión. En los ochenta el amarillamiento letal acabó nuevamente con las palmas copreras que aún existían⁵⁹. Fue necesario esperar otros años más para resembrar algunas que son las que se integran al paisaje actual.

La década de los ochenta podría considerarse como la siguiente etapa en el desarrollo de Majahual. Pedro Joaquín Coldwell, como gobernador del estado de Quintana Roo, con la intención de repoblar la zona y activarla

⁵⁸ César (2006) cita a Sánchez y Toscano (1919) con la obra “Recorriendo las islas, breve reseña de una exploración por Quintana Roo, Memoria de la Sociedad, Antonio Alzate”; en donde se describe el impacto del huracán de 1915 sobre los habitantes en el Uvero.

⁵⁹ El amarillamiento letal es una enfermedad que afecta a más de 30 especies de palmas, incluyendo el cocotero. A principios de los setenta ya se presentaba en Estados Unidos y, aparentemente procedente de ahí, llega a otros países del Caribe y, a finales de los setenta, al Caribe Mexicano, iniciando por el norte. En los ochenta fue presentándose en el Sur, incluyendo a Majahual. En el Caribe ha causado la muerte de millones de palmas, resultando en pérdidas económicas y alterando este elemento característico del paisaje del área. El resembrado con especies más resistentes ha sido costoso (Córdova, 2002).



económicamente, compró primero propiedades a lo largo de la costa, integrándola al patrimonio estatal y cedió parte de esas tierras a pescadores para que se establecieran en el sitio. Con ello Majahual se convirtió en una comunidad pesquera (Navarro, 2009:70). Es a partir de esta época que el INEGI cambió la denominación de Majahual, considerándola entonces como localidad y no como rancho.

Esta etapa de desarrollo, resultó exitosa para el proyecto de crecimiento y fortalecimiento de Majahual. Debido al otorgamiento de terrenos a los pescadores y la facilitación de los asentamientos humanos, Majahual ciertamente empezó a poblarse con mayor fuerza: para el conteo de 1995 habitaban la localidad 125 personas. Para el censo del año 2000, la población en Majahual se había incrementado un 19% más, llegando a contar con 149 habitantes.

Durante esta etapa y el inicio de la siguiente (años ochenta y noventa), Majahual también se convirtió en sitio de paseo y descanso para los habitantes de la capital, Chetumal, y algunos otros lugares de la península, principalmente las comunidades más cercanas. El acceso, sin embargo, era difícil por tierra. Era necesario llegar hasta el poblado de Limones, a 90 Km de Chetumal, y después recorrer un camino en brecha de más de 50 Km; o bien se llegaba por mar en pequeñas embarcaciones cuyos tripulantes conocieran muy bien el sitio, puesto que el arrecife resultaba peligroso para las lanchas que recorrían la costa. Por estas razones, los visitantes eran aquellos capaces de disfrutar un lugar aislado, sin servicios turísticos, con playas solitarias, compartiendo quizá con algunos pescadores, acampar en la playa y llevar consigo lo necesario.

El paisaje prístino, la flora y fauna, la playa y el arrecife cercano constituían los atractivos que atraían a este tipo de visitantes⁶⁰. Esto, sin embargo, es el antecedente que marca el inicio de una actividad y el surgimiento de los primeros servicios y actividades turísticas. En 1998 el Sr. Claudio Herrera construyó el Hotel Majahual, el primero en la localidad, con diez habitaciones.

⁶⁰ Las entrevistas realizadas a los pescadores que habitaban Majahual en ese periodo y a residentes de Chetumal que frecuentaban esas playas para acampar, resultan ilustrativas de las condiciones en las que se encontraba Majahual y de lo que encontraban como atractivo en ello: “poníamos la tienda de campaña en el terreno, llevábamos todo lo que necesitaríamos...convivíamos con los pescadores, a quienes les llevábamos despensa [...]”. Entrevista No 13.



Algunos residentes de Chetumal adquirieron propiedades en Majahual en esta etapa y parte de ellos las conservan; no obstante existían otras opciones más atractivas, como Bacalar, que era un sitio mejor habilitado para visitas turísticas y que ya se constituía en destino de turismo residencial de los chetumaleños. Majahual se encontraba, entonces, relativamente aislado, sin servicios públicos (luz, agua, drenaje, mucho menos teléfono), hasta 1999, cuando se inicia la construcción del Muelle de Cruceros.

La tercera etapa del desarrollo de Majahual, después de las etapas de producción coprera y de pesca como principal actividad, de impulso decidido a los servicios enfocados al turismo, empezó en la segunda mitad de la década de los noventa, cuando se dotó de infraestructura a la localidad en materia de comunicación y conexión:

- 1) La construcción de la carretera Cafetal-Majahual.
- 2) La construcción del aeropuerto de Majahual, inaugurado en 1998 por el presidente Ernesto Zedillo y el gobernador del Estado, Mario Villanueva. El aeródromo se inauguró con una pista de mil 200 m de largo y con la capacidad de recibir entre 45 y 50 pasajeros por vuelo.
- 3) El inicio de la construcción del muelle de cruceros que se dio a partir de 1999, sin embargo, no es sino hasta 2002 que inició sus operaciones.

Esto guarda relación con la decisión del gobierno estatal de lograr, a través del turismo, un detonante del desarrollo en el sur del estado. La declinación de la actividad comercial a partir de la apertura comercial de los noventa, el agotamiento forestal y la baja productividad agrícola integran el marco de la decisión de replicar la experiencia turística del norte del estado, en el Sur. No obstante, se optó por un esquema relativamente diferente, “de baja densidad”, que complementara al masivo ya experimentado, y la Universidad de Quintana Roo elaboró el POET de Costa Maya (2000). También fue elaborado (por la UQROO, Amigos de Sian Ka’an y la Universidad de Rhode Island) el Programa de Manejo Integrado de los Recursos Costeros en Majahual.

Paralelamente, la consideración de “éxito” de Cozumel como primer destino mundial de cruceros por parte del gobierno estatal, llevó a la integración del proyecto para un muelle de cruceros, bajo concesión para integrar un destino de cruceros con el esquema de turismo de baja densidad. Es decir, finalmente es



integrar al Sur a la lógica del turismo internacional masivo (fordista o posmoderno, de acuerdo a diferentes ópticas), a los grandes capitales globales de las navieras.

Por gestión del gobierno de Quintana Roo, el gobierno federal cedió para el proyecto de Costa Maya, 39,500 hectáreas de terrenos nacionales; no obstante, la reclamación de la propiedad de parte de esos terrenos por particulares, obstaculizó el proceso. El problema se prolongó hasta hace poco, que FONATUR enfrentaba la pulverización de la propiedad y la reclamación, a veces duplicada, de propietarios.

Aunado a lo anterior, la participación de FONATUR se presentó como el cuarto factor que impulsaba el crecimiento de Majahual, ya que asumió la planeación del desarrollo turístico del lugar, con lo que integró la marca “Grand Costa Maya” y la proyecta a nivel nacional (FONATUR, 2003).

III.6. El proyecto de FONATUR

En este cuadro general, FONATUR anunció su participación en la zona. En 2004 presentó su plan Grand Costa Maya, que proponía desarrollar la infraestructura para 3 mil 800 cuartos y campo de golf, es decir, era congruente con el POET *Revisado*. También se comprometía a desarrollar la infraestructura urbana del poblado de Majahual sobre la base del Programa de Desarrollo Urbano que también apoyaba para su diseño. En el mismo 2004 le fue rechazado el estudio de impacto ambiental, por no cumplir con la protección al manglar y otras condiciones. Presentó nuevamente el estudio corregido y logró la autorización en agosto de 2005. Las reformas a la Ley General de Vida Silvestre fueron aprobadas en 2006 y con ello se hace inviable el proyecto de Costa Maya, debido a las amplias zonas de manglar de la zona Norte-Noreste de Majahual, donde se ubica el proyecto (FONATUR, 2004, Gobierno de Q.R.; 2004).

El Director de FONATUR había declarado que el proyecto seguiría adelante “porque no hay razón para detenerlo” (TRADEX, 2008)⁶¹; sin embargo, finalmente admitió que el proyecto no pudo realizarse como estaba proyectado (Peza, 2009 a).

⁶¹ La declaración del Director de FONATUR fue realizada en su intervención sobre los proyectos de FONATUR en el evento del Mercado Inmobiliario Turístico 2008, en Cancún, Quintana Roo, el 29 de junio de 2008 (TRADEX, 2008).



Existen varios elementos relacionados con el proyecto de FONATUR que es conveniente mencionar. El primero es que, de acuerdo a la lógica de los proyectos turísticos que FONATUR (y otros promotores privados) han desarrollado, el campo de golf no tiene como objetivo atraer a consumidores del golf ni especializar la zona en esta actividad. En los desarrollos de este tipo la presencia del campo de golf incrementa el valor del suelo y por lo tanto, impulsa las inversiones turísticas e inmobiliarias. En este sentido, el impacto del proyecto no se limita a la extensión que éste abarca, sino que supone un impacto más extendido que revaloriza el terreno e incentiva la inversión.

Por otro lado, el proyecto no contempla solamente la infraestructura turística; sino que, como se mencionó, FONATUR se responsabilizaba de la creación de infraestructura urbana para el nuevo centro de población. No obstante, por un lado, se encuentra que la proyección que realiza del centro de población aplica un cálculo desfasado. La experiencia de los últimos treinta años ha mostrado que no es correcto el supuesto de que cada cuarto de hotel genera un empleo directo y cinco indirectos (igual a cinco habitantes o seis por cuarto. Véase Moncada, 2009), En este sentido, para FONATUR, si el horizonte a mediano plazo es de 20 mil cuartos, el centro de población deberá tener una infraestructura para 100 mil habitantes y eso es precisamente lo programado.

Los estudios que dan seguimiento a los desarrollos turísticos y especialmente a los nuestros, encuentran que en la realidad cada cuarto se acompaña de entre 10 y 16 habitantes (Moncada, 2009). Por lo tanto, se está replicando el esquema del norte de Quintana Roo, donde este cálculo no funcionó y la infraestructura y servicios para la población van siendo deficitarios en cada fase de su desarrollo. Sin embargo, aún aceptando como realista este cálculo aplicado para el desarrollo de la infraestructura para la población, aparentemente no se están considerando otros impactos al convertir en un lapso de veinte años a un poblado de 700 habitantes en otro de 100 mil.

Finalmente, es importante hacer una referencia a las innovaciones de este proyecto frustrado. El proyecto Grand Costa Maya ubica en la zona de playa servicios de recreación principalmente y cuartos de hospedaje en edificaciones de poca altura y densidad.



La mayor concentración de cuartos de hotel se encuentra atrás del campo de golf, que a su vez se ubica tras la primera zona de manglar (Véase la Ilustración 23). El proyecto hace explícito el señalamiento de que esta ubicación responde a una medida de adaptación ante las amenazas a la costa derivadas de fenómenos de tormentas y huracanes. En este sentido, resulta paradójico que FONATUR tome en cuenta en esta ocasión mantener como protectora a la línea de manglar y detrás de ella situar las construcciones principales, y es cuando el proyecto es rechazado por su incompatibilidad con la ley de protección a la vida silvestre. Ciertamente, toda el área es rica en mangles y otros humedales, y un proyecto de esta dimensión implica necesariamente un impacto importante sobre este ecosistema.

En proyectos previos, por ejemplo en el caso de Huatulco, a pesar de que originalmente el proyecto contemplaba este esquema de conservar la costa y la línea de humedales, la oposición de los hoteleros lo convirtió en un proyecto tradicional sobre la playa.

El 09 de junio de 2009, el presidente municipal de Othón P. Blanco, al que pertenece la alcaldía de Majahual, aprovechando la visita del Secretario de Turismo a la entidad, solicitó oficialmente la entrega del área destinada al proyecto Grand Costa Maya al municipio, con el fin de que sea éste el que realice un desarrollo turístico. No obstante, siendo una legislación federal la causante de que no se lleve a cabo el proyecto, es posible afirmar que cualquier otro que tenga el mismo concepto y en el mismo lugar, enfrentaría la misma negativa por parte de las autoridades ambientales.

La lógica indica que solamente un proyecto distinto, realmente de baja densidad y con un concepto de integración al entorno, sin sustitución de ambientes naturales, sería factible. El día primero de julio de 2009, el Sr. Eduardo Muñiz Urquiza, Delegado Regional de FONATUR afirmó que no existe posibilidad de que se ceda al Ayuntamiento de Othón P. Blanco los predios de Grand Costa Maya “porque la ley no lo permite”:

“[...] estamos buscando la manera en conjunto de desarrollar este proyecto de la mejor manera posible para que se aprovechen estos predios[...], estamos en análisis para ver qué es lo que podemos hacer y aprovecharlos, Existen grupos de inversionistas interesados en retomar el proyecto Grand Costa Maya que



**Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual**



consideraba un fondo de 400 millones de pesos iniciales; Costa Maya cuenta con bellezas naturales suficientes para convertirse en destino integralmente planeado, pero actualmente no existen elementos para que se pueda realizar” (Peza, julio 2005).

Las siguientes láminas, correspondientes al proyecto de FONATUR, muestran la ubicación y usos de suelo del mismo. Las fotografías se presentan en la misma orientación en la que aparecen en el proyecto, señalando ésta y agregando las coordenadas.

Ilustración 23. Usos del suelo y densidades en el proyecto Grand Costa Maya de FONATUR



Fuente: FONATUR (2003). *Planeación de Centros Turísticos. La experiencia y práctica de FONATUR.*



Ilustración 24. Área para la ubicación del proyecto Grand Costa Maya (Al norte del muelle de cruceros)⁶²



Fuente: FONATUR (2003). *Planeación de Centros Turísticos. La experiencia y práctica de FONATUR.*

⁶² (Área para la ubicación, de acuerdo al proyecto de FONATUR). Se observa el muelle de Uvero; y se presenta en la misma orientación del proyecto.

Ilustración 25. Área para la ubicación del proyecto Grand Costa Maya (Sobre la costa y posterior a las lagunas)⁶³



Fuente: FONATUR (2003). *Planeación de Centros Turísticos. La experiencia y práctica de FONATUR.*

La Ley General de Vida Silvestre publicada hace inviable el proyecto, debido a la protección a los humedales que consigna, mientras el proyecto se sitúa en un área de manglar.

En cuanto a lo poblacional se refiere, Majahual, como había sucedido en los otros destinos turísticos, empezó a captar un gran número de inmigrantes que llegaron al lugar para atender los requerimientos de personal, primero para la etapa de construcción del muelle, su plaza comercial y el fraccionamiento aledaño, y posteriormente para operar los servicios turísticos que empezaron a ofertarse. En este sentido, de acuerdo al INEGI, la población de Majahual se incrementó en un 89% al pasar de 149 habitantes en el año 2000 a 282

⁶³ (Área para la ubicación, de acuerdo al proyecto de FONATUR). La fotografía se presenta en la misma orientación que tiene en el proyecto publicado).



habitantes en el conteo de población de 2005, distribuidos de la siguiente manera: 156 hombres y 126 mujeres. Esta cifra podría subestimar la realidad y la explicación es la misma que hasta la fecha afecta los levantamientos de información: una parte de los habitantes abandonan el sitio en días no laborables para ellos.

Con relación a la participación de Majahual en el sector turístico estatal y nacional, debe señalarse que el muelle lo convirtió en un puerto de cruceros de importancia nacional y mundial; recibiendo en su primer año de operación a 142 cruceros, que significan una afluencia de 305 mil 776 pasajeros (SEDETUR 2002).

Con la culminación de este muelle de cruceros, se inició el acelerado crecimiento en Majahual. En tan sólo cuatro años (2002-2006⁶⁴), la llegada de cruceros a Majahual aumentó en un 145%; teniendo un incremento promedio anual de 25% de llegadas de cruceros al puerto. De igual forma, el crecimiento en la afluencia turística presentó un crecimiento impresionante, aumentando en el mismo periodo 165%.

Es necesario insistir en que la opción de impulsar el desarrollo turístico en el Sur, principalmente a través de la actividad de cruceros, implica una decisión trascendente en el sentido de asumir la expansión del modelo masivo globalizado, cubriendo prácticamente todo el territorio de Quintana Roo. Si bien el tipo de inversión en turismo de estadía (en hospedaje) no replica el esquema del norte del estado, por la menor densidad que el medio natural limita y por la imposibilidad de desarrollar el proyecto de FONATUR como detonante, el modelo de cruceros, *el más globalizado*, vincula, engarza, el desarrollo local con el capitalismo global.

III.7. Turismo, comunidad y construcción de espacios

La decisión de incorporar al Sur al desarrollo turístico del Norte, considerado “exitoso” por el monto de inversiones e infraestructura, llevó a optar por el modelo de cruceros y (de manera aparentemente contradictoria) complementado por el turismo de baja densidad, como lo marcaba el primer POET de Costa

⁶⁴ Se toma el año 2006 como el punto máximo del desarrollo de Majahual, ya que 2007 y 2008 son considerados como coyunturales, debido a la llegada del huracán Dean.



Maya del año 2000. Con el proyecto de FONATUR (2003) presentado en 2004 y la revisión del POET (2006), se “corregía” la perspectiva de baja densidad y se incorporaba el esquema de “pueblo de apoyo” para Majahual.

El nuevo horizonte de 20 mil cuartos y de 75 mil a 100 mil habitantes (partiendo de 230 habitaciones y de 280 habitantes, INEGI, 2005), permiten imaginar la dinámica socioeconómica que se ha venido desarrollando en esta última década en Majahual. Una fuerte inversión para la ampliación de la carretera Chetumal-Tulum y el anuncio del proyecto de construcción de un aeropuerto cercano a Tulum con fondos federales y estatales, se sumaron al impulso del crecimiento hacia el Sur.

Como se mencionaba, FONATUR anunció su participación en la zona en 2004 presentando su plan Grand Costa Maya, que supone desarrollar la infraestructura para 3 mil 800 cuartos y campo de golf, bajo una perspectiva sustentable, según lo señala el mismo proyecto. En el mismo 2004 fue rechazado el estudio de impacto ambiental por no cumplir con la protección al manglar. FONATUR presentó nuevamente el estudio corregido y logró la autorización en agosto de 2005. No obstante, las reformas a la Ley General de Vida Silvestre, aprobadas en 2006 vuelven a poner en duda la viabilidad del proyecto debido a las amplias zonas de manglar de la zona norte-noreste de Majahual donde se ubica el proyecto (FONATUR, 2004; Gobierno de Quintana Roo, 2004). El director de FONATUR, no obstante, declaró que el proyecto seguiría adelante “porque no hay razón para detenerlo”. Finalmente, el proyecto quedó suspendido.

El Presidente Municipal de Othón P. Blanco solicitó al entonces Secretario Federal de Turismo, Rodolfo Elizondo, que el área del proyecto fuera entregada al municipio para que fuera él quien lo desarrollara; no obstante el delegado regional de FONATUR en Cancún, ya había señalado que no se puede transferir el área y que se está buscando la manera de desarrollarlo, quizá con capital privado (Peza, Alejandro, 2009).

La propuesta alternativa parece incompleta, puesto que el impedimento es que el proyecto es incompatible con la Ley federal de protección a la vida silvestre, por tanto no importan quién lo desarrolle. La viabilidad derivaría de diseñar un nuevo proyecto compatible con la ley, si eso fuera posible.



El proyecto de FONATUR guarda coherencia con el Plan de Desarrollo Urbano elaborado para Majahual desde 2005; de hecho se complementan. Se trata de un plan muy completo y detallado, que incluye un diagnóstico y caracterización del área y estrategias de crecimiento urbano organizado, atendiendo de manera conjunta, a diferencia de experiencias previas, lo urbano y lo turístico. Establece un desarrollo gradual con un horizonte al 2030, que por primera vez integra en una misma lógica lo turístico y urbano, estableciendo el centro urbano como ese punto de confluencia de lo urbano y la nueva zona turística (del proyecto de FONATUR); también de manera novedosa, incluye la conservación de las zonas más pobladas de manglar; y asimismo el desarrollo de centros barriales. Este plan, como se ha comentado, no se ejecutó ni en su componente turístico ni en el urbano que pretendía ser uno solo; tampoco fue sustituido por ningún otro, por lo que se observa un crecimiento desordenado y un déficit, también creciente, de servicios.

El muelle y su operación, desarrollados a partir de una fuerte inversión y con amplia infraestructura, constituyen una concesión privada; han sido diseñados para mantenerse aislados de la población, tratando de mantener un control monopólico de los servicios turísticos.

El acceso a la zona del muelle está restringido “por motivos de seguridad” a quienes trabajan ahí, y el concesionario puede restringir el acceso y movimientos al interior. Las embarcaciones pagan los derechos fiscales y realizan un pago por el uso del muelle que “son servicios muy caros, comparados con los otros de la región” de acuerdo con las navieras (Posada, 2008)⁶⁵. El concesionario cobra a las empresas prestadoras de servicios turísticos por estar dentro del muelle, la renta por el local que utilizan, si es el caso, una comisión por tour vendido y una cuota por cada crucerista que llega a bordo del barco, compre o no compre los servicios. Este esquema se aplica también a las tiendas de artesanías y expendios de alimentos y bebidas.

La autoridad local o municipal, no recibe ningún ingreso derivado del arribo de cruceros, mientras que los servicios públicos que utilizan los cruceristas y tripulación, son principalmente municipales (uso de vialidades, generación de desechos, seguridad). El cobro del impuesto migratorio a los cruceristas ha sido

⁶⁵ Las declaraciones son del vicepresidente de Relaciones Institucionales para América Latina y el Caribe de Royal Caribbean, Michael Ronan. Posada García, (6 de octubre 2008).



pospuesto indefinidamente para evitar que desaliente aún más la llegada de cruceros, tras la contingencia por la influenza porcina. Este impuesto tenía como uno de sus objetivos asegurar una aportación a la administración pública local.

Dentro de las instalaciones del muelle de cruceros se encuentran tiendas y restaurantes, además de que los tours son vendidos en el interior del mismo crucero, antes de la salida de los visitantes hacia Majahual. Los vendedores de productos y servicios al interior del muelle desalientan con diversos argumentos la visita al pueblo y las compras fuera del muelle. No obstante lo anterior, en “el pueblo” se presentó gradualmente un crecimiento de servicios turísticos dirigidos a los visitantes cruceristas, quienes llegaban en pequeños grupos al pueblo y eran consumidores de artesanías, souvenirs, masajes y alimentos y bebidas, impulsando la oferta respectiva que ha ido creciendo.

Para 2006 y 2007, después de siete años de operación del muelle, el puerto ocupaba el segundo lugar a nivel nacional, recibía de cinco a siete cruceros a la semana en temporada alta y de tres a cuatro cruceros a la semana en temporada baja (junio, septiembre-octubre), lo que implica aproximadamente 14 mil visitantes cruceristas por semana en el primer caso y 6 mil visitantes de crucero semanalmente en temporada baja. De acuerdo a las estadísticas de SEDETUR (2006), arribaron 811 mil 287 cruceristas durante 2006 al muelle Costa Maya de Majahual.



Características sociodemográficas en poblaciones de centros turísticos de rápido crecimiento: Majahual

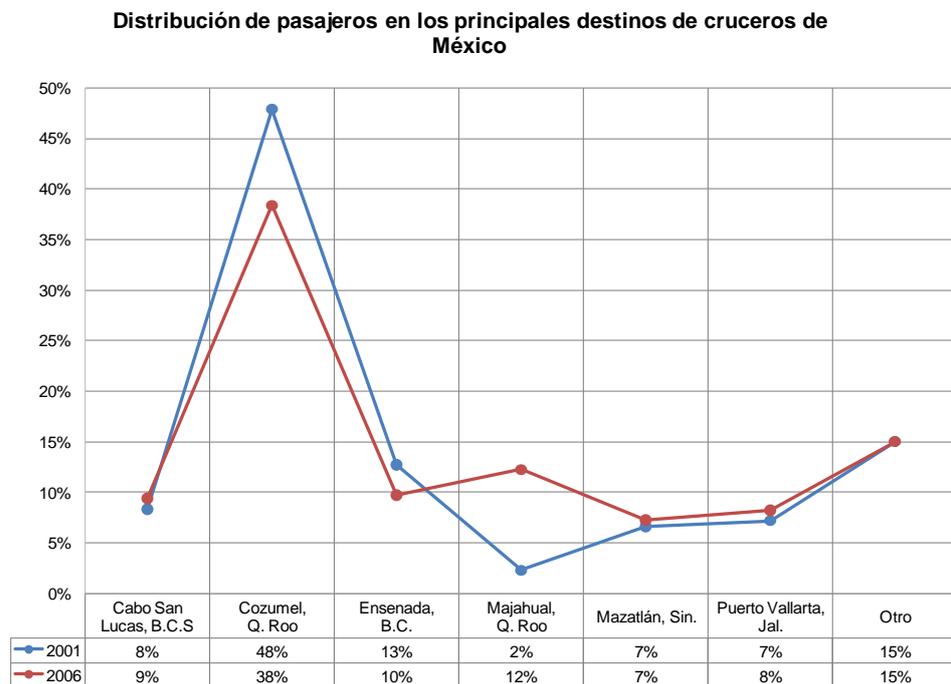


Tabla 14. Posición de Majahual en los arribos de cruceros a los principales puertos de México Movimientos en los principales puertos de crucero en el país 1995-2008

Puertos	Variables	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Cabo San Lucas, B. C.S	Arribos	135	109	125	151	174	181	193	242	240	286	308	298	349	418
	Pasajeros	133,539	85,601	85,418	124,888	162,520	263,557	275,789	407,464	408,649	510,646	616,930	573,139	675,101	818,716
	Respecto al total	6%	4%	4%	5%	5%	8%	8%	8%	9%	8%	8%	9%	9%	11%
Cozumel, Q. Roo	Arribos	674	477	725	764	862	882	796	1,171	1,305	1,302	1,124	990	1,052	1,006
	Pasajeros	898,463	985,656	1,087,882	1,142,619	1,341,203	1,504,603	1,595,417	2,343,135	2,708,913	2,862,039	2,519,179	2,352,043	2,488,190	2,569,433
	Respecto al total	39%	47%	47%	44%	45%	47%	48%	50%	52%	46%	39%	38%	39%	42%
Ensenada, B. C.	Arribos	193	229	231	221	216	219	240	156	193	259	251	257	293	277
	Pasajeros	281,668	347,251	334,873	327,773	334,072	336,593	421,909	319,019	442,767	568,725	592,961	596,453	665,480	651,687
	Respecto al total	12%	17%	14%	13%	11%	11%	13%	7%	8%	9%	9%	10%	10%	11%
Majahual, Q. Roo	Arribos	--	--	--	--	--	--	37	141	175	241	294	365	266	35
	Pasajeros	--	--	--	--	--	--	75,419	292,556	374,464	550,427	650,263	749,068	553,069	66,307
	Respecto al total	--	--	--	--	--	--	2%	6%	7%	9%	10%	12%	9%	1%
Mazatlán, Sin.	Arribos	79	83	85	93	92	108	105	163	149	176	223	201	196	244
	Pasajeros	106,662	118,963	128,747	173,129	184,678	225,804	219,013	345,603	310,936	370,818	472,826	444,315	425,088	532,024
	Respecto al total	5%	6%	6%	7%	6%	7%	7%	7%	6%	6%	7%	7%	7%	9%
Puerto Vallarta, Jal.	Arribos	100	97	96	128	115	124	120	173	164	210	259	235	234	276
	Pasajeros	127,714	133,061	142,824	207,280	205,131	237,381	239,090	362,248	324,850	420,186	543,518	503,391	503,495	595,558
	Respecto al total	6%	6%	6%	8%	7%	7%	7%	8%	6%	7%	8%	8%	8%	10%
Total	Arribos	1,896	1,969	2,149	2,195	2,436	2,471	2,213	2,542	2,681	3,047	3,080	2,890	3,019	2,848
	Pasajeros	2,311,766	2,079,643	2,320,957	2,589,282	2,956,838	3,189,365	3,331,550	4,720,106	5,237,822	6,262,853	6,524,277	6,130,992	6,376,217	6,183,871
	Respecto al total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

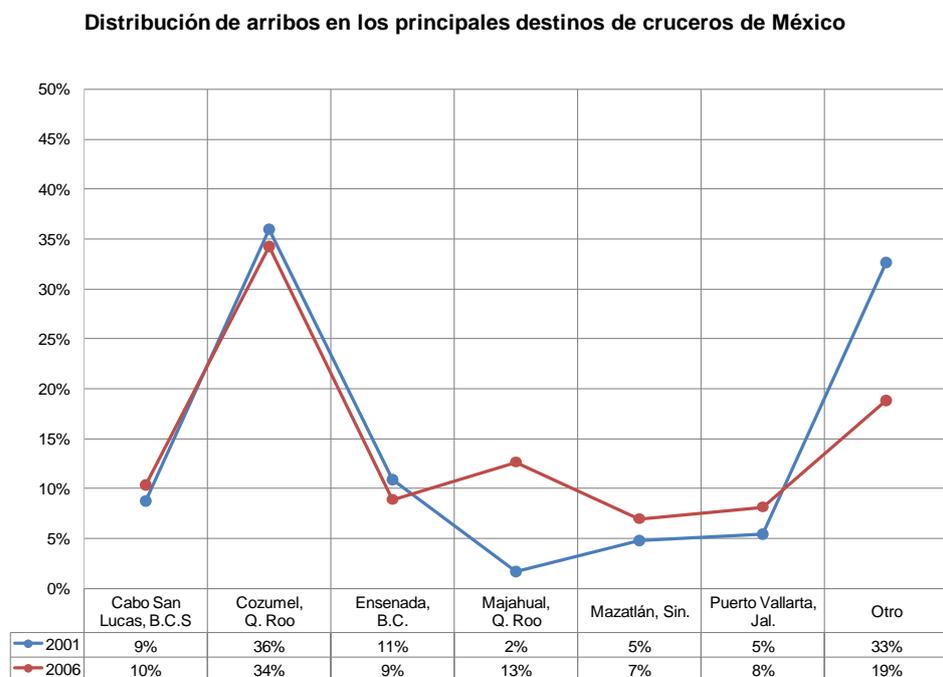
Fuente: Elaboración propia, con base en datos de SECTUR.

Ilustración 26. Distribución de pasajeros cruceristas a Majahual y los principales destinos de cruceros de México (2001-2006)



Fuente: Elaboración propia, con base en datos de SECTUR.

Ilustración 27. Distribución de arribos a Majahual y los principales destinos de cruceros de México (2001-2006)



Fuente: Elaboración propia, con base en datos de SECTUR.



Con este volumen de visitantes se disparó también la oferta de servicios turísticos en Majahual y más allá de la localidad (alcaldía) y del propio municipio. Tiendas y puestos de venta de artesanías, oferta de masajes a lo largo de la playa, bares y restaurantes así como tiendas de buceo y de tours acuáticos y sobre la costa, integraban esta oferta. Este contexto resultó propicio o por lo menos paralelo al crecimiento del flujo de turistas y de la oferta de hospedaje para atenderlos. De esta manera, se encontraba en desarrollo una oferta hotelera de baja densidad a todo lo largo de la costa, para recibir a turistas nacionales y extranjeros que conformaban un grupo diferente de los cruceristas (quienes no pernoctan y permanecen en tierra un promedio de apenas siete horas). La mayoría de estos turistas respondían a un perfil caracterizado por buscar sitios de baja densidad y “autenticidad”, cercanos a algunas “nuevas tendencias de viaje” (Beith, 2004; Shaw y Williams, 2002).

No existen registros actualizados sobre el rápido crecimiento de la oferta turística de Majahual en ese periodo. En el anuario estadístico de Quintana Roo (INEGI, 2003), Majahual no aparece entre las localidades con oferta de hospedaje dentro del Municipio Othón P. Blanco, mientras que, de acuerdo a las estadísticas publicadas por la Secretaría de Turismo de Quintana Roo (2006), tres años después cuenta con 49 establecimientos de hospedaje y 267 habitaciones. En contraste, de acuerdo a la presidenta de la Asociación de Hoteles de Majahual y al propio levantamiento en campo, en abril de 2007 se ubicaron 524 cuartos en este lugar. De esta manera, la oferta de servicios como restaurantes, bares, tiendas de buceo, etc., se dirigía a una clientela integrada por cruceristas, turistas y a los propios residentes. Igualmente se fue generando una oferta creciente de establecimientos que tenían como objetivo a los habitantes locales. La apertura de nuevos establecimientos era cotidiana y desde luego el incremento de la población a partir de la inmigración.

III.8. Visitantes, turistas y espacio turístico

Apartir del periodo de mayor actividad turística y de cruceros en Majahual, que alcanza el punto más alto en 2007, antes de la llegada del



huracán, los espacios que se concentran las actividades de los visitantes (*espacio producido*) se extienden en tres áreas principales.

La primera es el mismo muelle con su infraestructura comercial donde se realiza la venta de servicios. La mayoría de los cruceristas que decidieron descender ya habrán recibido la información sobre los tours, actividades y servicios, optaron por alguno o algunos y los pagaron. Un pequeño segmento solamente recorre y consume en las tiendas y restaurantes del muelle. Los cruceristas que han comprado tours y servicios desembarcan y se distribuyen en los vehículos que los transportarán y en los que retornarán. Esta es un área restringida a la que solamente tienen acceso los empleados de las tiendas e instalaciones con el gafete que los identifica, y desde luego los turistas. Las principales tiendas en esta área replican las que existen en Cozumel y en muchos otros destinos: venta de joyas, restaurantes de cadenas internacionales, “artesanías” comerciales. Los empleados desalientan a los turistas para salir de esta área y para comprar servicios fuera de ahí, con argumentos de “seguridad”.

La segunda área en la que se realizan las actividades “turísticas” son “el pueblo” y sus playas. Las actividades que se realizan en ella tienen una duración más corta; paseos en wave runners, recorrido en cuatrimotos por la playa, tours de esnórquel. Estas actividades también son contratadas, en su mayoría, desde el interior del crucero; sin embargo, algunos cruceristas logran evadir los argumentos para no salir de la zona del muelle, se atreven a tomar un taxi y llegan al pueblo para recorrerlo, comprar artesanías y consumir alimentos y bebidas en alguna playa. Otros más (aunque muy pocos) contratan un curso de buceo o algún paseo en lancha, de manera independiente.

Esta segunda área, en “el pueblo”, alberga tiendas y puestos de artesanías, venta de masajes, establecimientos de alimentos y bebidas (diversos en su oferta, en imagen y calidad), tiendas de buceo y pequeños hoteles. Una parte importante de estos negocios permanecían abiertos solamente los días y horas en los que se encuentran los cruceros, esperando el paso de los grupos que realizarían actividades



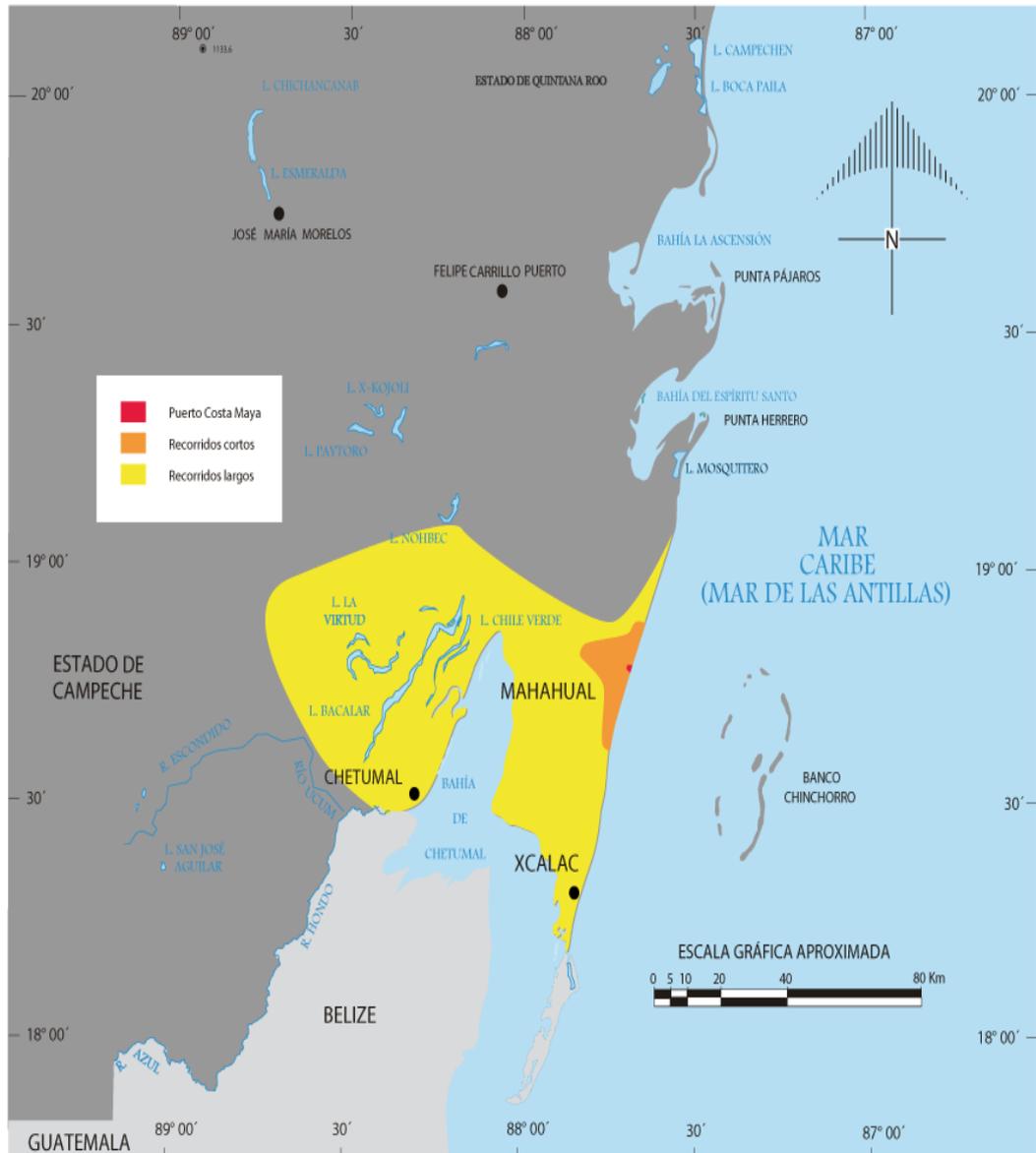
acuáticas en o cerca del centro del pueblo o aquellos que, sin haber contratado ningún tour, se atreverían a ir por su cuenta a recorrer la zona. Otra parte de los negocios se mantenían abiertos aún sin la presencia de los cruceros para atender también a los turistas -que sí pernoctan- e incluso a la población local. Una extensión de esa área la constituye la carretera a Xcalac (al Sur), a lo largo de la cual se ubican hoteles en un esquema de baja densidad y “ecológicos”, lo mismo que hacia Uvero, al Norte. La mayoría de estos hoteles fuera del centro “del pueblo” no reciben servicio de luz eléctrica ni agua potable, por lo que cuentan con celdas solares o generadores eólicos y sistemas de pozos y captación de agua de lluvia. Sus pequeños restaurantes y playas también reciben a cruceristas, además de los turistas hospedados. Los tours acuáticos se dividían entre los de playa (motos acuáticas, paseos en cuatrimotos por la línea de arena hacia la selva⁶⁶); y los más alejados, hacia el arrecife, de esnórquel y buceo.

La tercera área de consumo turístico se distribuye en un círculo mayor, hacia áreas de visita de otros tours organizados: zonas arqueológicas, comunidades mayas y otras zonas de playa. Esta tercera área de actividades turísticas rebasa los límites de Majahual. Los cruceristas, quienes han comprado los tours más largos son llevados en autobuses a visitar a la zona arqueológica de Chacchoben y al pueblo chiclero, o bien a Bacalar, o a la zona arqueológica de Kohunlich; practican buceo en el arrecife o visitan a una familia del poblado de Pedro Santos. Estos tours pueden durar hasta siete horas; a las cinco de la tarde habrán regresado y estarán subiendo de nuevo al barco. Es importante añadir que Chacchoben está a 70 Km de Majahual, Bacalar a 80 Km y Kohunlich a 140 Km⁶⁷.

⁶⁶ Los paseos en cuatrimoto a lo largo del camino paralelo a la playa, crearon un conflicto o incompatibilidad con los hoteles de la carretera a Xcalac, debido a la contaminación por ruido que afecta a sus turistas y ahuyenta a las aves; aparentemente esto fue expresión del empalme del modelo masivo con el de baja densidad de los hoteles en el camino a Xcalac.

⁶⁷ Banco Chinchorro, área natural protegida de gran valor biológico y patrimonial, y el más importante de la zona, queda fuera de la oferta de actividades debido al tiempo que se requiere de transporte en lancha para llegar y regresar (más de dos horas en cada caso).

Ilustración 28. Zonas de actividades y tours de visitantes de crucero que desembarcan en Majahual



Fuente: Elaboración propia, con base en la cartografía de INEGI.

El movimiento de cruceristas implica, entonces, una presencia momentánea-masiva en el área que conforma un nuevo espacio turístico. Como se ha visto, este impacto rebasa los límites de la alcaldía de Majahual.

III.9. Construcción de una comunidad y de su espacio



Majahual puerto y sus instalaciones complementarias fueron resultado de un proyecto gubernamental que, a través de una concesión a un particular, es desarrollado y operado de manera privada. Este puerto contaba con las instalaciones y servicios requeridos por las líneas navieras. Majahual pueblo, por el contrario se ubicó hasta 2007, cuando llegó el huracán Dean, en el marco de una inexistente planeación urbana.

Además del antecedente del ordenamiento territorial de 2000 y de la actualización del mismo en 2005⁶⁸, se contaba con el Programa de Desarrollo Urbano del mismo 2005, documento muy completo, fundamentado y detallado, mismo que no fue aplicado. El plan de FONATUR para desarrollar Grand Costa Maya, con una visión nueva está ligado al Programa de Desarrollo Urbano, como se ha mencionado, tampoco fue realizado por las limitantes impuestas por la Ley General de la Vida Silvestre. Después del huracán Dean se publicó el Reglamento de imagen urbana, congruente con el programa y que fue publicado con el fin de aplicarlo para la reconstrucción de Majahual; sin embargo, esto no se ha dado más que en la obra pública. En resumen, el desorden urbano era patente en esta fase de acelerado crecimiento poblacional y de servicios turísticos en el lapso de los años 2000-2007.

La zona federal de playa se encontraba invadida por todo tipo de comercios (tiendas de artesanías, venta de alimentos y bebidas, venta de masajes y “alquiler” del área para tiendas de campaña) y de construcciones precarias utilizadas como viviendas o como expendios de bebidas. La gran mayoría carecía de licencia para ello. La basura de los usuarios de la playa o la arrojada por el mar era parte del paisaje. Antes del paso del huracán Dean, los servicios públicos eran parciales, casi inexistentes. Tampoco se contaba con los servicios médicos, necesarios para los trabajadores que se encontraban afiliados al Seguro Social y cubriendo sus cuotas.

En este contexto es que se integra una comunidad, con algunos elementos de cohesión y otros más de polarización o simplemente de

⁶⁸ Debido a que no se había detonado la inversión turística, o mejor dicho, no se había detonado la inversión del gobierno del estado de Quintana Roo, procedió a la actualización del POET, con el objetivo explícito de incrementar las densidades, crear condiciones de mayor atraktividad para las inversiones (Decreto de actualización del Programa de Ordenamiento Territorial de Costa Maya).



separación. Para analizar sus circunstancias, además de la revisión documental que se cita, se realizaron 24 entrevistas semiestructuradas a residentes de acuerdo a un mapa de protagonistas (se anexa al final, al igual que la lista de entrevistas) que permitiera cubrir las características de: tiempo de residencia, procedencia, ocupación, edad, sexo. También fueron entrevistados tomadores de decisiones de la administración pública. Las entrevistas fueron analizadas, estableciendo los puntos de mayor confluencia en su visión de Majahual y su población.

De acuerdo al conteo de población de INEGI (2005) Majahual contaba con 283 habitantes (cifra muy cercana a los 228 registrados en 2000). No obstante, de acuerdo al número de los votantes en el proceso electoral de 2006 y a estudios previos realizados en el área⁶⁹, es posible estimar la presencia de alrededor de 600 residentes a finales de 2006⁷⁰. Las estimaciones de la Delegación Municipal coinciden con el dato de 600 habitantes en 2006. Algunos reportes del huracán se refieren a la evacuación de entre 700 y mil habitantes.

Aún tomando como base los 283 habitantes registrados por el conteo, se encuentra datos que reflejan la problemática del crecimiento acelerado y la inmigración, como puede ser el alto índice de masculinidad: 56% de hombres en el total de población mayor de edad, de acuerdo a esos datos del INEGI. Mientras tanto, el Atlas de Costa Maya (UQROO, 2003) reporta que ese índice correspondería al 65%, de acuerdo a su propio levantamiento. En ambos casos se muestra igualmente la alta concentración de la población en edad productiva.

La población de Majahual se integra en ese período (2000-2007) por los antiguos habitantes, principalmente pescadores, y por una mayoría de inmigrantes, primordialmente de los últimos años; se trataba de una comunidad diversa en distintos sentidos. Se encuentran

⁶⁹ La Asociación Amigos de Sian Ka'an, reportó una población de 360 habitantes para 2003, en un estudio realizado entre el periodo 2002 y 2003 (Amigos de Sian Ka'an, 2003). La Universidad de Quintana Roo también desarrolla algunas investigaciones que coinciden con el cálculo de 600 habitantes para finales de 2006.

⁷⁰ Estos datos son claramente ilustrativos. Solamente considerando a los 240 votantes, puede inferirse que el número de habitantes es mayor a éste, considerando que un sector de la población no cuenta con la credencial, no ha realizado el cambio de domicilio en la misma, acudió a sus lugares de origen para votar, no votó porque no quiso hacerlo, o no votó porque la casilla extraordinaria no tuvo el número de votos suficientes; al mismo tiempo, deben restarse el número de personas que dejaron de ser residentes de Majahual. Finalmente, debe agregarse el número de extranjeros que viven en el área.



nacionales y extranjeros; quienes han elegido el sitio para vivir o tienen proyectada una estadía temporal, aunque indefinida; son empleados de alguna empresa u operan un negocio propio; acudieron atraídos por el sitio y posteriormente aprovecharon la oportunidad para iniciar una empresa, o bien acudieron para trabajar o poner un negocio y han decidido quedarse; otros más fueron atraídos por la oferta de empleos como prestadores de servicios turísticos. Algunos se han convertido en propietarios de primera o de segunda residencia (para pasar temporadas). Se trata de adultos primordialmente, en edad de retiro o adultos jóvenes.

Los atractivos naturales del lugar han sido la motivación principal de una parte de este grupo para inmigrar, mientras que para otro es la oportunidad de negocios o de empleo. Este es un proceso que se ha presentado también en Playa del Carmen, por ejemplo; sin embargo, la dimensión más reducida de Majahual hace más visibles sus características y condiciones. Una diferencia con la experiencia previa de Cancún y Playa del Carmen es que una parte de los inmigrantes proceden de otros puntos de Quintana Roo, intentando recuperar el paraíso que se fue perdiendo en esos mismos polos de Cancún y Playa del Carmen; o de reintentar oportunidades de negocio o empleo en mercados nuevos.

Un sector de la población estaba integrado por quienes acuden desde otros centros turísticos solamente los días en los que había cruceros y por las horas en que se encuentran éstos, como es el caso de gran parte de los vendedores de artesanías, quienes tomaban a Majahual prácticamente como un campamento. Desde cierta perspectiva, los miles de visitantes de cruceros y las características de algunos de los residentes temporales o de estos vendedores que permanecen los días de actividad de cruceros, sin vínculo ni nivel alguno o compromiso con el sitio, parecerían conformar un no-lugar (Augé, 1998). Partiendo de que "lugar es en donde "somos" y no solamente donde "estamos" (Yory, 2007), para una parte de estos semi residentes o de los no-habitantes, Majahual no es aún un "lugar", puesto que su vínculo social y afectivo lo relaciona con otro sitio y no tiene la certeza de permanecer o del tiempo



en el que lo hará; por lo que puede deducirse que su nivel de compromiso social, comunitario, ambiental y político es muy relativo; siendo un objetivo económico la única liga⁷¹.

Paradójicamente, otro amplio sector de la población, mayoritario, tenía la certeza de estar en Majahual por elección, y expresaban que reunir un proyecto económico con un proyecto de vida es una gran oportunidad y que el entorno ambiental y la experiencia de participar en la construcción de la comunidad es, por lo menos, atractivo. Resulta interesante que esta perspectiva es compartida por habitantes con diferentes condiciones (nacionalidad, nivel de ingresos, tiempo de residencia)⁷². Trece de los entrevistados expresaron estas ideas.

En este sentido es que puede afirmarse que existe un nivel muy diverso, no sólo de compromiso sino de simple interés en la propia comunidad y en la apropiación de sus espacios. Sin embargo, al mismo tiempo puede hablarse de un imaginario colectivo sobre Majahual, como el lugar para poder estar: trabajar, instalarse, recrearse en un sorprendente medio ambiente; y también para ser: libre, productivo, natural y atrevido (por lo aislado, nuevo, o incómodo). Esto tiene un peso significativo, en tanto que el conjunto de imaginarios-imaginario colectivo y símbolos alrededor del “lugar” es lo que integra el sentido de pertenencia, de identidad (Yory, 2007). “Si, estamos aquí por ver el mar y el cielo todos los días y para trabajar; pero también tenemos que apoyarnos entre todos para resolver los problemas, lo que nos falta” (entrevista No 5).

Llama la atención que, a pesar de la corta historia del crecimiento de Majahual, los habitantes con la más larga residencia (diez años) y los de más reciente inmigración (tres o cuatro años) se expresan con nostalgia respecto de pocos años atrás, refiriendo principalmente el entorno natural que ha cambiado, pero también la vida “entre conocidos” que se va perdiendo. Incluso se expresa una lamentación anticipada

⁷¹ Para Yory (2007:183), “a pesar de la vaciedad e hipervelocidad que los caracteriza “a los no lugares”, sugiere también una forma de habitar y, por tanto, una expresión misma de “lugar”.

⁷² Las entrevistas, son ilustrativas de este doble contraste. El entorno natural, lo imaginario del paraíso sería en este sentido “el fuego” alrededor del cual se reúnen las personas conformando la casa-comunidad (Yory, 2007).



sobre el futuro del lugar, señalando lo que seguramente habrá cambiado en un mediano plazo.

También resulta interesante que una de las motivaciones de los inmigrantes es el sentido de “libertad” que tiene diversas connotaciones, como la ausencia de formalidad en el vestir, la seguridad, disponer menos restrictivamente de su tiempo, pero, por otro lado, para algunos implica estar lejos de la familia, del círculo y autoridad que impone pautas de conducta. Esto a su vez podría resultar contradictorio con las expresiones de nostalgia, porque por la acelerada inmigración y crecimiento de Majahual, se va perdiendo esta “vida como en familia de los habitantes, en la que todos nos conocemos”. Es una consideración dual de anonimato liberador y al mismo tiempo de asimilación a un grupo en el que es identificable: “Antes todos nos conocíamos... si había un borrachito era “nuestro borrachito” que sabíamos cómo manejarlo. Ya no es así y tenemos que acostumbrarnos [...]” (Entrevista No 12)

En el tema de la falta de servicios públicos también se marca una diferencia. Por un lado se acepta como un costo por establecerse en un lugar con un entorno ambiental tan especial; sin embargo, sin excepción se acusa a la administración pública por seguir propiciando el crecimiento turístico y demográfico sin haber resuelto y previsto los requerimientos de servicios. La seguridad, especialmente se ha convertido en un problema, con asuntos cada vez más numerosos y complicados ante la ausencia de una estructura para atenderlo.

En este sentido, la representación y apropiación del espacio por parte de los habitantes, se presenta principalmente en el ámbito intangible del entorno natural, que es percibido como patrimonio, dando sentido de común-unidad (Yory, 2007). Sin embargo, aunque este es un elemento muy importante, aparentemente no suficiente ha sido suficiente para conducir a la apropiación de espacios físicos como espacios de la comunidad. Si bien la construcción del espacio social es un proceso dinámico, permanente, en este caso, las condiciones urbanas, la sobreposición con los espacios turísticos, el mensaje recibido de que los servicios y las mejoras son para el turismo, complejizan este proceso de



construcción, desde la perspectiva del sitio. Esto resulta importante porque la dinámica comunitaria requiere de concentrarse, apropiarse y construir el espacio.

Desde el punto de vista de la estabilidad en el lugar como elemento de cohesión, este proceso de apropiación se dificulta por la transitoriedad (porque habrá que moverse de ahí cuando el lugar haya perdido su carácter paradisíaco, o cuando el crecimiento lo transforme; cuando se requieran servicios, como escuelas, que no se tienen; cuando las oportunidades de trabajo o negocio hayan cambiado). Aunque se desee que no llegue ese momento de cambio, la perspectiva de no permanencia puede estar afectando la disposición para la construcción del espacio social. Adicionalmente, están los vínculos con los lugares de origen y la difícil cohesión comunitaria ante la permanente incorporación de inmigrantes.

Lo anterior es relevante en tanto que las formas de relacionarse de la sociedad redefinen constantemente el espacio social (Hiernaux, 2002). Sin embargo, desde otra perspectiva, esto no necesariamente estaría jugando en contra de este proceso de apropiación-conformación; puesto que, explica Yory (2007:144) “sólo es posible la movilidad en la permanencia y de igual forma lo propio de ésta es hacer posible la movilidad, cobijándola”. La idea o temor de que puede llegar a ser necesario moverse, está confirmando un proceso de pertenencia y, en cierto sentido, de permanencia e identidad. “Tendremos que irnos cuando el niño entre a la escuela. No quisiera [...]” (Entrevista No 2).

El proceso de apropiación del espacio que lleva a la construcción del espacio social y con él a la conformación de la identidad está siempre pendiente, en proceso, y el elemento más fuerte en ello es el entorno natural, pero con muchos otros elementos que lo dificultan. Es necesario sentir al lugar como propio y sentirse parte de él, como paso previo para establecer el sentido de pertenencia y avanzar en la construcción de la identidad. Ésta no puede ser impulsada desde la historia, porque en Majahual no hay una historia común (a no ser la más reciente, inmediata). Es difícil también promoverla a través de la idea del futuro porque los



habitantes no se sienten convocados al proyecto del lugar y no tienen certeza sobre su futuro en el sitio y sobre el tipo de futuro del mismo.

“Cuando el crecimiento siga cambiando todo, habrá que irse, pero ¿a dónde? ¿Cómo encontrar otro paraíso donde se pueda trabajar y disfrutar?”, afirmó una pequeña empresaria con doce años de residencia (Entrevista No.12). *“Seguir disfrutando el lugar, por ahora... no sabemos qué sucederá con las obras que se quieren hacer [...]”* comenta un empleado de una tienda de buceo” (Entrevista No 3)

La idea o representación del entorno urbano, del pueblo en este caso, depende de factores geoeconómicos, políticos y sociales que determinan a su vez la relación de ese entorno con sus habitantes (García, 2008). En este sentido esta idea resulta débil, en tanto la relación del entorno urbano con los habitantes no se refuerza ni política ni socialmente.

De acuerdo a las opiniones expresadas en las entrevistas realizadas, una de las problemáticas más visibles de la población era el alto consumo de bebidas alcohólicas e incluso drogas, ante la falta de opciones de esparcimiento o recreación. De acuerdo a la propia percepción de los habitantes, también resultaba determinante para ello la condición de aislamiento, al encontrarse lejos de las familias, la ausencia de una estructura comunitaria que establezca límites sociales, mientras que se crea un ambiente de permisividad (Entrevistas No. 2, 12, 14).

La problemática de la población inmigrante ya detectada para Cancún y Riviera Maya encuentra un ambiente propicio para replicarse y ampliarse en Majahual. Esto refuerza las consideraciones de los párrafos previos y lleva a agregar que la sobreposición con el espacio turístico conlleva igualmente peligros como el intercambio de roles y la réplica de actitudes (Hiernaux, 2000). Este panorama, sin embargo, resulta complejo, porque no es posible afirmar que los habitantes, los más antiguos y los inmigrantes más o menos recientes, no tiene vínculos con Majahual. A excepción de un sector que realmente acude física y mentalmente por horas a consumir su cometido comercial, estos habitantes están “construyendo su espacio” con limitados insumos.



El crecimiento de Majahual, a partir del inicio de la operación del muelle y aún antes con la construcción del mismo, ha implicado necesariamente la expansión de la mancha, o manchas urbanas. Aunque se tomaron ciertas previsiones con la venta de terrenos del patrimonio estatal y con autorización para un fraccionamiento a un kilómetro de la playa por la carretera, éste no tuvo las condiciones para recibir a toda la gama de trabajadores con sus diferentes niveles de ingreso. Este fraccionamiento fue desarrollado también por el Sr. Isaac Hamui, concesionario del muelle. De esta manera, la necesidad de espacios para vivienda se convierte en otro factor para el desorden urbano y de los asentamientos humanos.

La distribución de la población y de las áreas de viviendas, abarcan tres espacios principales:

1. El primer espacio es el centro del pueblo: una parte de la población se ubicaba atrás de la línea costera. Algunos de ellos integran las familias de pescadores con el mayor período de residencia y por ello es que cuentan con una vivienda en este sitio, ahora privilegiado, revalorado económicamente y apetecido por inversionistas. Se trata de una o dos calles (varía a lo largo del pueblo), paralelas a la playa y sus transversales en una extensión de 2 Km, aledaña a la zona más afectada por el movimiento inmobiliario que había disparado los precios de la tierra⁷³, generando una competencia por los espacios. Estos habitantes, con sus viviendas sencillas y algunas precarias, conviven, colindan físicamente con los hoteles de esa área. Los hoteles son pequeños, diversos en estilo y servicios y nacionalidad de los inversionistas. Los propietarios viven en los hoteles o cerca del centro y están integrados a la vida del pueblo. La imagen de “villa de pescadores” que de acuerdo a los planes se pretende dar a Majahual, tiene todavía algo de realidad, aunque algunos antiguos pescadores son ahora

⁷³ Siguiendo a Salinas, (2003), se trataría de una STG (situación turística-geográfica) que es una formación y estructuración espacial donde se suman la situación físico-geográfica y socioeconómica-geográfica. De acuerdo a su calificación es una STG relativa a la atracción de la fuerza de trabajo. Desde otra perspectiva, puede ser examinado como resultado de los impactos socioeconómicos del turismo (OMT, 2000) o como dimensiones espaciales y estructurales del turismo (Hall, 2004).



taxistas y otros son principalmente prestadores de servicios turísticos.

2. Otra gran parte de los habitantes, la mayoría inmigrantes más recientes habitan la nueva zona residencial, a un kilómetro del centro del pueblo y la costa por la carretera al pueblo de Limones. Esta zona fue desarrollada por el mismo inversionista concesionario del muelle y de hecho es parte del mismo proyecto, “Fraccionamiento Costa Maya, Nueva Majahual” llamado por la población como “Las casitas”. Es un fraccionamiento con varias líneas de casas, construidas bajo esquema “de interés social”, en el área más cercana a la carretera; a partir de ahí y hasta el área colindante con el muelle, se comercializaron los terrenos y actualmente una parte de ellos tiene casas construidas por los propietarios.

En “Las casitas” es común, sobre todo entre los jóvenes, compartir una casa o habitación con otros, debido al alto precio de las rentas y a la facilidad para encontrar a otras personas solas. El crecimiento de la construcción y de los habitantes era acelerado en esta área que tiene la ventaja de estar urbanizada y contar con algunos servicios públicos. Las casas de interés social estaban vendidas y ocupadas totalmente para el año 2007, mientras que la zona de terrenos presenta más de la mitad de baldíos, aunque haya sido vendida en su totalidad.

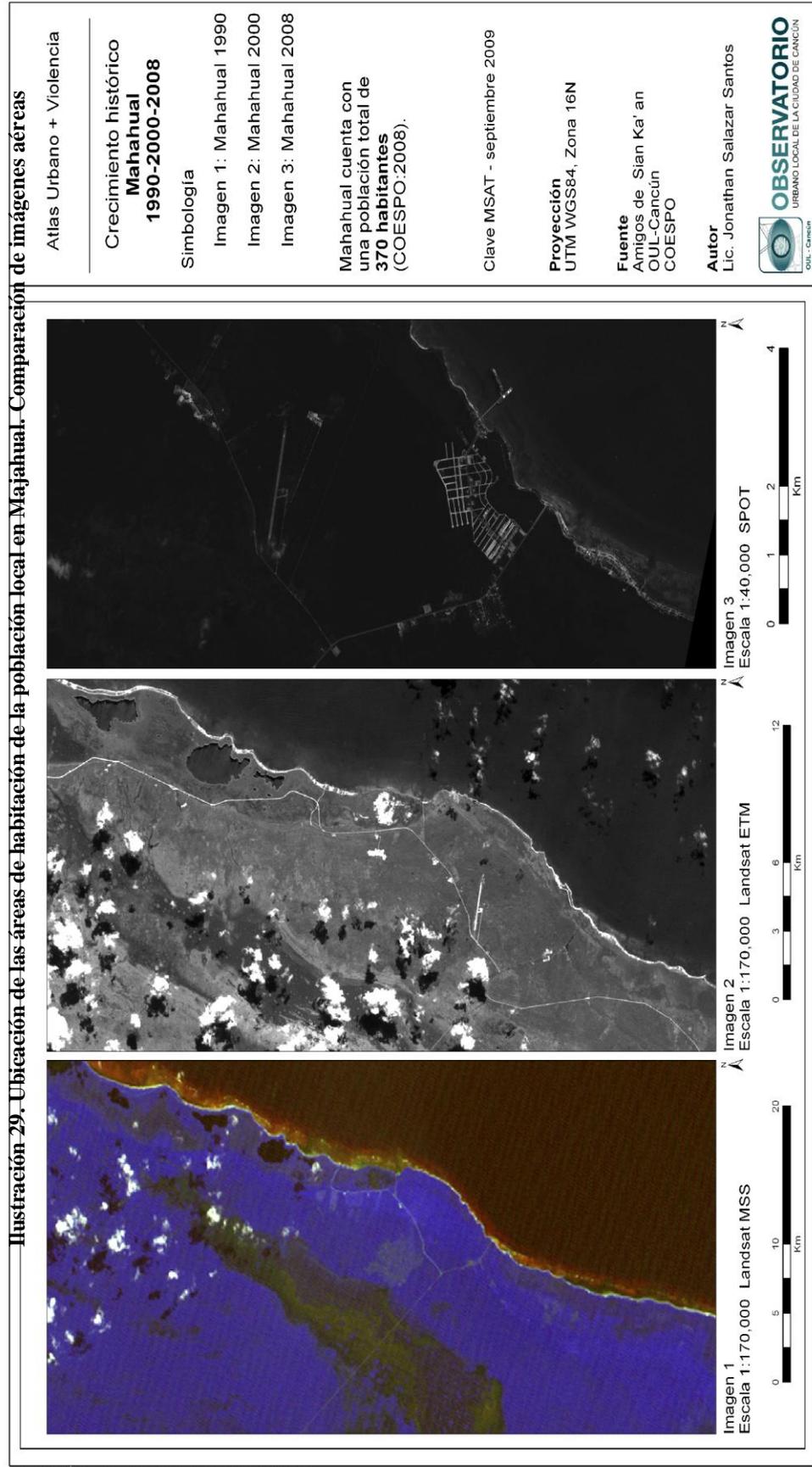
3. La tercera zona de viviendas, conocida como “el Km. 55” está alejada de la costa un kilómetro más. Contrario a la anterior, no corresponde a un fraccionamiento, no está urbanizado, no cuenta con servicios y se ha venido poblando a partir de la venta pulverizada de terrenos irregulares en cuanto a la propiedad y a la desordenada división; presentando el crecimiento más rápido. Los compradores son personas que no tienen capacidad de compra o alquiler en el fraccionamiento o el pueblo y construyen palapas rústicas o casas de material. Por otro lado, también han “comprado” lotes quienes desean “invertir” en una propiedad que no ocuparán por ahora, algunos de los cuales no viven en Majahual y arriendan su propiedad.



**Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual**



Cerca del entronque con la carretera Chetumal-Limones-Carrillo Puerto, se encuentra una pequeña ranchería, Villa de Cortés, que no está relacionada con la dinámica de Majahual. Por el contrario, los poblados de Pedro Santos y de Limones, sobre la carretera Chetumal-Limones-Carrillo Puerto y cercanos al entronque de la carretera, hacia Majahual, se vinculan crecientemente a Majahual a través del trabajo que desarrollan algunos de sus habitantes, de manera temporal o definitiva, viajando cotidianamente para llegar y volver de Majahual (a 55 Km); o bien para la venta de sus productos (fruta, principalmente).



Fuente: Salazar (2009). *Crecimiento histórico de Mahahual*. Observatorio Urbano Local de la ciudad de Cancún.

Ilustración 30. Distribución actual de las zonas de vivienda en Majahual



Fuente: Elaboración propia, con base en Municipio de Othón P. Blanco (2005)



A lo largo del camino de 50 Km hacia el Sur, a Xcalac (fuera del polígono de la localidad de Majahual) se encuentran pequeños hoteles que, sin embargo, no son considerados como áreas de habitación porque solamente algunos de los dueños viven en ellos, mientras que los empleados viven en Majahual y Xcalac.

En esta dimensión, de la dinámica de la vida cotidiana de la comunidad, de los encuentros, intercambios y comunicación, se encuentra cierta apropiación de espacios, como es claro en el caso de “Las casitas”. La esquina comercial de esta zona se constituye en un referente, punto de reunión y de servicios. Esto sucede, primeramente, en el caso de empleados no manuales y pequeños empresarios. Hasta antes del huracán, pudo observarse que empezaban a acudir a la zona, turistas en busca de algunos servicios (internet, restaurantes, lavandería). La zona más comercial de “Las casitas”, se ubica como sitio de reunión. A partir de ello, también se ha atraído la presencia de trabajadores manuales y empleados de base, quienes igualmente se reúnen y charlan en este sitio, por la noche, antes de ir a descansar a sus viviendas en otras zonas. Aparentemente este sitio que se reconoce como propio, tiene la ventaja de ser más “hospitalario” en sentido de que no guarda relación más que con la faceta personal y de socialización, no laboral.

En “el Km. 55”, se observa un rápido poblamiento y una apropiación compleja del espacio derivada de A) las propias dificultades físicas por la ausencia de orden urbano y de servicios públicos; B) por la desconfianza al posible cuestionamiento hacia la posesión y la propiedad que provoca un recelo hacia cualquiera que no vive ahí y sobre todo si hace preguntas; desconfianza que en cierto grado se extiende a otros residentes. No obstante, paradójicamente, también se observa la creación incipiente de redes sociales a través del apoyo entre vecinos. Sin embargo, lo que principalmente incide positivamente para la relación de los habitantes con el lugar, es el sentido de propiedad de algunos habitantes, que, no obstante el grado de incertidumbre ante las operaciones irregulares de venta de la tierra que se han realizado, establece un vínculo mayor hacia este sitio, la preocupación por el mismo



y su cuidado. La calidad de vida no es muy buena, como se confirmará posteriormente con los resultados de la aplicación de la encuesta.

En este sentido, en estas dos zonas de habitación (“Las casitas” y “el Km. 55”) se presenta al mismo tiempo una organización social y espacial que no responde solamente a su relación con el centro turístico sino a su lógica de organización interna, por lo que puede afirmarse que se trataba de un proceso de integración, al mismo tiempo que de definición. Los puntos de reunión juegan un papel importante en tanto la posibilidad de los encuentros, de la comunicación de los vínculos que se van creando, crean los “lugares” y el conjunto de lugares. Las “casas” y “lugares” no son puntos físicos sino sistemas de relaciones, imaginarios y símbolos que crean el sentido de pertenencia e identidad.

Ante la ausencia de planeación urbana y de espacios públicos, la zona turística costera era uno de los sitios de coincidencia o reunión de los habitantes, compartida con los turistas. Las actividades de esparcimiento en la playa o en algunos sitios de esta zona hotelera también suponían el contacto de población y turistas en lo que la OMT considera una convivencia positiva (sin interferencia del carácter de servidor turístico del poblador local) (OMT, 1998). La zona del pueblo, en la segunda y tercera línea desde la playa, era una zona habitacional para una parte de la población (la de mayor tiempo de residencia), y actualmente es una zona hotelera y de prestación de servicios turísticos, además de que conforma un sitio de contacto. Puede afirmarse, en este sentido, que conformaba un espacio de articulación del espacio turístico y del social.

Para Hall (2004) existe una tendencia a las distorsiones espaciales y estructurales derivadas del crecimiento turístico, por el que se profundizan las diferencias en las regiones urbanas⁷⁴. La OMT, ha señalado igualmente como uno de los impactos sociales importantes del turismo la “localización” de costos y beneficios, refiriéndose a las

⁷⁴ Hall (1994) afirma que la naturaleza estructural y espacial del turismo (modelo, estructura, escala y características espaciales), además de la dimensión sociedad, determinan los equilibrios o desequilibrios y desigualdades. De esta forma, si se pretende una transformación hacia una relación armónica, el fin es el equilibrio entre el grado y naturaleza de la estructura social y el balance espacial del y entre el desarrollo turístico y su contexto.



desigualdades sociales y espaciales en el turismo (OMT, 1998 y 2000). En Majahual el proceso de definición previo al huracán, permitía observar estas condiciones en la distribución de los espacios referidos. Igualmente, hacía patente el desorden urbano y el deterioro del paisaje.

La problemática de la comunidad, mostraba la ausencia de espacios públicos, de esparcimiento y recreación, así como de opciones educativas que es otro elemento más que hace a los habitantes considerar su presencia en Majahual como temporal. Como se mencionaba, Los espacios utilizados por los habitantes para la socialización y el encuentro son: los comercios de la zona habitacional “Las casitas” y algunos establecimientos de alimentos y bebidas de la propia zona de litoral, que es turística. En este sentido, los espacios turísticos y comunitarios están sobrepuestos parcialmente y existe una competencia por ellos.

Las condiciones precarias favorecen la expulsión de la población en sus horarios de descanso hacia fuera de Majahual –principalmente sus lugares de origen o de residencia previa- reforzando el carácter temporal de su estancia en el lugar, con un consecuente menor compromiso e identificación.

Al momento de la llegada del huracán Dean, la comunidad de Majahual se encontraba en proceso de integración. Sus condiciones eran complejas debido a que enfrenta el carácter inmigrante de la población, con las dificultades derivadas de esa condición en lo individual y en lo colectivo. Adicionalmente, no existe una ciudad, una estructura que la albergue, sino un crecimiento desordenado de construcciones con tres áreas separadas de viviendas, sin áreas públicas de convivencia y recreación, fuera de la playa. Es bajo estas circunstancias que se da la construcción de su espacio social. De manera incipiente iba definiendo el área comercial de la zona urbanizada como un área de encuentro, así como zonas del área costera cuyo uso se empalma con el turístico. Esta zona de playa es además vía de contacto con el turista y de desarrollo laboral.



Siguiendo a Santos (2000) y a Sánchez (1991), habríamos estado presenciando la articulación del espacio social con el espacio del proceso productivo con las dificultades para la comunidad de competir en desventaja por espacios destinados a la actividad turística. Adicionalmente, el área de vivienda de mayor crecimiento es la que carece de servicios y seguridad en la propiedad, reflejando en esta realidad las relaciones sociales y laborales. El entorno envía el mensaje hacia el interior y hacia el exterior, de que lo importante es el turismo, frente a las necesidades de desarrollo de la comunidad.

Para los integrantes de la comunidad, el carácter paradisíaco del sitio que fungió como imán, en su faceta de entorno natural privilegiado, o bien en el de aislamiento, o el de permisividad, se acompaña de costos: el alto precio del suelo y la vivienda, la ausencia de redes familiares y sociales, de la falta de alternativas de recreación, o de espacios de convivencia. También hay una percepción de indefinición respecto del tiempo en que habrá condiciones para mantenerse como residente en el lugar, dada por ejemplo la insuficiencia de escuelas para los niños, pero también por la poca claridad de hacia dónde va el sitio, lo que disminuye el grado de compromiso con el mismo.

El imaginario sobre el desarrollo deseable del lugar incluye en forma generalizada los siguientes elementos: es un sitio que seguirá con un crecimiento turístico que dará oportunidades de empleo y negocios, pero también atenderá las necesidades de vivienda y servicios, conservando el ambiente. Mientras tanto, el temor es que aunque la actividad turística siga creciendo, los costos, ambientales, familiares, en comodidades o inestabilidad, resulten mucho mayores en lugar de solucionarse.

El huracán Dean arribó en agosto de 2007, destruyendo la infraestructura e instalaciones y casas habitación, alterando el crecimiento de Majahual, su economía y desde luego a su población; haciendo necesario dar seguimiento al proceso demográfico y la relación de los habitantes con su entorno natural y urbano.



CAPÍTULO IV: LA RECONSTRUCCIÓN DE MAJAHUAL Y DEL MODELO



IV.1. La reconstrucción de Majahual y del modelo

Tras el paso del huracán Dean, en agosto de 2007, la infraestructura urbana, turística y parte de las viviendas fueron destruidas. Esto alteraría sustancialmente el proceso de expansión turística del destino. La dinámica de la población, por tanto, se transforma con las pérdidas patrimoniales y de fuentes de empleo. La reconstrucción implicaría algo más que la recuperación de la infraestructura, abarcando al propio modelo turístico, al urbano y a la organización social de sus espacios.

En este capítulo final se revisa precisamente el impacto del huracán y de la reconstrucción en la comunidad, en el uso de sus espacios, en el marco definitorio del modelo turístico que es retomado. El proceso de conformación de la comunidad como resultado prácticamente espontáneo del desarrollo de infraestructura e inversión turística dentro del modelo de cruceros y sol y playa, fue detenido por el huracán Dean y al reiniciarse la actividad es importante dar seguimiento a la reconstrucción, observando si la problemática o impactos generados, especialmente los sociales en la integración de la comunidad y de su espacio bajo condiciones adversas, llevarían a una revisión, ajuste o sólo la recuperación del esquema previo. Para ello, después del examen de las decisiones gubernamentales y las vivencias de la comunidad, se analizan las características sociodemográficas de la población tras el impacto, después de la reconstrucción.

IV.2. Crecimiento urbano y población después de Dean

Como ha sido comentado, en la primera etapa de crecimiento acelerado de Majahual a partir de la atención de turistas y visitantes, se fue conformando una población (integrada por residentes originales y por inmigrantes) caracterizada: A) por su acelerado crecimiento y por la gradual apropiación de sus espacios, en condiciones complicadas: para establecer vínculos o compromisos sociales y la propia diversidad de culturas e incluso idiomas; B) asimismo por un grave desorden urbano a pesar de la existencia del Plan de Desarrollo Urbano, la ausencia o deficiencia de servicios públicos y un proceso de especulación



inmobiliaria. C) Un marco político- administrativo insuficiente e ineficiente⁷⁵.

Es en este contexto que la comunidad de Majahual intenta construir “su” espacio (inserto en el espacio producido). El espacio turístico es definido por el uso que el sector productivo y los propios turistas realizan de él, pero también por la percepción de la comunidad sobre sus alcances y funciones. Se encuentra, entonces, la construcción permanente del espacio de la comunidad, presionada por condiciones urbanas y de su propia integración, y la articulación de este espacio social con el espacio turístico (Santos, 1996, 2000) (de Majahual), también dinámico y en expansión.

En este proceso, de acuerdo al capítulo anterior, se encuentran: *la zona del muelle*, para recepción y distribución de los visitantes de crucero, cerrada a quienes no son usuarios del muelle y por lo tanto sitio de exclusión. Una segunda “zona turística” en la primera y segunda línea de playa, que se encuentra en plena expansión, generando un impacto en el valor comercial del terreno y que está aún empalmada con propiedades de antiguos pobladores, junto a la zona federal, que previamente al huracán estuvo prácticamente invadida con todo tipo de instalaciones y servicios. Una zona más amplia (hasta 70 km) donde acuden los turistas a realizar sus actividades contratadas o decididas, es decir, es un espacio turístico, sobrepuesto parcialmente con el espacio social de las comunidades locales. *La zona del pueblo*, donde además de hoteles y servicios turísticos se encuentran los antiguos pobladores, principalmente pescadores. Una *zona habitacional*, urbanizada (“Las casitas”), a 1000 m de la playa, apropiada por la comunidad a pesar de ser viviendas principalmente en renta y en general alquiladas de manera compartida por varias personas o familias y una *área de propiedad irregular*, sin servicios (“el Km. 55”) y que es la de mayor crecimiento.

⁷⁵ Previo al huracán Dean, Majahual tiene una categoría de Delegación, sin autonomía ni presupuesto suficiente para atender los servicios públicos más básicos, incluyendo la seguridad. Tras el huracán se dieron innumerables robos sin que hubiera ninguna capacidad ni decisión de controlarlos, de acuerdo a los propios habitantes, además de la desatención de asuntos administrativos. Al constituirse en alcaldía, se desarrolló un proceso para elegir a su titular, mismo que se dio lleno de irregularidades que llevó a entregar el puesto a quien obtuvo el tercer lugar por votos recibidos. Véase Evia (2008) “*Antropología Política: las elecciones de alcalde en Majahual*” FLACSO, Diplomado en Antropología Social.



Tras el huracán Dean, ¿cuáles son los cambios, si los ha habido, en el ámbito urbano, así como en la conformación de la comunidad? y ¿cómo son percibidos por la propia comunidad? Se revisará primero el desarrollo urbano y las acciones de gobierno y posteriormente a la población, observando si la problemática generada en la integración de la comunidad y de su espacio bajo condiciones adversas, llevaría a una revisión, ajuste o sólo la recuperación del esquema previo. Con relación a las condiciones de la población se presentan los resultados del levantamiento sobre las características sociodemográficas de la población tras el impacto, después de la reconstrucción.

El programa de desarrollo urbano de Majahual, contempla un crecimiento gradual del entorno urbano en cuatro etapas. La primera etapa planea el crecimiento de las áreas que ya se encuentran de forma espontánea en expansión, como continuación de la zona de “Las casitas” y de “el Km. 55”. Las siguientes fases acaban uniendo el centro de población con un extremo occidental del proyecto turístico de FONATUR Grand Costa Maya y trasladan el centro urbano, que actualmente se encuentra sobre la costa en el pueblo original; hacia ese punto de confluencia de la zona turística y la urbana. El programa contempla igualmente un malecón a lo largo de la zona de la costa comprendida por el proyecto de FONATUR, hacia el muelle y hasta el pueblo. Este programa incluye centros de barrio, además del nuevo centro urbano.

El programa no es llevado a cabo a pesar de su publicación desde 2005, aparentemente por esa complementariedad con el proyecto de FONATUR, cuya viabilidad es cuestionada por la Ley General de Protección a la Vida Silvestre. El acuerdo del gobierno estatal y FONATUR establece que ésta instancia federal desarrollaría la infraestructura urbana junto con la del proyecto turístico Grand Costa Maya; así que la suspensión del proyecto turístico detiene también la inversión para el desarrollo urbano y es posible que la definición final sobre su viabilidad sea determinante no sólo en la disposición de recursos para la infraestructura, sino para la lógica en el diseño final del proyecto urbano: la proyección que está en la base del programa de desarrollo urbano es la de 17 mil cuartos de hotel en el largo plazo, entre



el proyecto Grand Costa Maya y la expansión a lo largo de la costa, generando una población de 100 mil habitantes; entonces los cambios, respecto de los proyectos y la inversión incidirán en las determinaciones sobre desarrollo urbano. Es decir, la creación de infraestructura urbana, rezagada y deficiente, y la propia reorganización están detenidas en cuanto a decisiones y a inversión, y sujetas a lo que suceda con el proyecto turístico.

El resultado de esta situación es el crecimiento desordenado de Majahual, y el atraso para introducir servicios públicos. La devastación causada por el huracán Dean ejerció una presión para la solución urgente de algunos problemas, pero también facilitó la aplicación de ciertas decisiones. Con relación a las viviendas, por un lado, “el Km. 55” fue una de las zonas más afectadas principalmente por la situación precaria de las viviendas. La reconstrucción se da de manera gradual. El gobierno estatal construye algunas viviendas en el lugar para los damnificados, lo que implica asumir también la futura regularización de la zona.

Por otro lado, están las áreas cercanas a la costa. Una de las expresiones del desorden urbano era la imagen de la playa, con basura, polvo por la falta de pavimento o adoquín, con una zona federal invadida con instalaciones precarias e incluso viviendas y anuncios diversos sin regulación en esa “área de paseo y compras” de cruceristas y población local, y de hospedaje de turistas; además de ser lugar de vivienda de algunos pescadores y comerciantes. El paso de Dean arrasa con toda instalación en la zona federal y destruye la mayor parte de las construcciones en la primera línea de costa y parte de la segunda⁷⁶. Bajo estas condiciones, una de las primeras acciones del gobierno estatal para la reconstrucción fue retomar la construcción del malecón en el área del pueblo.

El proyecto del malecón consistió en el establecimiento de un muro enterrado de protección a la costa, el adoquinado de un andador a lo largo de la playa y la ornamentación con palmas, ajardinado y bancas. El

⁷⁶ Cabe señalar que el hotel Mahahual, el primero en construirse, fue el que mejor resistió al huracán, dando con ello la razón a quienes señalan que las construcciones detrás de la duna costera corren menos peligro, además de que son menos nocivas para la pérdida de arena en las playas.



proyecto había sido presentado a “consulta pública” en fecha previa al paso del huracán, pero sin posibilidades de modificación. El débil cuestionamiento expresado durante la sesión se refirió a que la obra concentraría las actividades en la primera línea de playa, mientras que si el andador se realizaba en la siguiente calle o línea, promovería el crecimiento también hacia adentro. No obstante, dadas las condiciones ya mencionadas, el proyecto se mantuvo en su versión original sin que se presentara una oposición clara u organizada, ni en Majahual ni desde otros puntos del estado⁷⁷.

El efecto devastador del huracán creó condiciones favorables para la intervención del gobierno del Estado. Por un lado, fue posible recuperar el control de la zona federal, a lo largo de la costa (al destruirse las instalaciones precarias o temporales establecidas desordenadamente) e impedir nuevas ocupaciones de la misma. Desalojar previamente la zona federal como acción de gobierno hubiera tenido un alto costo político y de gestión; mientras que después del meteoro los esfuerzos gubernamentales se concentraron solamente en impedir de nuevo la ocupación, en condiciones políticas muy favorables en las que incluso no fue necesario usar el argumento de seguridad

El proyecto de malecón se desarrolló y se concluyó en ocho meses, Adicionalmente, se construyó una vía alterna de acceso para sustituir la original, que se convirtió en andador peatonal. Se pavimentó también parte de la segunda línea. El cableado se instaló de forma subterránea en el malecón, lo que impacta positivamente en la imagen de la costa pero también disminuye riesgos. Adicionalmente, se inició una regulación para que los prestadores de servicios (venta de artesanías, de tours y masajes), se concentren en una zona determinada para ello y se habilitaron áreas de playas públicas que en la realidad nunca habían estado disponibles antes del huracán.

⁷⁷ Existe un activismo de ONG y ciudadanos en Quintana Roo ante algunas acciones. En el momento de entrega de este estudio, está en discusión, por ejemplo, un proyecto turístico en la playa de Xcacel, cercano a Puerto Aventuras, porque grupos organizados consideran que impactará a esta área de arribo de tortugas. En el caso del malecón de Majahual, no se expusieron opiniones en cuanto a su impacto ambiental por parte de los pobladores locales ni de los grupos organizados del estado.



De acuerdo a algunos análisis, los efectos de fenómenos naturales o de accidentes por actividades humanas en las comunidades, hacen posible o facilitan intervenciones políticas, reestructuraciones o cambios que serían complicados e incluso imposibles en condiciones de normalidad (Klein, 2007). Esto sucedió probablemente en el caso de Majahual, la construcción del malecón y la recuperación de la zona federal.

Por otro lado, también es factible que este tipo de condiciones pudieran ser aprovechadas para presionar hacia la solución de problemas que no estaban siendo atendidos previamente. Este hubiera sido el caso de Majahual, si se determinara que nuevos proyectos incorporen consideraciones ambientales y sociales que no estaban presentes previamente y que incrementaban el grado de vulnerabilidad. Sin embargo, por ahora, uno de los pocos aspectos que se han hecho patentes es la capacidad de negociación del concesionario del muelle de cruceros para lograr el apoyo gubernamental para la reconstrucción y el respaldo para negociar con las navieras.

Desde el punto de vista del modelo turístico, la decisión de reconstruir el muelle como prioridad, mejorar la imagen del pueblo con el malecón y negociar con las navieras significa restablecer y reforzar el modelo de cruceros, mientras se espera a la modificación del proyecto de FONATUR para continuar con la reorganización urbana y del desarrollo turístico de estadía; es decir, se sigue posponiendo la solución de los problemas de rezago urbano y de servicios mientras el proyecto turístico no esté definido. Así, el modelo de turismo de baja densidad se recupera gradual y espontáneamente, estando presente su incompatibilidad con el modelo de cruceros en lo relativo al uso de espacios⁷⁸.

IV.3. Los nuevos y viejos problemas urbanos y la comunidad en Majahual

⁷⁸ Ya se ha comentado que para el perfil del turista alojado en los pequeños hoteles de la costa y para estos establecimientos, resultan inconvenientes ciertas actividades dirigidas a los cruceristas, como el uso de motos acuáticas, recorriendo la costa muy cerca de la playa y los paseos masivos y ruidosos en cuatrimotos por el camino costero, generando conflictos y pronunciamientos ante autoridades ambientales y turísticas.



El nuevo andador o malecón dejó de ser utilizado como acceso principal del pueblo para los autos. Antes, como calle principal era cerrada durante las horas de estancia de turistas de crucero. Ahora es una vía de paseo (andador) y es la única con infraestructura (adoquinado, cableado subterráneo e iluminación) e imagen.

Ese es el sentido del proyecto de desarrollo urbano del gobierno del Estado en coordinación con FONATUR, que reubicará hacia el interior el crecimiento urbano de este “pueblo de pescadores” para dejar la zona de playa para uso turístico. Aún no es clara cuál será la política frente a los propietarios y viejos residentes en el área; si va a promover su cambio al nuevo centro de población por algún mecanismo de expropiación, o si va a dejar actuar al mercado impulsando un desplazamiento gradual tierra adentro.

Por ahora es visible un contraste entre la línea de playa con malecón, ordenada, amplia y adoquinada, y la segunda y tercera línea, sin pavimento y con la imagen aún de deterioro y destrucción, con algunas construcciones derruidas. El desarrollo del proyecto de urbanización, sus tiempos y su perspectiva serán muy importantes en este sentido. (Ver fotografías del malecón y las siguientes líneas o calles en los anexos)

De acuerdo a Hall (1994) existe una tendencia a las distorsiones espaciales y estructurales derivadas del crecimiento turístico, por cual se profundizan las diferencias en las regiones urbanas⁷⁹. Aparentemente esto pretende evitarse con el desarrollo de un pueblo de apoyo urbanizado y con una imagen compatible con la de Majahual como destino. Sin embargo, mientras este proyecto no se concrete este contraste parece incrementarse.

Cabe referirse al proyecto federal de FONATUR que está planeado para el área y sus diferencias con otro proyecto previamente desarrollado por ese Fondo en Cancún. Se trata de un desarrollo integral con una zona de playa con usos de suelo para hoteles de baja densidad y para

⁷⁹ Hall (1994) afirma que la naturaleza estructural y espacial del turismo (modelo, estructura, escala y características espaciales), además de la dimensión sociedad, determinan los equilibrios o desequilibrios y desigualdades.



uso recreativo, como clubes de playa, un campo de golf y una zona turístico-residencial de 3 mil cuartos. Algunos aspectos distinguen a este proyecto, hasta ahora frustrado:

- a) El área principal y más densa de infraestructura y desarrollo, el campo de golf y la zona turístico-residencial, se ubican atrás de la línea principal de manglar. El proyecto señala que esto responde a las recomendaciones de protección ante los huracanes y tormentas, lo que lo diferencia con previos, como el de Cancún, en donde la infraestructura turística principal está sobre la costa e implicó rellenos y sacrificio de manglar.
- b) Igualmente, el proyecto es distinto en el sentido de que no establece una “frontera” entre la zona urbana y la turística aunque sus áreas de desarrollo están diferenciadas.
- c) Aunque no es parte de su proyecto, se vincula a la creación de infraestructura urbana, calculada con base en una proyección de la turística. Esto también se hizo para Cancún, bajo el concepto de “pueblo de apoyo”.

De lo anterior, se desprenden algunas cuestiones: Si bien existe cierta incertidumbre respecto de las condiciones en las que se desarrolle el plan urbano en Majahual y por ello sus consecuencias posibles, el espacio de decisiones abre diversos aspectos.

El proyecto de FONATUR corresponde al modelo turístico-inmobiliario que tiene al campo de golf como detonante del valor de esos dos aspectos; es decir, en estos aspectos es un proyecto convencional y similar al predominante en las últimas décadas. Su función es, como en sus proyectos previos, iniciar y detonar la inversión, organizar el crecimiento y hacerlo viable en la medida de que se vincula con el desarrollo urbano. Este proyecto replica el cálculo de cuartos-población con base en empleos directos e indirectos (5) a pesar de que ya se ha mostrado no corresponde a la realidad (Moncada, 2009); para este cálculo de FONATUR, veinte mil cuartos, implica programar infraestructura para 100 mil habitantes.



Los aspectos que marcan la diferencia con proyectos previos del mismo FONATUR u otros proyectos turísticos, son aspectos como:

- a) Junto con el Programa de Desarrollo Urbano de Majahual (2005) supone desarrollar una planificación integral del destino, aparentemente como lo recomienda la OMT (2007), considerando las necesidades urbanas que se generan a partir del crecimiento del turismo y contraria a la planeación de áreas turísticas desvinculadas de la realidad urbana que comparte con la población.
- b) El proyecto de FONATUR, aparentemente es el primero que ubica la parte principal y más densa de infraestructura y desarrollo no sobre la costa, sino atrás de la primera y principal área de manglar, para responder a los señalamientos sobre seguridad ante los riesgos de tipo climático. Sin entrar en la discusión sobre si es suficiente y qué omisiones o problemas presenta, se trata solamente de una iniciativa que señala un nuevo contexto para los proyectos turísticos.
- c) Aún cuando el proyecto no supone el relleno de esa primera y principal línea de manglar, conservando su función de protección de la costa, el mismo proyecto, no obstante, supone otros rellenos de manglar que son los que lo imposibilitan ante la Ley General de Vida Silvestre.
- d) El desarrollo del proyecto de FONATUR fue suspendido por las nuevas disposiciones impuestas por la Ley General de Vida Silvestre. Bajo el supuesto de que se hubiera modificado para adaptarse y cumplir con la legislación ambiental, marcaría un antecedente importante de que es viable realizar un desarrollo de ese tipo cumpliendo no solo con lo recomendado por la OMT, sino con lo establecido por la ley, lo que sería muy importante en el actual ambiente de descalificación de tal legislación.

La suspensión del proyecto implica una mayor concentración en la actividad de cruceros y el crecimiento “espontáneo” turístico en el área (y por tanto del centro de población), sin la creación de la infraestructura



urbana necesaria, conforme con el respectivo Plan. Ambos esquemas de turismo compiten por el espacio turístico más que complementarse.

IV.4. El destino de Majahual y de su comunidad

Respecto a la población en Majahual, se encuentra que el paso del huracán Dean no solamente detuvo el crecimiento de la misma, sino que incluso se observó una expulsión de población, que emigró como consecuencia del huracán y de sus efectos físicos y económicos. Esto es lógico, considerando que la mayor parte de los inmigrantes habían arribado a Majahual en los últimos seis años, por lo que su arraigo estaba todavía en proceso.

Resulta interesante que la población de más larga presencia en el lugar, lógicamente, es la que ha tendido a permanecer a pesar del huracán y sus consecuencias. Igualmente, un sector mayoritario de prestadores de servicios de hospedaje y de tours de buceo, reconstruyeron su infraestructura y reiniciaron actividades. También algunos residentes con actividades relacionadas con la población local (venta de bienes o servicios), tienden a permanecer, aún cuando para todos los sectores la baja de actividad ha representado menos ingresos. En este punto cabe señalar que en estos grupos no parece haber diferencia entre nacionales y extranjeros, entre pequeñas o medianas empresas o entre pequeños empresarios y empleados.

Por su parte, entre quienes dejaron el lugar por un tiempo indefinido la mayoría son inmigrantes recientes, aunque había algunos habitantes con el perfil de viejos residentes, Son principalmente empleados de empresas que trabajaban directamente en y con el muelle de cruceros y vendedores de artesanías y de masajes cuyo mercado principal eran los turistas de esos barcos; estos últimos por cierto, en muchos casos ni siquiera eran residentes fijos sino sólo permanecían por horas o días, de acuerdo al movimiento de cruceros. Esta población es muy probable que intente reintegrarse una vez que se reanuden los arribos de cruceros.



Frente a todo ello, sorprende que en estas condiciones encontremos incluso nuevos residentes que han llegado por primera vez a vivir al sitio después del huracán, aunque claro, en parte se trata de quienes acuden para integrarse a la reconstrucción

Aunque el conteo de INEGI de 2005 no registra más que un leve aumento de población, respecto de 2000 (283 habitantes frente a 228 en el 2000), los reportes de evacuación por el huracán hablan de 700 o hasta mil habitantes. Igualmente, durante las elecciones de alcalde de julio de 2008, se emitieron más de 400 votos, por lo que, considerando la población que no votó por haber salido de Majahual o por no haber hecho su cambio de domicilio (como sucede en los sitios de alta inmigración), más los extranjeros que son cerca del 20%, es posible suponer que la población actual es mayor a 500 habitantes y que parece lógica una cifra de más de 700 antes del huracán⁸⁰.

A partir del mes de abril de 2008 Majahual pasó a ser alcaldía en lugar de delegación municipal, manteniendo su dependencia del Municipio Othón P. Blanco (Chetumal). Las elecciones se celebraron en junio de este mismo año, mostrando la debilidad o desorden en la organización política local. En resumen, se presentaron tres candidatos. Las autoridades electorales del Estado anularon el resultado del proceso debido a: el candidato triunfador transportó para que votaran por él a antiguos trabajadores del muelle que vivían en otros municipios pero tenían credencial vigente, y los funcionarios de casillas aceptaron votos de personas con credencial pero sin registro en las listas de votantes. El candidato que ocupó el segundo lugar ofreció terrenos a cambio de votos, de acuerdo a pruebas presentadas. La alcaldía fue entregada entonces a quien ocupó el tercer lugar en las elecciones (*El periódico*, 6 febrero de 2008.).

El segmento de la población con más tiempo de residencia y aparentemente mayor identidad o vinculación con el sitio, expone como sus motivaciones principales para llegar y permanecer al carácter idílico del sitio paradisíaco, aislado, prístino.

⁸⁰ Le encuesta aplicada la última semana de agosto a los habitantes de Majahual, confirma el cálculo de 500 habitantes.



Ante el cuestionamiento sobre el futuro previsible del lugar, se expresa una convicción de que la recuperación de la actividad de cruceros implicará retomar un ritmo de actividad y crecimiento acelerado, pero además, de nuevo la presencia de habitantes con poco compromiso con el lugar, de personas sin familia y todas sus implicaciones. Esta idea pareciera contradictoria con su convicción de permanecer en Majahual, insistiendo en su idea sobre el valor natural del sitio como causa para llegar y para permanecer en él. Parece paradójico encontrar en este imaginario de la población su insistencia en haber llegado y permanecer en el sitio por el valor del lugar, derivado de su entorno natural, y tranquilidad, al mismo tiempo que están conscientes de que éste y las condiciones sociales ya están cambiando.

Los siguientes fragmentos de las entrevistas son ilustrativos de este carácter paradójico en el imaginario (el primero de la dueña de un negocio de comida, con 16 años de residencia, de familia de pescadores):

"[...] yo quisiera que volviera a ser como antes, más tranquilo, como cuando llegamos de Veracruz hace dieciséis años... todo empezó a cambiar con el muelle; pero también está bien porque hay más trabajo. El huracán se llevó mi casa y recogimos la madera del manglar, donde se la llevó, para volver a levantar, pero el manglar mire cómo está ahora, tan bonito que era antes... las matas sí reverdecieron, mire qué bonitas... Yo quisiera que se volviera a poner bonito como antes, pero también que viniera más gente y comprara más [...]"⁸¹

En otra entrevista se señala (pescador, ahora prestador de servicios turísticos con 19 años en Majahual):

"[...] yo soy pescador, vengo de Guerrero, quería conocer el Caribe, ya había ido a otros lados de México, pero llegué aquí hace 19 años y era un paraíso... había mucho caracol, langosta, y pesca... Pasaban volando los tucanes. Me enamoré del lugar y quiero seguir aquí. Pero el desarrollo

⁸¹ La entrevistada No 8, Doña Mary. Llegó con el grupo de pescadores hace 16 años, procedente de Veracruz. Actualmente tiene una fonda. Sus familiares, explica, también están dejando de pescar para trabajar en empresas de tours turísticos o, con sus lanchas, para ofrecer paseos de pesca deportiva en Chinchorro. Su propiedad está en el centro del pueblo, en la segunda línea de playa.



*se ha ido por un lado que no... ya no hay caracol... ahora hacemos pesca deportiva pero tenemos que ponernos de acuerdo para que el desarrollo sea con una idea y no que todos vayan por su lado... Las cosas han cambiado, pero Majahual es un lugar...tengo a mis hijos y quiero estar aquí [...]*⁸².

Otra más (bióloga, empleada de una tienda de buceo, con diez meses de residencia en Majahual, ciudadana de la Gran Bretaña):

*"Majahual es un lugar agradable para vivir...llegué para hacer una investigación en biología, pero me parece un lugar adorable... no se necesita más para estar bien y no veo grandes problemas...Todos debemos preocuparnos por el cuidado del medio ambiente porque hay impactos del turismo y todos... el arrecife y el manglar están en peligro y son muy importantes para la costa [...]"*⁸³.

La apropiación de espacios por parte de la comunidad enfrenta los cambios derivados del huracán y la reconstrucción. La realización del malecón, tras haber generado una actitud parcialmente escéptica durante la construcción, finalmente causó una reacción positiva en cuanto a la opinión sobre la imagen, pero sobre todo respecto del uso del mismo.

Las acciones posteriores al paso del huracán tuvieron importantes repercusiones. Con la conclusión del malecón-andador, fue posible no solamente lograr la imagen propuesta por el proyecto de malecón (de amplitud, limpieza y atracción para el visitante), sino también incidió para conformar el propio paisaje, entendido como una combinación indisociable, pero dinámica de elementos físicos, biológicos y antrópicos, que además "es la forma de percepción territorial más generalizada entre la población" (García, 2002); o "el conjunto de formas que... expresan las herencias que representan sucesivas relaciones localizadas del hombre y la naturaleza" (Santos, 2000).

Ciertamente, puede afirmarse que la comunidad (débil en su cohesión y participación; con alto grado de vulnerabilidad), ha

⁸² El entrevistado No 9 es pescador, procedente de Guerrero, llegó hace 19 años y expresa que dejó de ser pescador porque el ingreso por esa actividad no permite educar a los hijos y darle a la familia lo básico. Su cooperativa ofrece tours de pesca deportiva.

⁸³ La entrevistada No 4, de 26 años trabaja, en una tienda de buceo y tiene menos de un año de haber llegado a Majahual. Es ciudadana británica.



reaccionado hacia la obra de manera positiva. Es decir, el malecón puede estar siendo percibido localmente como el resumen de la historia natural y social reciente en ese espacio (o como “espacio de representación”, Ramírez, Blanca, 2003). En efecto, para la población local esta nueva vista representa la recuperación de la comunidad después del huracán y como tal lo aprecian.

Se encuentra, entonces, una apropiación del espacio que convierte al malecón en un sitio de encuentro, de descanso y esparcimiento. Ante la ausencia previa de espacios de este tipo, el andador se convierte en el lugar familiar, de amigos y de descanso. No obstante, las condiciones actuales no son definitivas, debido a que las actividades turísticas no han sido totalmente recuperadas. Los arribos de cruceros deberían recuperar el ritmo previo al huracán a partir del invierno de 2009; sin embargo, los resultados en el primer semestre de 2010 muestran que esto no se ha logrado. Por ello resultará necesario mantener la observación sobre la evolución una vez que se reanuden las operaciones del muelle y con ello el arribo masivo de cruceristas.

Durante la temporada de verano, que recibió turistas principalmente nacionales, no se vio alterada esta situación. Los cruceristas pueden representar una experiencia diferente debido a su intrusión masiva, a la frontera cultural por ser extranjeros en su gran mayoría y a la movilización que generan para ofrecerles productos y servicios. El riesgo que se presenta es que la concentración de los prestadores de servicios turísticos en el malecón, así como el propio arribo masivo de cruceristas y su uso del de esa primera línea urbana, genere la exclusión de la comunidad en ese espacio.

La situación idónea, a partir de los señalamientos de la OMT (1998) es que espacios como el malecón permitan la interacción de población local con los turistas en un ambiente de encuentro, y no solamente como sitio de relación de prestador-receptor de servicios turísticos.

En éste último caso, el pueblo de Majahual sería un punto de la articulación del espacio turístico con el social, mitigando el aislamiento y exclusión que representa la zona del muelle.



Desde la óptica turística, Majahual se confirma como un destino turístico dirigido a cumplir un rol dentro del modelo turístico de sol y playa (aunque de baja densidad) y también de cruceros. Pero no resulta propicio para atender la demanda de “nuevas modalidades” de turismo (Beith, 2004).

Para el gobierno estatal y federal se proyecta como un poblado de hasta 100 mil habitantes con la imagen de “un pueblo de pescadores” y una infraestructura turística de 20 mil cuartos. Aún es factible llevar a cabo una planeación urbana de la zona de playa y de un nuevo poblado, bajo una visión integral que la OMT (2008) llama “planeación de una ciudad turística” (en contraste con la de un destino divorciado del área urbana), pero no existen datos que señalen esta intención.

IV.5. La reconstrucción y las características de la comunidad de Majahual

Con el fin de identificar las características generales de la población de Majahual, se aplicaron dos encuestas a la población. El primer ejercicio cuando se iniciaban los trabajos de reconstrucción y la segunda al concluirse la rehabilitación del muelle y se anunciaba la reanudación del arribo de cruceros.

Aunque fue aplicada una técnica censal, para cubrir al total de la población, las características de movilidad de la misma por tener días de descanso que no necesariamente coinciden con el fin de semana y porque una parte precisamente sale de Majahual sus días libres para dirigirse a sus lugares de origen, se cubrió aproximadamente al 80% de la población, por lo que puede considerarse no un censo sino una muestra muy amplia (Ver metodología en los anexos).

Los resultados arrojan datos importantes, la mayoría de ellos confirmando e incluso magnificando los rasgos de una población inmigrante, con condiciones sociales adversas. A continuación se describe los aspectos más importantes, primero con relación a algunas características generales: género, edad, procedencia y origen (lugar de



nacimiento), que aportan información precisamente respecto del carácter inmigrante de la población.

Posteriormente se revisan las respuestas relativas a la ocupación actual y la ocupación previa, la antigüedad en el trabajo actual, así como el nivel educativo, datos que apoyan la revisión de las repercusiones del impacto del paso del huracán y el atraso en la reanudación de actividades relacionadas con el turismo y los cruceros. Finalmente se presentan los resultados de la encuesta relativos a las condiciones de vivienda y acceso a servicios que permiten observarlas frente a las ocupaciones e ingresos que las mismas encuestas presentan. También se incluyen los resultados de algunos cruces que arrojaron hallazgos interesantes.

Al momento en el que se anuncia que el muelle ha sido reparado y reinicia actividades en febrero de 2009, la población de Majahual es una comunidad con un alto índice de masculinidad reflejo de la inmigración, una pirámide poblacional concentrada en la edad productiva, ocupada en actividades diversas relacionadas con el sector turístico, notoriamente en áreas relacionadas con la construcción para el turismo, mostrando con ello que la reconstrucción no había sido aún concluida. Estas características no son totalmente nuevas, pues la historia de Majahual (y en general de Quintana Roo), como ya se ha expuesto, es una historia de inmigración desde que fue recuperado su estatus de territorio (Careaga, 1990). No obstante, pueden considerarse un mayor crecimiento de la población que deriva de las actividades de cruceros y de turistas a partir del año 2000.

Los primeros cuadros que se presentan a continuación se basan en los datos del INEGI y COESPO para las series históricas. Posteriormente se presentarán los resultados de las encuestas aplicadas en 2008 y 2009. La aplicación fue realizada en dos momentos, bajo el supuesto de que habría diferencias importantes entre el momento de inicio de la reconstrucción y cuando ésta ya estaba concluida. Sin embargo, no se reportan grandes diferencias debido a que en la segunda fecha, aún cuando se estaba concluyendo la reconstrucción, las actividades no estaban restablecidas en su totalidad. Los cruceros programan con



anticipación sus arribos y no incluyeron a Majahual en éstos hasta no confirmar que el muelle, las instalaciones y servicios estaban en funciones y con la capacidad requerida.

De esta manera, los arribos fueron pospuestos para el mes de julio; sin embargo, esta fecha fue cancelada nuevamente como resultado de las alertas por la epidemia de influenza o gripe H1N1. La nueva fecha definida para incrementar el número de las operaciones de cruceros en Majahual fue julio de 2010. Ante esto, en el momento de la aplicación no estaba restablecida la actividad en su totalidad. Para el análisis que se realiza de los resultados de la encuesta, se concentrará en la aplicación de febrero de 2009, señalando los casos en los que las diferencias con los resultados previos, de septiembre de 2008, sean significativas.

El alto índice de masculinidad caracteriza a los lugares de inmigración porque el varón cabeza de familia, acompañado a veces de hermanos e hijos en etapas sucesivas, es quien inicia la movilización que con frecuencia, después de un periodo de instalación y una vez que se confirma que hay condiciones de trabajo y otras necesarias para permanecer, recibe e instala al resto de la familia. En una parte de los casos, un segmento de la familia permanece en sus lugares de origen por razones familiares, por seguridad o por motivos económicos (costo de la vida más alto en los “polos” de desarrollo turístico). Esto implica circunstancias adversas de soledad y separación respecto de las redes sociales y familiares de apoyo y compañía (Véase Instituto de Investigaciones Turísticas, 2005 y Sierra, 2006).

Una población “normal” o promedio para México presenta un índice de masculinidad dos o tres puntos abajo del 100. En el Estado de Baja California y en Quintana Roo se registran las tasas más altas en el plano nacional. Para Quintana Roo esto ha sido constante en su historia, pero a partir de la intensa inmigración generada por la inversión turística en el norte del estado, Cancún primero y Playa del Carmen después, han venido registrando las más altas tasas de crecimiento demográfico del país, llegando hasta el 14%; y con los más altos índices de masculinidad.

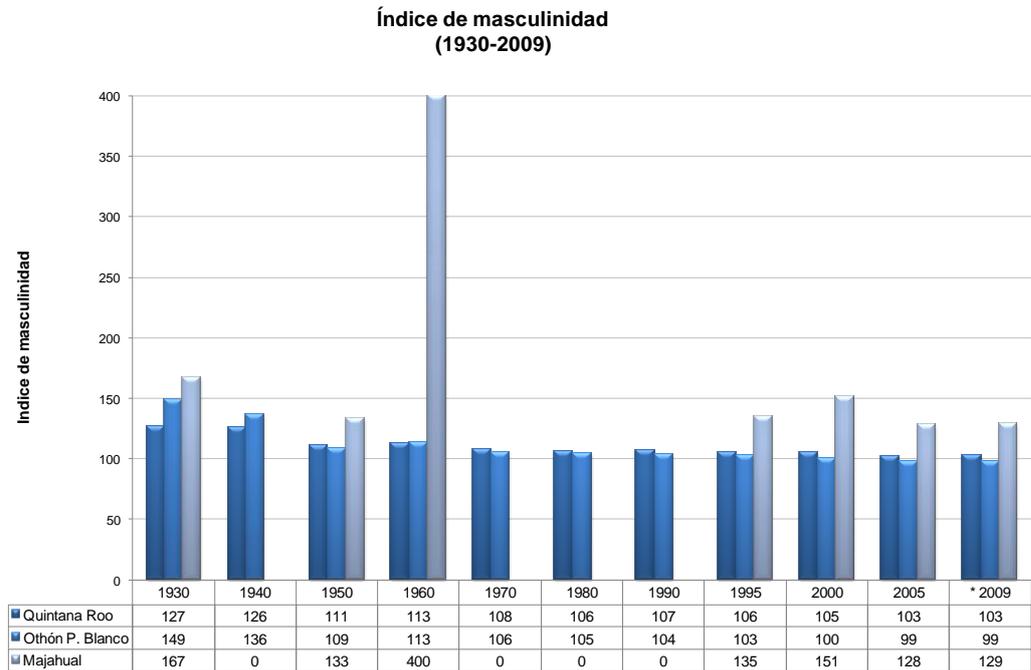


**Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual**



La siguiente ilustración compara el índice de masculinidad para todo Quintana Roo, para el Municipio de Othón P. Blanco (al que pertenece Majahual) y específicamente para Majahual, a partir de 1930, mostrando que permanentemente se supera el 100 en los tres casos y que aumenta cuando se incrementa la inmigración. En los sesenta, por ejemplo, el gobierno estatal promovió la llegada-inmigración de pescadores al área.

Ilustración 31. Índice de masculinidad



Fuente: Elaboración propia, con base en:

Datos del INEGI (1930-2005), censos y conteos de población y vivienda.

* COESPO. Pirámide de población 2009. Estimación al 30 de junio de 2009.

La población inmigrante, en las primeras etapas, está integrada por personas en edad productiva. Es hasta en etapas posteriores cuando los nacimientos van incrementando su importancia como factores del crecimiento de la población y cuando la estructura por edades se va conformando de forma más piramidal. Esto pasó en Cancún; está sucediendo en Playa del Carmen y también en Majahual.

El incremento de la población de menores puede darse cuando después de un periodo la familia inmigra siguiendo al padre, y cuando se forman nuevas familias y se dan los nacimientos. En el caso de Majahual, la inmigración a partir del inicio de operaciones del muelle, muestra una mayor concentración en la edad productiva. Llama la atención, al respecto, la mayor proporción de menores de diez años en “el Km. 55”, que es zona de inmigrantes con las condiciones más desfavorables en cuanto a servicios públicos.

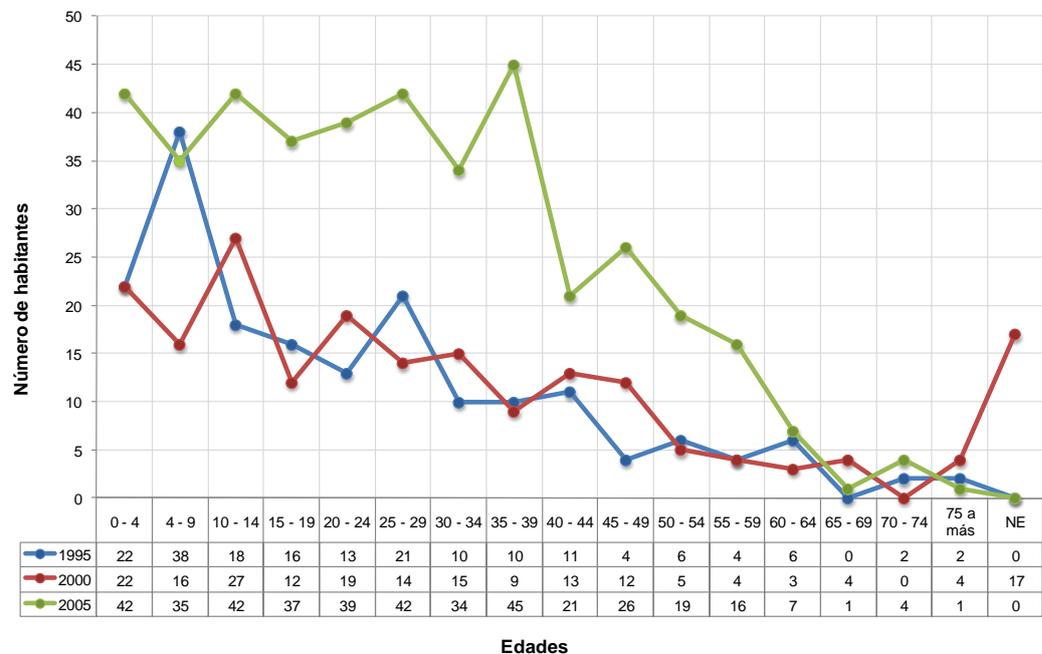
Tabla 15. Número de habitantes de Majahual

Número de habitantes de Majahual, por edades									
Año	1995			2000			2005		
Edades	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Total	183	105	78	196	118	78	411	231	180
0 - 4	22	13	9	22	16	6	42	20	22
4 - 9	38	19	19	16	9	7	35	19	16
10 - 14	18	12	6	27	14	13	42	21	21
15 - 19	16	9	7	12	7	5	37	25	12
20 - 24	13	6	7	19	11	8	39	22	17
25 - 29	21	7	14	14	5	9	42	18	24
30 - 34	10	6	4	15	8	7	34	17	17
35 - 39	10	7	3	9	6	3	45	28	17
40 - 44	11	8	3	13	9	4	21	13	8
45 - 49	4	2	2	12	9	3	26	14	12
50 - 54	6	4	2	5	5	0	19	12	7
55 - 59	4	4	0	4	2	2	16	12	4
60 - 64	6	4	2	3	2	1	7	6	1
65 - 69	0	0	0	4	3	1	1	1	0
70 - 74	2	2	0	0	0	0	4	2	2
75 a más	2	2	0	4	4	0	1	1	0
NE	0	0	0	17	8	9	0	0	0

Fuente: Elaboración propia, con base en los datos del Censo y Conteos de Población y Vivienda (INEGI)

Ilustración 32. Población de Majahual, por edades

Población de Majahual, por edades (1995-2005)



Fuente: Elaboración propia, con base en los datos del Censo y Conteos de Población y Vivienda (INEGI)

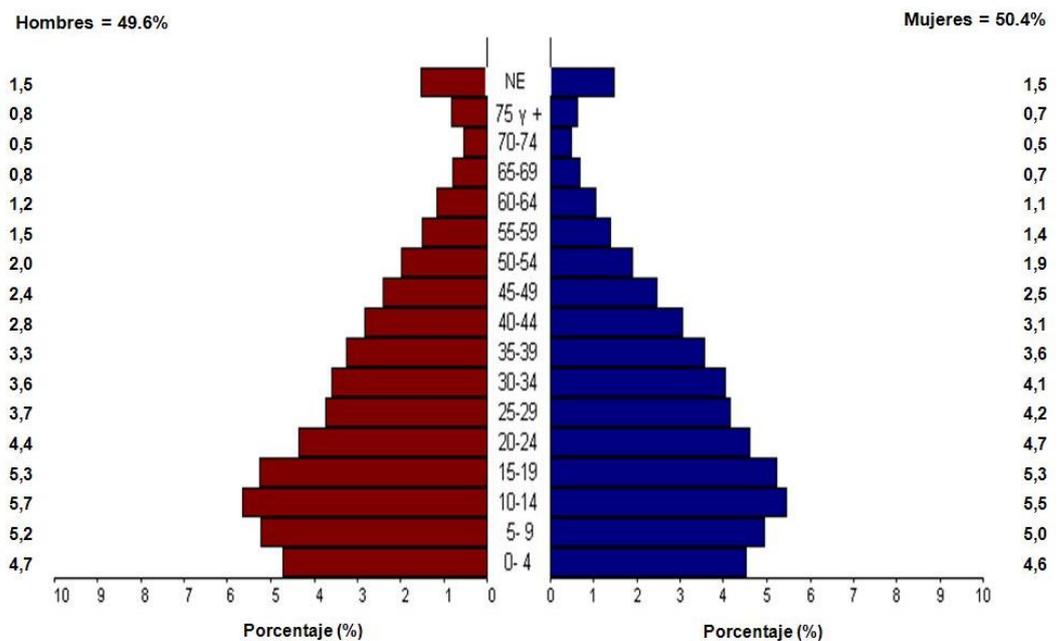


El 53% de la población tiene entre 15 y 44 años, de acuerdo a los datos de INEGI de 2005; y el municipio de Othón P. Blanco, tiene, por ejemplo, el 47% en los datos de 2005. De acuerdo a la encuesta aplicada en 2009, el 75% de la población está entre los 18 y los 45 años.

La comparación de la pirámide poblacional del municipio de Othón P. Blanco (al que pertenece Majahual y que tiene una población estable, con una historia ya centenaria, aunque joven en el contexto nacional) con la de Majahual, ambos en 2005 con datos de INEGI, hacen visible este contraste.

Ilustración 33. Pirámide poblacional del municipio de Othón P. Blanco (2005)

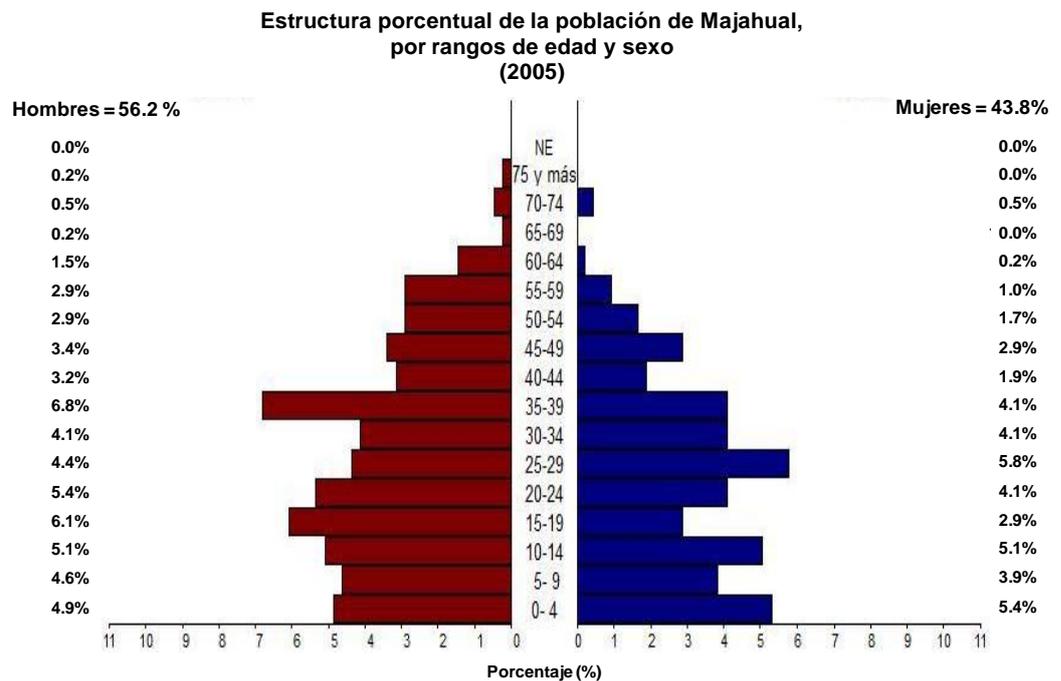
Estructura porcentual de la población del municipio de Othón P. Blanco, por rangos de edad y sexo (2005)



Fuente: Moncada, Pedro (2009). *Diagnóstico sobre desarrollo urbano de la Zona Norte de Quintana Roo*. IMPLAN y OUL.



Ilustración 34. Pirámide poblacional de Majahual (2005)



Fuente: Elaboración propia, con base en datos del Censo de Población y Vivienda de INEGI (2005).

A continuación se presentan los resultados de la encuesta aplicada en febrero de 2009. La aplicación abarcó las tres zonas de viviendas.

Tabla 16. Zonas de aplicación de encuestas en Majahual

Distribución de la muestra, por zona		
Zona	Frecuencia	Porcentaje
Casitas	234	51.7%
Km 55	75	16.6%
Pueblo	144	31.8%
Total	453	100%

Fuente: Elaboración propia

Como se había mencionado, “el Km. 55” tiene aún la menor concentración de población; sin embargo es la de mayor crecimiento. En el pueblo se encuentra la población de más larga residencia.



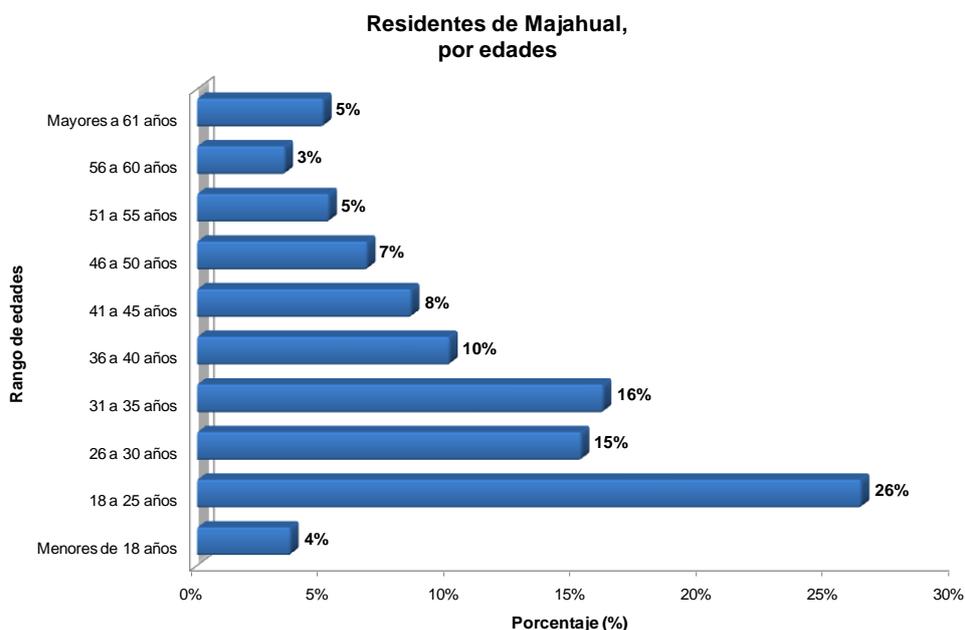
Tabla 17. Población encuestada, por género

Distribución de la muestra, por sexo		
Sexo	Frecuencia	Porcentaje
Femenino	112	24%
Masculino	351	76%
Total	463	100%

Fuente: Elaboración propia

En la encuesta aplicada en febrero de 2009 a la población de Majahual, se encuentra una concentración en rangos de población masculina y en edad productiva, debido a que aún no concluye cabalmente el periodo de reconstrucción y no han regresado todas las personas o familias, quienes esperan que se reanuden las actividades con el arribo de cruceros o un mayor flujo turístico.

Ilustración 35. Residentes de Majahual por edades



Fuente: Elaboración propia

El 53% de la población encuestada declaró estar casada o en unión libre, mientras que un 40% permanece en soltería, lo que seguramente guarda relación con la distribución por edades. 3.8% declara ser divorciado, cifra que permitiría probablemente descartar que entre los



factores de atracción se encuentren motivaciones derivadas de cambio en las relaciones interpersonales⁸⁴.

La procedencia de los residentes de Majahual indica una diferencia importante respecto de otros polos de atracción demográfica de la historia reciente de Quintana Roo. Un alto porcentaje, el 65%, declara como lugar de residencia previa otros puntos del estado, aunque hayan nacido en otras partes del país, como lo muestran las tablas de origen y procedencia; esto parecería indicar que:

- a) existe un alto porcentaje con residencia inmediata anterior dentro del estado, lo que puede implicar que se esté buscando recuperar o replicar la experiencia de aprovechar las oportunidades de empleo o inversión en polos de crecimiento, como cuando inmigraron la primera vez a Quintana Roo, entonces una nueva área de posibilidades y en crecimiento principalmente en el Norte de esta entidad, pero en donde esa disposición ha disminuido actualmente. Este esquema correspondería a quienes eran residentes de Playa del Carmen, Cozumel y Cancún, que representan un 34.5% de quienes proceden de Quintana Roo;
- b) un segmento de los residentes de Majahual procede de poblaciones aledañas, optando por las nuevas oportunidades de empleo ante los bajos rendimientos de las actividades rurales en el entorno inmediato. La reconstrucción facilitaría dicha inserción en actividades relacionadas con la construcción. Este puede ser el caso de las comunidades como Noh Bec, Xcalac, Limones, Divorciados, Felipe Carrillo Puerto, Chunhuhub (que suman 12.1%). La población que procede de Chacchoben y Bacalar (7% entre los dos) es relativamente diferente porque aunque se consideran rurales, desarrollan también actividades dirigidas a turistas y cruceristas;

⁸⁴ De acuerdo al censo de INEGI de 2000, el 3.5% de la población nacional está divorciada o separada y el 4.2 corresponde para Quintana Roo. Las cifras más altas de México corresponden a Baja California, Sonora y Chihuahua y después de éstos, Quintana Roo, lo que llamaría a realizar un análisis más profundo sobre la relación del tema con la migración.



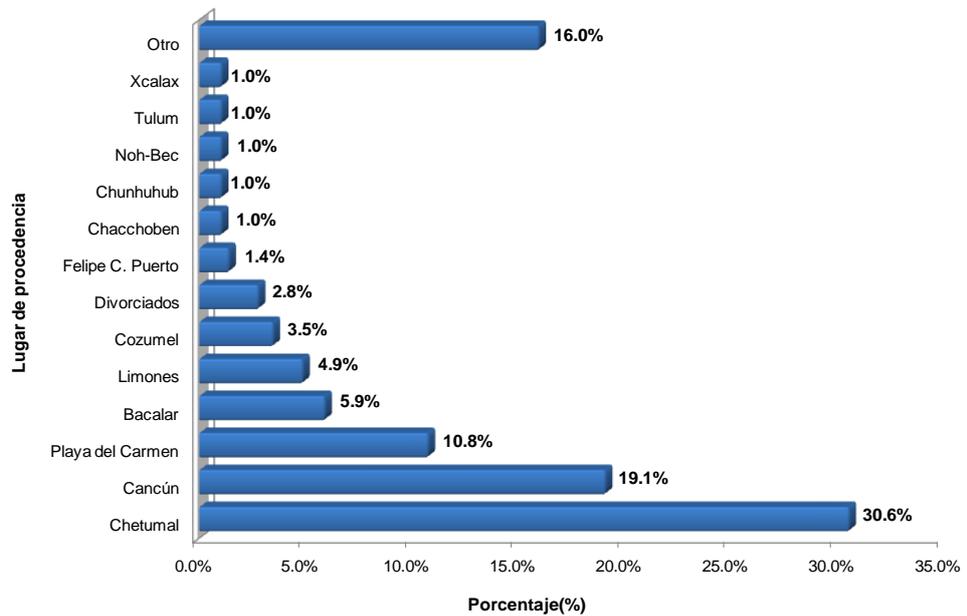
- c) una fracción de los inmigrantes son originarios de Quintana Roo porque la oportunidad de empleos o negocios resulta compatible con visitas y estancias frecuentes a su residencia habitual previa, así como facilita mantener la relación con su círculo familiar. En este sentido, podría considerarse que en este segmento se ubican quienes no realizan un cambio total de residencia, sino que una parte de sus actividades y de sus días laborales los desarrollan en Majahual. Este puede ser el caso de una parte de la población procedente de Chetumal (30.6%)

Estas condiciones marcan una diferencia importante del poblamiento de Majahual, en comparación con destinos de desarrollo previo. Por un lado, implica una reorganización de una parte de la población quintanarroense que aprovecha su experiencia en la inserción directa o indirecta con las actividades turísticas en el estado, en un proyecto nuevo; y por el otro lado, implica la participación de grupos de población rural quintanarroense, situación ya presente en otros destinos, pero de forma menos visible ante la inmigración mayoritaria desde otros estados. Cruzando la información de lugar de nacimiento y de procedencia se encontró que, de los habitantes de Majahual que proceden de otras comunidades de Quintana Roo, el 59% son originarios de este estado; llama la atención que la mitad de quienes señalan ser originarios de Quintana Roo tienen a la capital, Chetumal, como lugar de origen.

Ilustración 36. Distribución de los habitantes cuya última residencia fue en Quintana Roo, de acuerdo a su localidad de procedencia



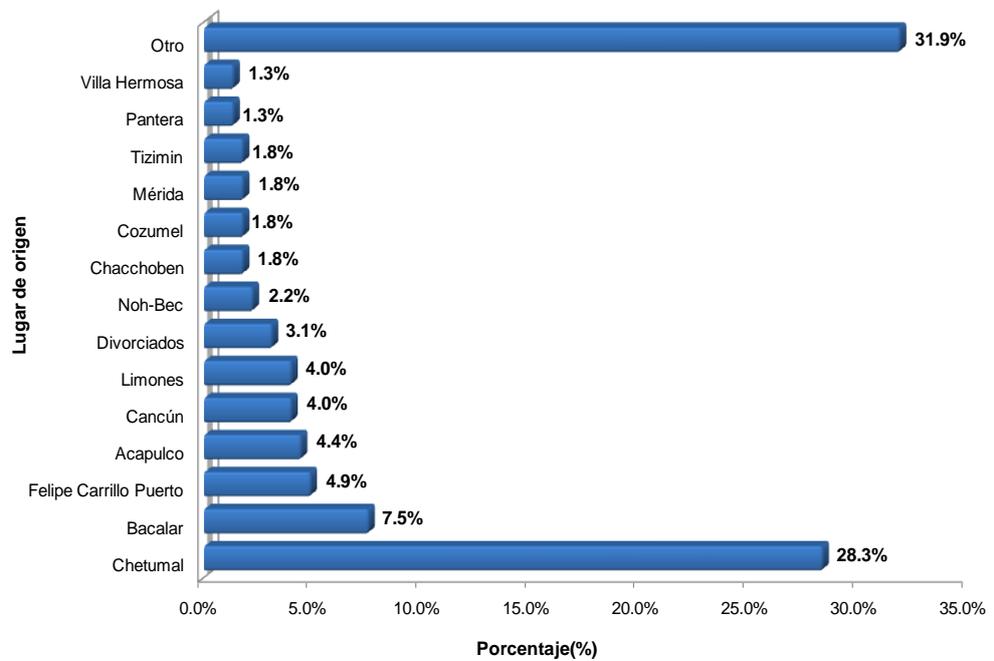
Habitantes de Majahual con última residencia en Quintana Roo, según localidad de procedencia



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 37. Distribución de los habitantes cuya última residencia fue en Quintana Roo, de acuerdo a su localidad de origen

Habitantes de Majahual con última residencia en Quintana Roo, según localidad de origen



Fuente: Elaboración propia



Por otro lado, el 41% de quienes proceden de Quintana Roo declara haber nacido en otros estados y haber inmigrado a otras poblaciones de Quintana Roo, antes de encontrar en Majahual una opción u oportunidad. Los estados que aportan más inmigrantes a Majahual, en orden descendente de importancia numérica son Tabasco, Yucatán, Veracruz y Guerrero. Esto no muestra gran diferencia con las migraciones previas a Cancún o Playa del Carmen, donde estos fueron las principales fuentes de inmigración, aunque con un porcentaje mayoritario en su conjunto. El orden de importancia tampoco varía, puesto que Yucatán ocupó el primer lugar desde la década de los setenta y ochenta.

Tabla 18. Distribución de los principales estados de procedencia de los residentes de Majahual

Principales estados de procedencia de los residentes de Majahual						
Procedencia Polo de atracción	Quintana Roo	Tabasco	Yucatán	Veracruz	Cd. de México	Guerrero
Majahual	65.1%	6.8%	6.4%	5.7%	3.5%	1.5%

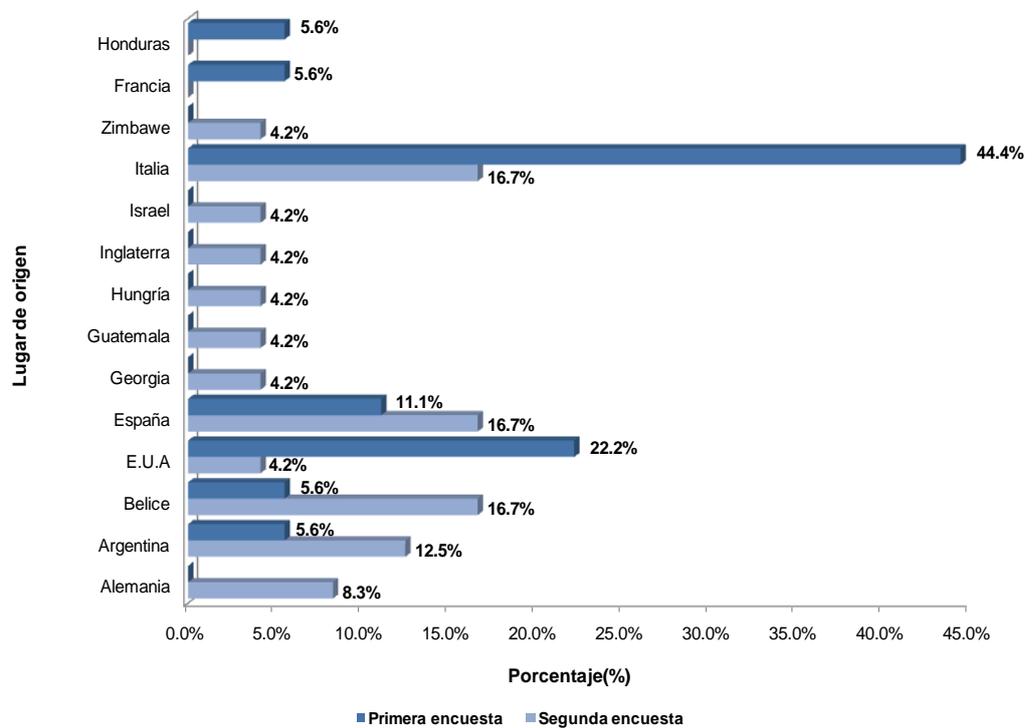
Fuente: Elaboración propia

Con relación a la nacionalidad de los residentes, la encuesta reporta un 7% de extranjeros, dato probablemente menor a los que estaban residiendo en Majahual antes del huracán debido a que algunos habían abandonado temporal o definitivamente este lugar. Igualmente, cabe señalar que algunos extranjeros no aceptaron responder la encuesta, lo que requiere de un análisis más profundo para llegar a conclusiones sobre la razón para no contestar, tal vez por problemas migratorios. Belice, Italia y Estados Unidos son los principales países de origen. Al igual que sucedió en Playa del Carmen.

Los pequeños negocios de hospedaje, restaurantes y tiendas de buceo son en gran parte de extranjeros, tanto en el pueblo como en el trayecto de Majahual a Xcalac. Más del 50% de hoteles y restaurantes, tanto en el pueblo como en el camino hacia Xcalac tiene como propietarios a extranjeros.

Ilustración 38. Comparativo de la distribución de extranjeros residentes en Majahual, de acuerdo a su país de origen

Residentes extranjeros de majahual, según país de origen



Fuente: Elaboración propia

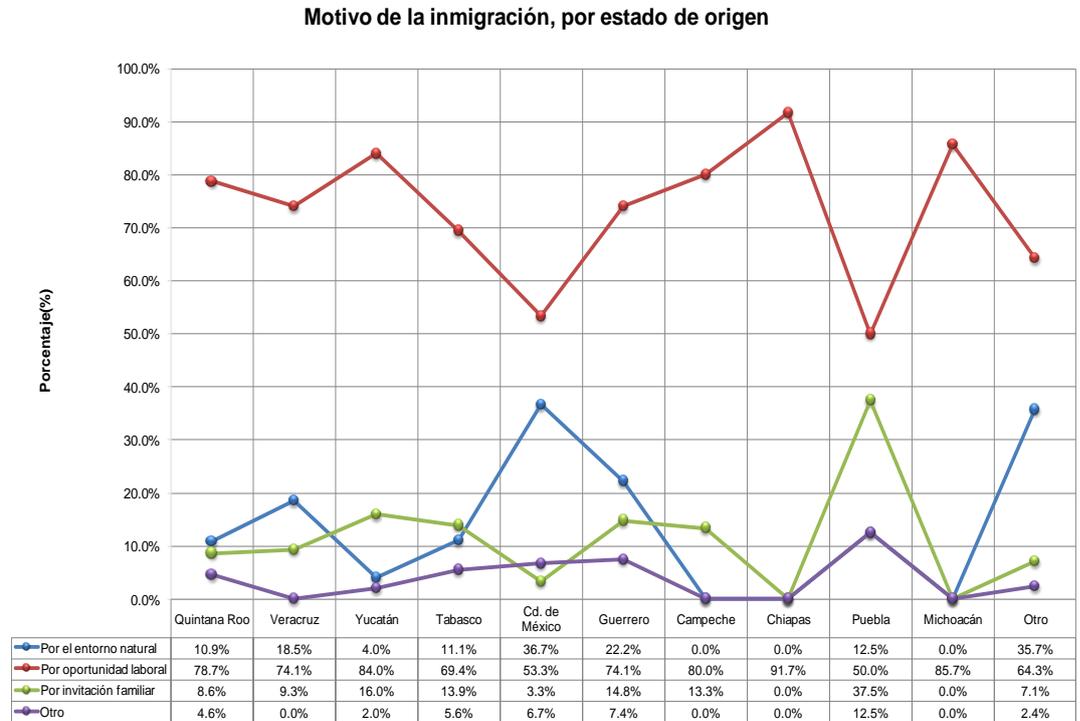
Respecto del tiempo de residencia, si bien una clara mayoría de los residentes de Quintana Roo (79%) declara a la oportunidad laboral como motivación principal para haber inmigrado, en contraste, el 11% señala al entorno natural y la tranquilidad, este índice puede valorarse mejor en combinación con las entrevistas a profundidad, en donde es constante el señalamiento de que este entorno natural impulsa su permanencia en Majahual.

Ya se ha señalado la contradicción en el imaginario de la población que al mismo tiempo que declara como el mayor valor de su residencia en el lugar, el entorno; admite su expectativa de que se mantenga el crecimiento de la actividad y con ello los beneficios económicos que derivan, aceptando al mismo tiempo que esto afecta el entorno natural y social característico de Majahual hasta entonces y temiendo, la presencia de esos impactos. Las respuestas refieren en el tercer lugar la invitación de un familiar como motivación para decidir su residencia en Majahual (9%); es decir, quienes se aventuran en el “nuevo” sitio, invitan a sus



familiares a aprovechar la oportunidad ampliando también su círculo de familia y amigos.

Ilustración 39. Distribución del estado de origen de los residentes, por motivo de su inmigración



Fuente: Elaboración propia

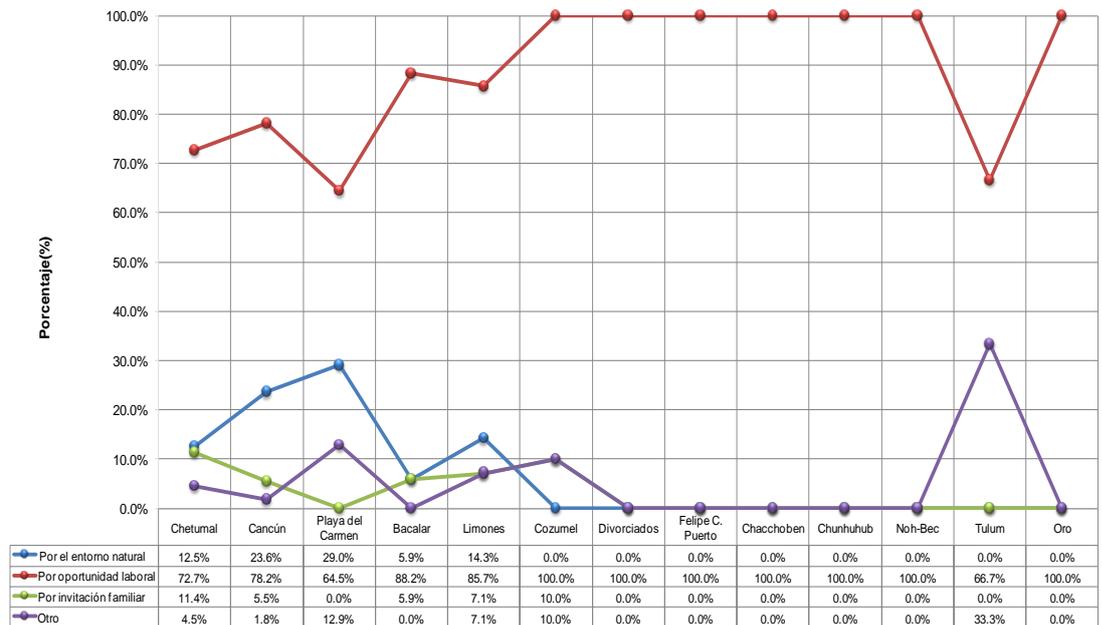
Ilustración 40. Distribución de la localidad de procedencia (Quintana Roo) de los residentes, por motivo de su inmigración



Características sociodemográficas en poblaciones de centros turísticos de rápido crecimiento: Majahual



Motivo de la inmigración, por localidad de procedencia



Fuente: Elaboración propia

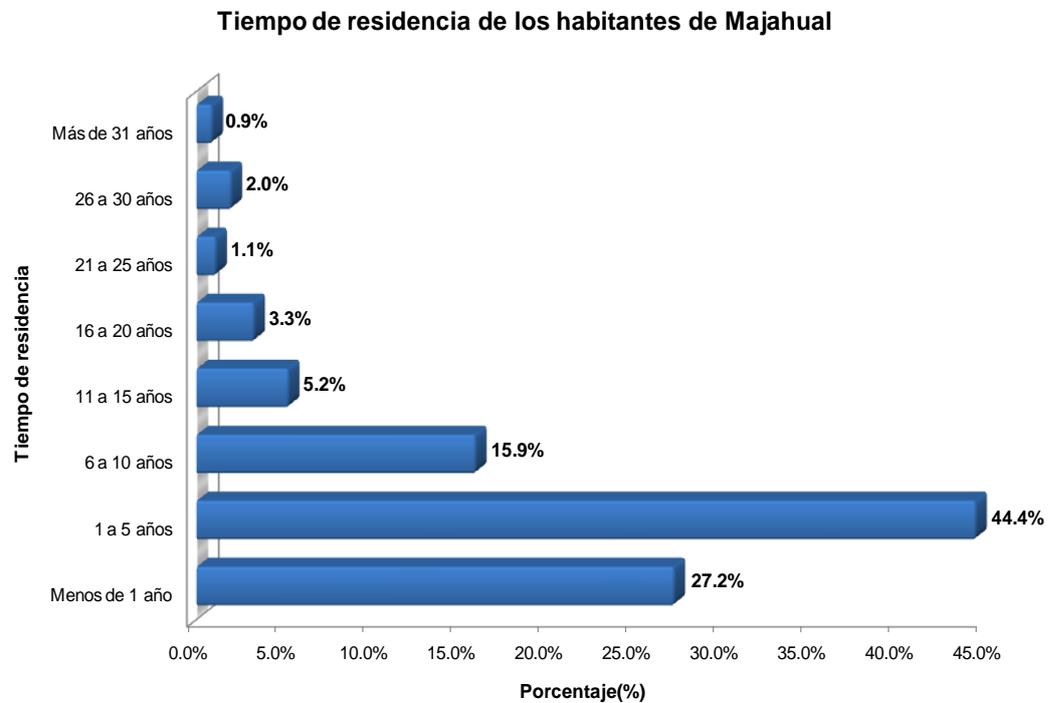
El tiempo de residencia declarado permite corroborar que seguramente ha sido el crecimiento de las actividades derivadas de los arribos de cruceros y de las relacionadas con el turismo, lo que ha impulsado la inmigración. De esta forma, las cifras muestran que el porcentaje mayor se concentra entre quienes tienen de uno a cinco y de seis a diez años en Majahual; es decir, los que inmigraron en el contexto de la expansión del turismo de cruceros sustancialmente. Estos segmentos suman 60%.

Aquellos que declaran un año de residencia representan un porcentaje relevante del 27%, mismos que podrían estar integrando en menor proporción a inmigrantes recientes que decidieron quedarse a pesar de la pausa en la actividad, pero es claro que principalmente, este porcentaje incluye a quienes acudieron a sumarse a las actividades de reconstrucción, contratados para ello o en búsqueda de oportunidades en esta misma línea. Quienes declaran tener más de once años corresponde principalmente a pescadores que se fueron sumando a los convocados por el estado para inmigrar, más otros residentes que declaran haber conocido el lugar y decidido permanecer desde entonces. Este grupo (11



a 20 años de residencia) integra un 8.5% de la población, lo que resulta significativo en un contexto de crecimiento y de cambio.

Ilustración 41. Tiempo de residencia de los habitantes de Majahual



Fuente: Elaboración propia

Las encuestas arrojan resultados interesantes en cuanto a la actividad laboral, frente al tiempo de residencia. El porcentaje de quienes declaran ser pescadores pasa de un 75% para quienes tiene más de treinta años de vivir en Majahual, a 44% en el rango anterior (de veintiuno a treinta años de residencia), a 25% entre once a veinte años y 5.1% en el rango de de seis a diez años. Entre quienes tienen menos de diez años de residencia no se encuentran respuestas que ubiquen como pescador a los residentes.

Este panorama resulta lógico considerando que el turismo se convierte en actividad económica principal a partir del año 2000, lo que en la experiencia de los otros centros turísticos, ha significado el desplazamiento de otras actividades. Los inmigrantes están motivados



por su incorporación al turismo y otras actividades relacionadas con éste⁸⁵.

Cabe señalar que el cruce de los datos de tiempo de residencia con actividad laboral y el de tiempo de residencia con motivo de inmigración no establece una relación (chi square test).

Tabla 19. Distribución de las principales actividades laborales de los habitantes, de acuerdo a su tiempo de residencia en Majahual

Tiempo de residencia	Actividad laboral	%	Tiempo de residencia	Actividad laboral	%
Menos de 1 año	Empleado(a)	29.3%	11 a 15 años	Empleado(a)	59.1%
	Albañil y variantes	36.6%		Comerciante	13.6%
	Comerciante	12.2%		Albañil y variantes	9.1%
	Cocinero(a)	6.5%		Otro	18.2%
	Mesero(a)	4.9%		16 a 20 años	Empleado(a)
	Otro	10.6%	Taxista		25.0%
1 a 5 años	Empleado(a)	34.2%	Pescador		25.0%
	Comerciante	18.3%	Agricultor		16.7%
	Albañil y variantes	15.8%	Otro	8.3%	
	Cocinero(a)	5.9%	21 a 25 años	Albañil y variantes	20.0%
	Mesero(a)	5.0%		Pescador	20.0%
	Taxista	2.5%		Servicios turísticos acuáticos	20.0%
Otro	18.3%	Agricultor		20.0%	
6 a 10 años	Empleado(a)	22.2%		Servidor público	20.0%
	Albañil y variantes	6.9%	26 a 30 años	Empleado(a)	11.1%
	Comerciante	29.2%		Taxista	33.3%
	Mesero(a)	15.3%		Pescador	44.4%
	Servicios turísticos acuáticos	6.9%		Agricultor	11.1%
	Taxista	4.2%		Más de 31 años	Empleado(a)
	Otro	15.2%	Pescador		75.00%

Fuente: Elaboración propia

Igualmente, llama la atención la estructura inversa de quienes declaran tener trabajos relacionados con la albañilería y relacionados (alumineros, carpinteros, plomeros, palaperos.), que representan un 37% entre quienes tiene un año o menos de residencia, lo que se reduce a 16% en el siguiente rango de uno a cinco años y a 7% en el rango de seis a diez; esto resulta lógico puesto que se trata de quienes acuden a Majahual después del huracán, para la reconstrucción. El porcentaje se incrementa nuevamente entre quienes declaran entre once y quince años de residencia, lo que puede estar relacionado con la etapa de creación de infraestructura (muelle y sus instalaciones, viviendas del fraccionamiento

⁸⁵ De acuerdo al INEGI, las actividades primarias (agricultura, ganadería, aprovechamiento forestal, pesca y caza; excluye minería), pasaron de representar poco menos del 1% del PIB del estado en 2003 a 0.75% en 2008.



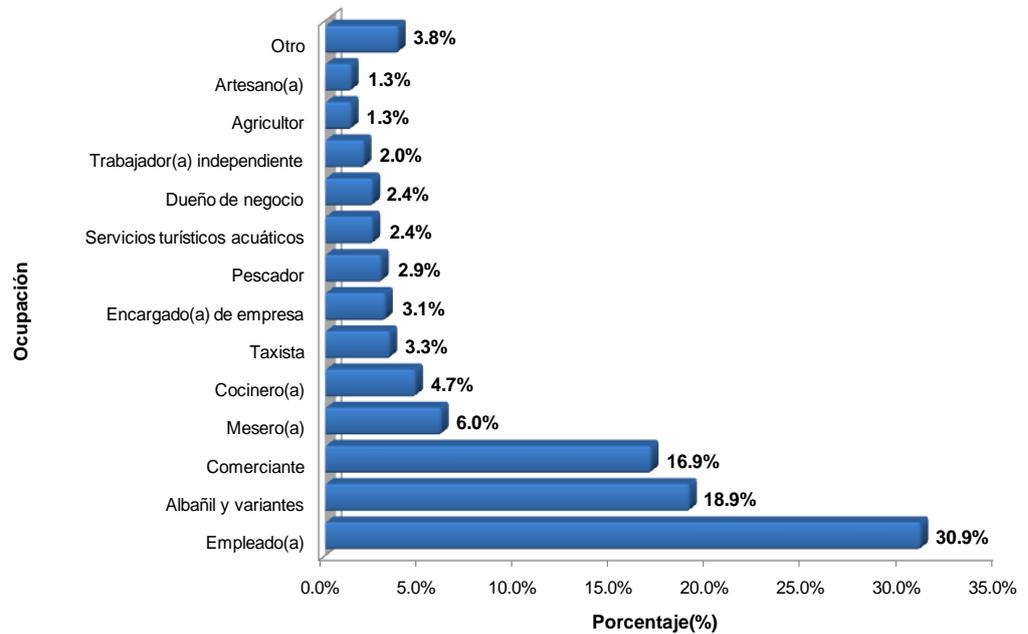
y vialidades). Con esto también puede estar señalando que una parte de quienes acuden a realizar estas labores tienden a permanecer en el sitio. Las actividades relacionadas con el turismo (mesero, cocinero, empleado de hotel, empleado de servicios acuáticos), muestran una clara presencia, de acuerdo a las encuestas, a partir de los diez años de residencia, en concordancia con el desarrollo de la actividad turística.

Resulta interesante que los datos relativos a la ocupación actual de la población, confirmarían que la etapa de reconstrucción no ha sido concluida, Respecto a los servicios turísticos, aún cuando la actividad corresponde a una temporada muy baja, se reportan cifras interesantes, como casi 5% como cocineros y 8% como meseros y cantineros, más 2.4% para prestadores de servicios acuáticos. Esto señalaría que más de la cuarta parte de la población ocupada, desarrolla su actividad en el turismo. El porcentaje de personas dedicadas a prestar servicios turísticos y vender artesanías a cruceristas, no tiene un peso en estos datos, puesto que la actividad de cruceros no había sido reanudada, y las actividades relacionadas con turismo se dirigen al de estadía. No obstante lo anterior y de acuerdo a las encuestas, la suma de las actividades relacionadas con el turismo suman el 61%, entre dichas actividades se encuentran: los empleados turísticos, comerciantes, meseros, cocineros, servicios turísticos acuáticos y agentes de ventas (esta última dentro del rubro de “otro”); mientras que las actividades relacionadas con la construcción, suman el 19%.

Ilustración 42. Distribución de las principales actividades laborales de los residentes



Principales ocupaciones laborales



Fuente: Elaboración propia

Respecto de quienes declaran estar vinculados a actividades turísticas, se encuentra lo siguiente:

Tabla 20. Distribución de la población vinculada laboralmente al turismo, por tiempo de residencia

Población vinculada laboralmente al turismo	
Tiempo de residencia	Porcentaje
Menos de 1 año	28.0%
1 a 5 años	30.9%
6 a 10 años	39.7%
11 a 15 años	20.8%
16 a 20 años	6.7%
21 a 25 años	20.0%
26 a 30 años	0.0%
Más de 31 años	0.0%

Fuente: Elaboración propia

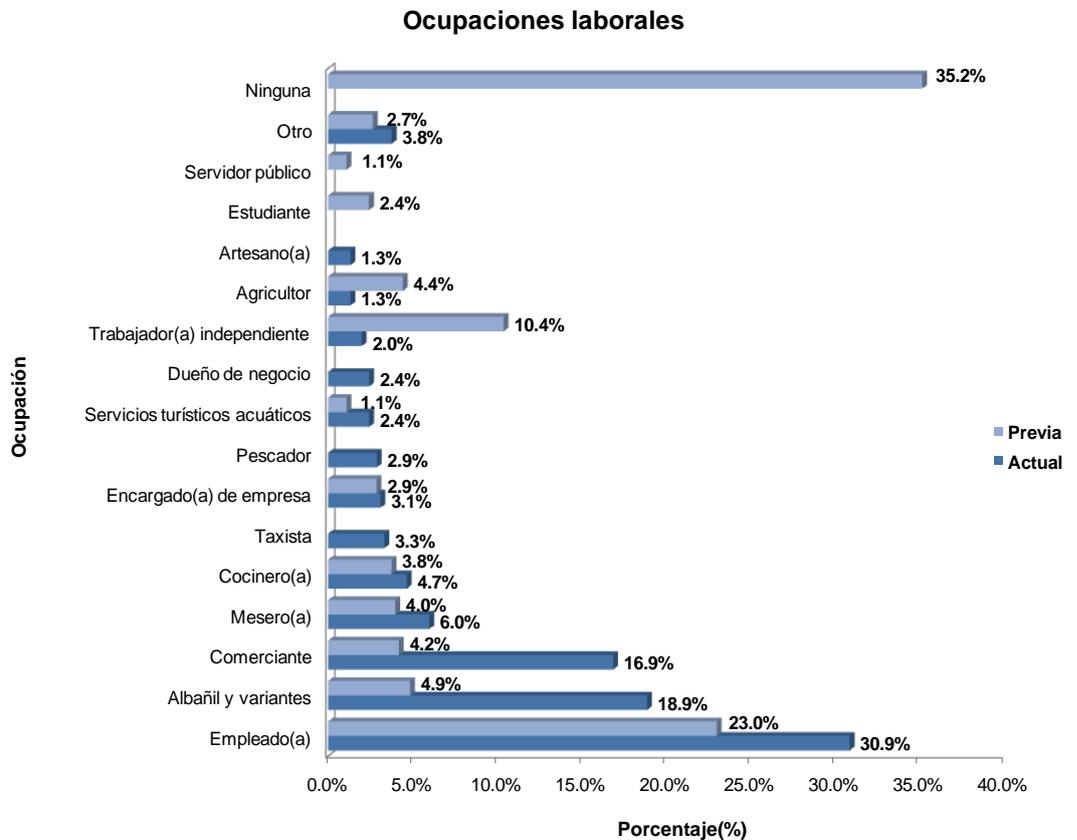
Con el fin de contar con alguna información sobre los cambios de ocupación derivados de los impactos en la economía del paso del huracán, se revisan las respuestas de los encuestados con relación a la ocupación anterior, comparándolas con la ocupación actual. Esta



comparación muestra que una parte de trabajadores independientes debieron pasar a empleados.

También es notorio que solamente una cuarta parte del porcentaje de quienes señalan estar dedicados a la albañilería y actividades relacionadas, la tenían como su ocupación anterior; al igual que quienes se declaran comerciantes y señalan haberlo sido como ocupación anterior. Un porcentaje importante que declara no haber tenido una ocupación previa en el sitio se debe a que corresponde a los nuevos residentes; principalmente se trata de población ocupada en construcción, sin calificación ni experiencia previa, y en gran parte de origen rural.

Ilustración 43. Comparativo de la distribución de las ocupaciones laborales de los residentes de Majahual



Fuente: Elaboración propia

Respecto de quienes declaran ser empleado, se encontró que estaban previamente vinculados al turismo:

Tabla 21. Residentes que manifestaron ser empleados, y quienes estaban previamente vinculados a la actividad turística

Residentes previamente vinculados al turismo	
De acuerdo al	Porcentaje
Total de encuestados	8.6%
Total de empleados	37.5%

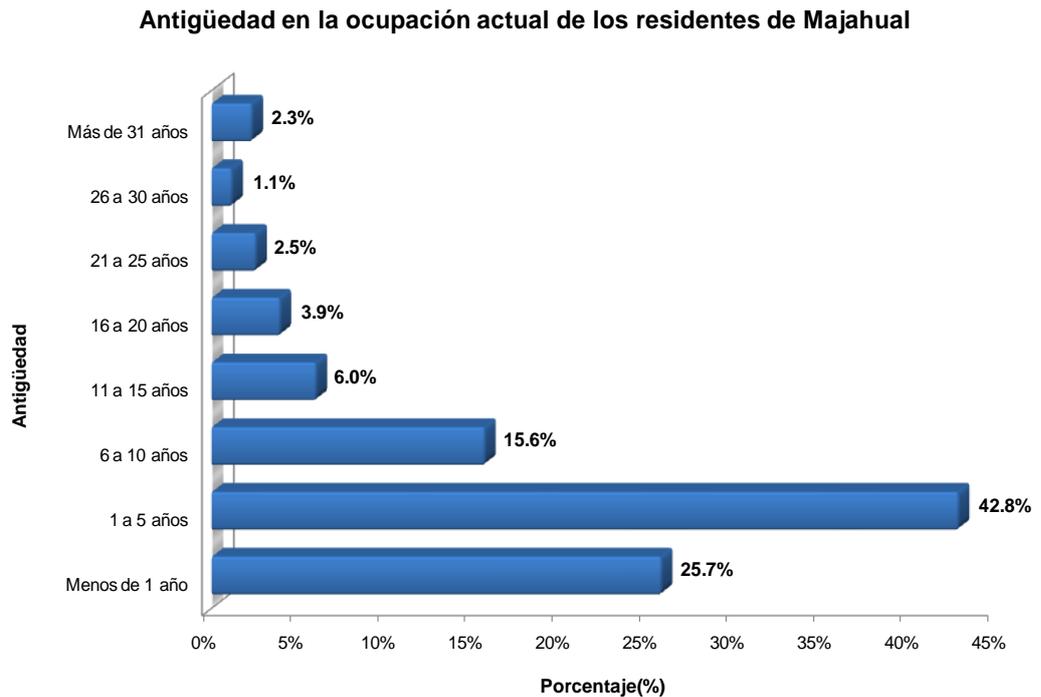
Fuente: Elaboración propia

La presencia de este traslado hacia otra ocupación, al bajar la actividad turística y suspenderse la derivada de los cruceros, estaría probablemente indicando la decisión de permanecer, aún cuando sea necesario desarrollar otro tipo de ocupación.



Al revisar las respuestas con relación a la antigüedad en la ocupación, éstas mantienen una semejanza con las relativas al tiempo de residencia, en la que predominan las de uno a cinco años, a pesar del peso que en este momento tiene los trabajos temporales de la reconstrucción.

Ilustración 44. Distribución de la antigüedad en la actual ocupación de los residentes



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, la escolaridad de los habitantes de Majahual constituye un dato importante para analizar por sí mismo, pero también en paralelo a la ocupación, ingreso, así como parte de las condiciones de vivienda y acceso a servicios. Algunos datos de escolaridad para Majahual son comparados también con los del estado y con los de los centros turísticos del norte de Quintana Roo, para ubicarlos en el contexto territorial-social.



Tabla 22. Escolaridad de los residentes de Majahual y de municipios del Norte del estado de Quintana Roo*

Población por nivel de instrucción				
Escolaridad	Majahual	Benito Juárez	Solidaridad	Quintana Roo
Ninguna	9.3%	3.6%	5.1%	5.2%
Primaria	21.6%	13.5%	15.0%	13.8%
Secundaria	36.1%	20.4%	21.7%	19.8%
Preparatoria	19.7%	16.3%	13.9%	14.2%
Carrera Técnica	5.8%	1.0%	0.6%	0.8%
Universidad	6.7%	9.5%	7.1%	8.1%
Postgrado	0.9%	0.4%	0.3%	0.4%

Fuente: *Los datos de Majahual derivan de los resultados de la aplicación de encuestas en febrero de 2009. En el caso de los datos de los municipios del norte del estado, fueron tomados del II Censo de población y vivienda 2005

Los porcentajes que derivan de las respuestas de los encuestados respecto del nivel educativo alcanzado, muestra en todos los casos ser mayores a los del estado de Quintana Roo, en cuatro puntos porcentuales en la mayoría de los casos. Llamen la atención quienes declaran haber concluido la secundaria, ya que para Quintana Roo es un 19.8%; mientras que para Majahual es 36.1%.

Estos datos llaman la atención si se considera a quienes llegaron antes de huracán, puesto que el turismo y el comercio se caracterizan por generar una ocupación no calificada y con salarios que corresponden a esa calidad. Igualmente, si se considera a la población que inmigró recientemente, el caso es similar, puesto que la construcción ocupa a personas de baja calificación. Sin embargo, aparentemente la derrama generada por el turismo y la oportunidad de actividades generadas a partir de éste, podrían estar compensando esta situación.

No obstante, cabe señalar que también es superior el porcentaje de personas que declaran no tener ninguna instrucción, que para Quintana Roo es el 5.2% y para Majahual el 9.3%.

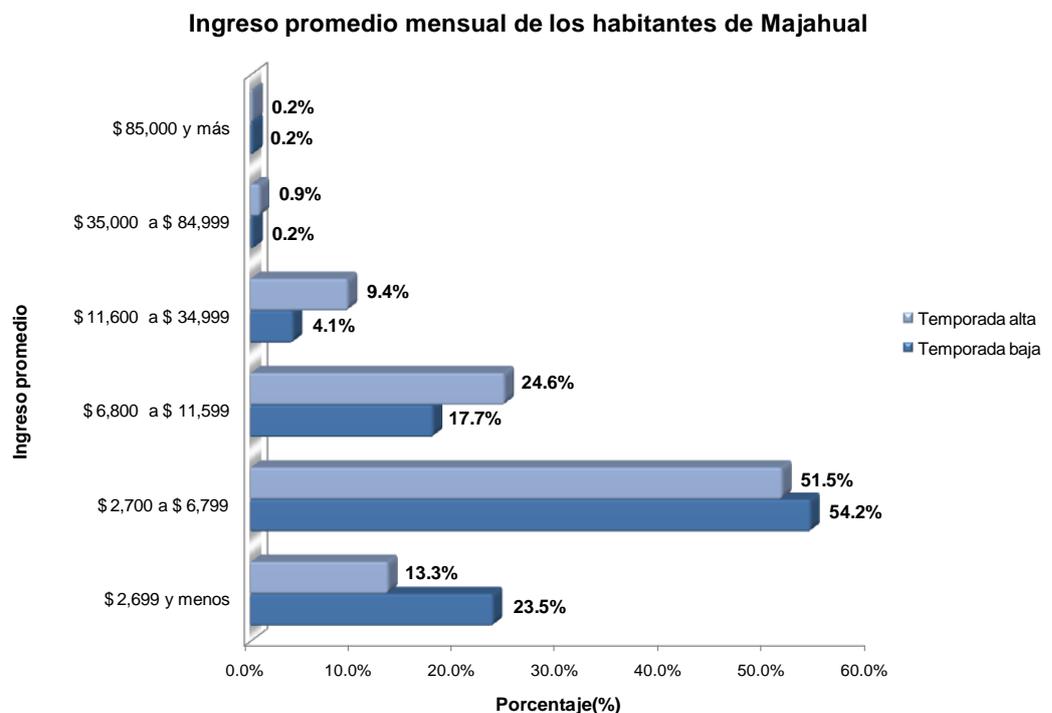
Entre los factores de atracción en un proceso migratorio, están la oportunidad de empleo y la diferencia salarial respecto del lugar de procedencia (Clarke, 1991). Aparentemente estos podrían ser los factores en el caso de Majahual. El costo asumido de la emigración desde sus



lugares de origen (impacto familiar y de redes sociales, mejor acceso a servicios, vivienda en mejores condiciones) estaría en este sentido compensado por los factores mencionados. En algunos casos, se agregarían los valores del ambiente de “libertad”, del entorno natural, o de la vida en una pequeña comunidad, aunque si bien los dos primeros factores pueden jugar un papel principal en la inmigración anterior, es el mismo caso para la permanencia en el sitio, tras el paso del huracán (70% de la población encuestada) e incluso para la inmigración después del paso del meteoro (25%).

En el aspecto económico, el ingreso promedio de la población de Majahual, de acuerdo a las encuestas, es superior al promedio estatal y varía de acuerdo a la temporada alta o baja del turismo. Poco más de la mitad de los encuestados declara un ingreso de entre \$2,700 y \$6,799 pesos y le sigue en importancia el rango superior. Esta puede ser parte de la explicación por la que la población ha permanecido después del huracán, esperando la recuperación de la actividad, aunque existen también otras motivaciones que ya se han descrito.

Ilustración 45. Ingreso promedio mensual de los residentes de Majahual, por temporada



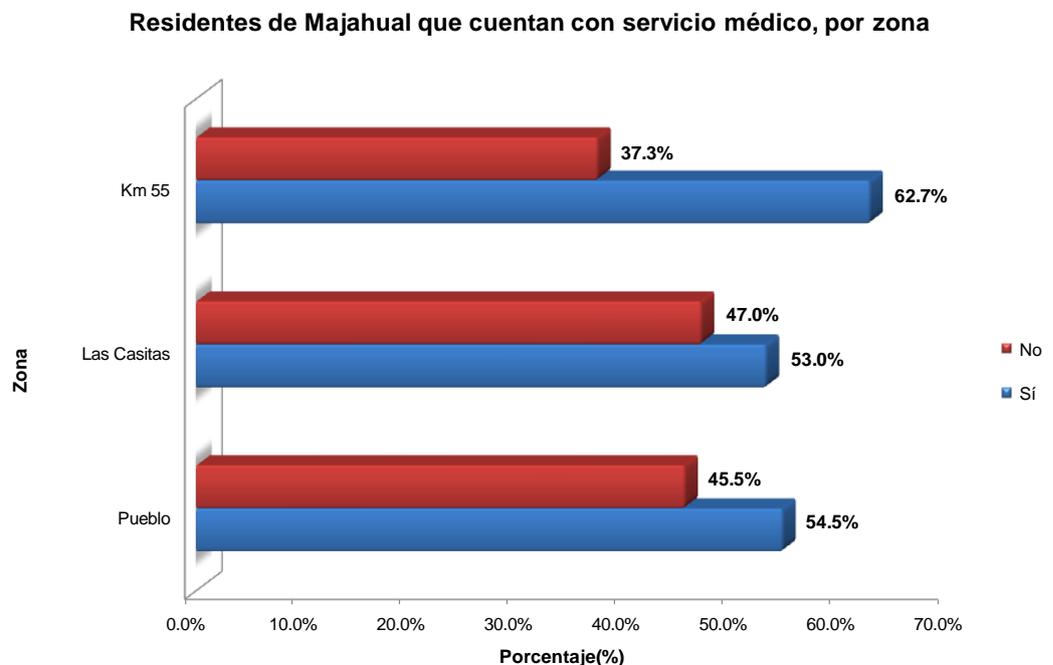


Fuente: Elaboración propia

No obstante, estos residentes, con ocupaciones semicalificadas y con un nivel de ingreso superior al estatal, enfrentan condiciones de vivienda, servicios e incluso laborales (con acceso a la salud) con limitaciones. No parece haber relación con el nivel de ingreso, ni con el nivel educativo. El cruce de datos de ingreso y nivel educativo (chi square test) así como de ingreso y zona de vivienda no establece relación. Llama la atención que en el único caso en el que el cruce arroja un resultado positivo de relación es en el de nivel de ingreso y motivación para inmigrar, encontrándose que a mayor nivel de ingreso el entorno natural tiene mayor peso para dicha la decisión.

Existen diferencias, por zona de residencia. Los habitantes del fraccionamiento Nuevo Majahual, “Las casitas”, tienen acceso a los servicios públicos básicos y en general a viviendas con cocina y baño, mientras que en el pueblo y sobre todo en “el Km. 55” las condiciones son diferentes. Se presentan datos que ilustran estas diferencias.

Ilustración 46. Porcentaje de residentes que cuentan con servicios de salud, por zona

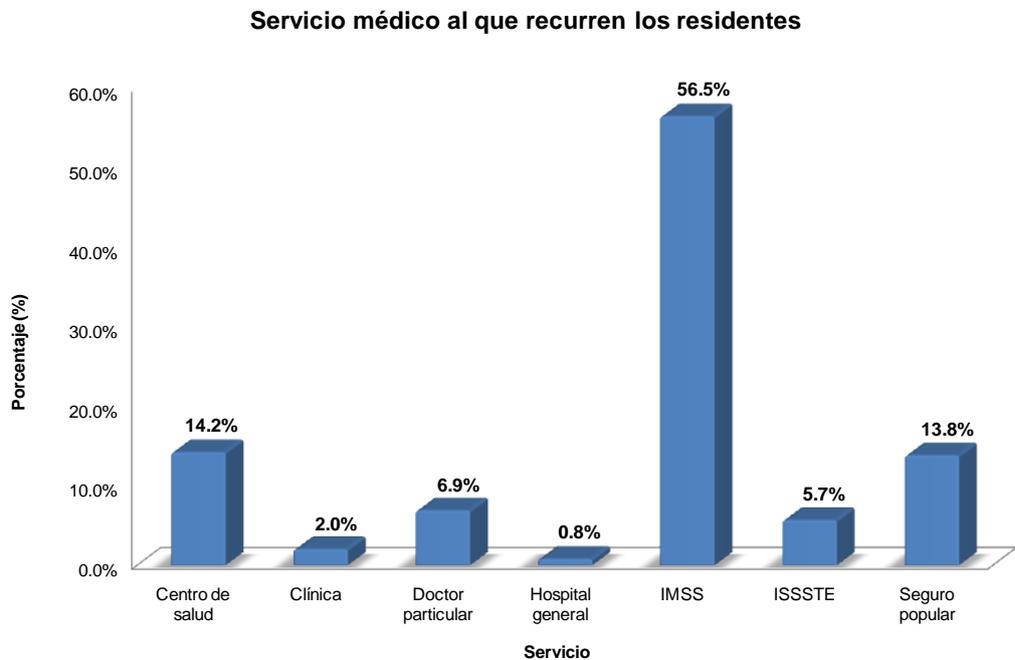


Fuente: Elaboración propia



Con relación a los servicios de salud, cabe señalar que no toda la población tiene derecho a los mismos; pero además, quienes tienen derecho a recibir ese servicio deben trasladarse más de cien kilómetros, a Chetumal, la capital, puesto que Majahual carece de instalaciones del IMSS o el ISSSTE. La alcaldía de Majahual cuenta solamente con un consultorio con un horario limitado. Los días y horas en los que permanecen los cruceros en el muelle, una ambulancia privada permanece al lado de éste para atención de cualquier contingencia de la tripulación o cruceristas exclusivamente.

Ilustración 47. Distribución del servicio médico al que acuden los residentes de Majahual



Fuente: Elaboración propia

En este tema, las diferencias por zonas se presentan de la siguiente forma: en “Las casitas” se da una mayor cobertura de servicio médico como prestación laboral; aparentemente esto se debe a que se presenta una relación salarial y prestaciones, de acuerdo a las respuestas de los encuestados. Mientras que en las otras zonas se concentra un mayor porcentaje de trabajadores “libres” trabajadores sin contratos fijos y sin prestaciones laborales.



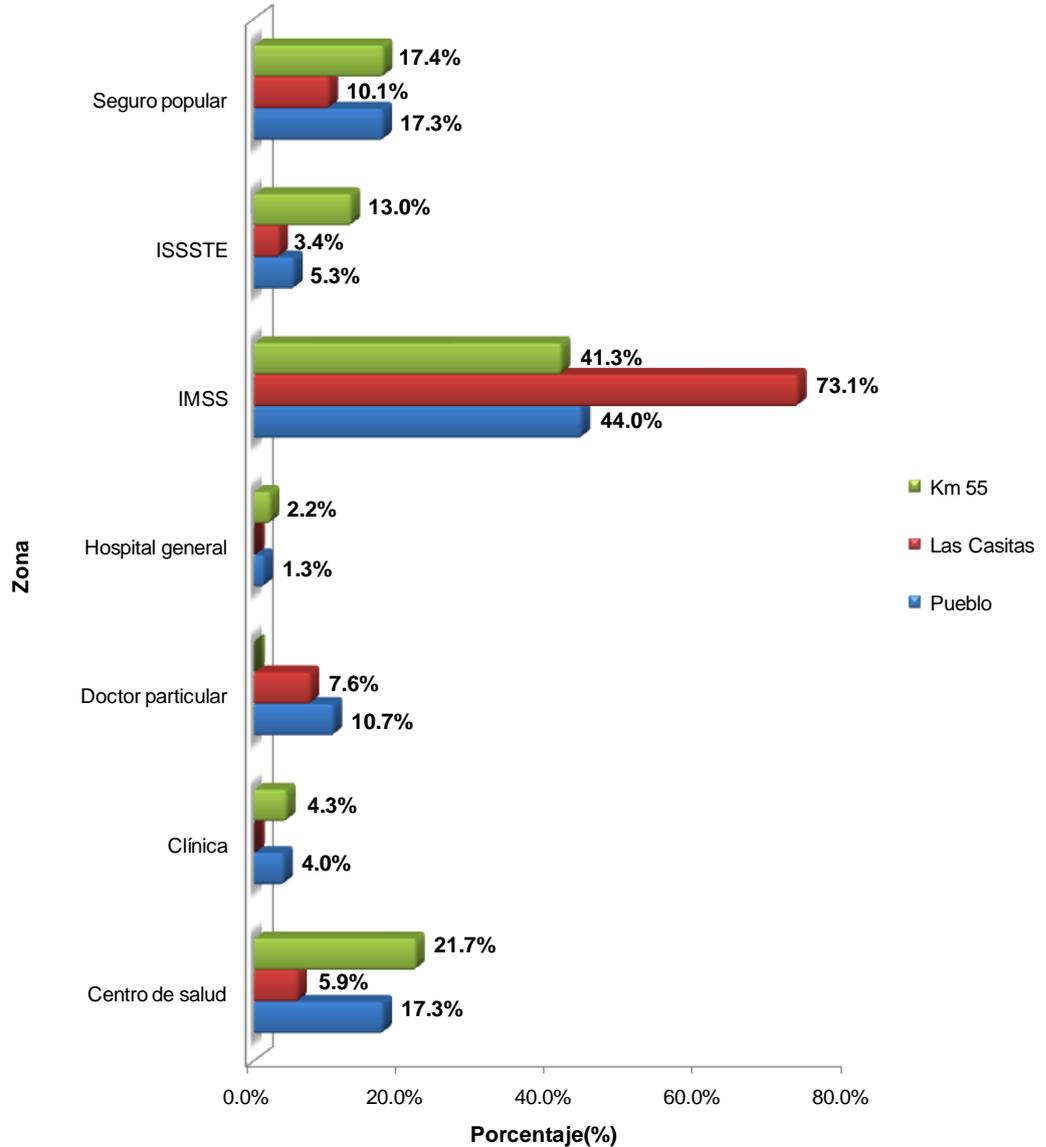
**Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual**



De forma general, en las tres zonas que componen la localidad de Majahual, poco más de la mitad de los habitantes cuentan con servicio médico. Sin embargo, una cuarta parte de la población de Majahual acude a otros servicios médicos públicos. Cabe insistir en que “contar” con servicio médico supone una distancia de 115 Km, y pocos medios de comunicación.

Ilustración 48. Distribución del servicio médico al que acuden los residentes de Majahual, por zona

Servicio médico al que recurren los residentes, por zona



Fuente: Elaboración propia

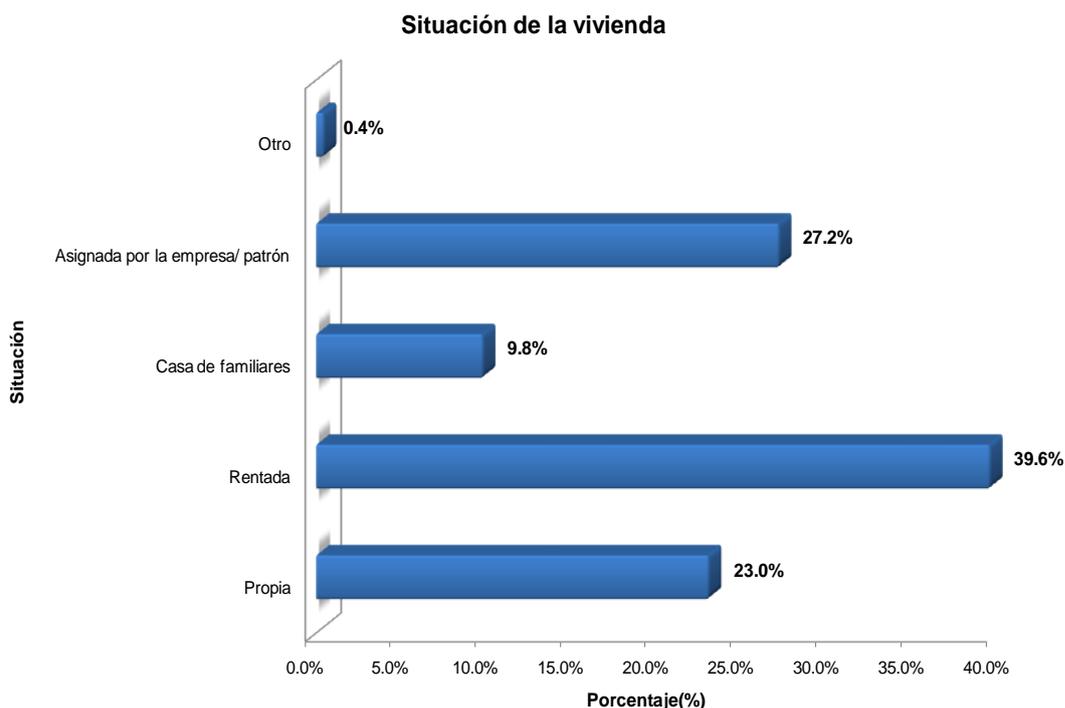
Existen diferencias por zona en los temas relativos a las condiciones de la vivienda, por lo que se presentan los datos comparados. Los datos relativos a la vivienda resultan de gran importancia debido a que constituyen un instrumento para analizar la calidad de vida de la población. En el caso que se examina, y frente a las condiciones del rápido crecimiento de la población, el encarecimiento de los bienes inmobiliarios que acompañan este tipo de procesos, la falta de



aplicación de los instrumentos de planeación como el “Plan de Desarrollo Urbano de Majahual” y sobre todo el rezago en la creación de infraestructura, se conforma un panorama de condiciones de vivienda que no corresponderían a una población con altos índices de ocupación (previo al huracán), salarios relativamente mejores para la zona sur del estado, cierta estabilidad en el empleo (de acuerdo a los datos de antigüedad en la ocupación), etc. Por el contrario, los datos derivados de las encuestas reflejan la problemática de la población pagando altas rentas, compartiendo casa habitación; espacios que no constituyen una verdadera vivienda, una parte de ellas sin servicios.

Iniciando con el estatus de la vivienda (rentada, prestada, prestación laboral o propia), las respuestas a estatus de “propia” corresponden al 23% de los habitantes de Majahual. Para un alto porcentaje, 27%, la vivienda es proporcionada por la empresa; mientras que el más alto porcentaje, el 40% corresponde a viviendas rentadas. Un 10% declara residir en casa de familiares. Esta distribución parece lógica considerando el carácter inmigrante de la población, que requiere apoyo de la empresa, de familiares o debe rentar; mientras que quienes tienen más tiempo de residencia y cuentan con recursos se convierten en propietarios.

Ilustración 49. Tipo de ocupación de la vivienda de los residentes de Majahual



Fuente: Elaboración propia

Entre las diferencias que se observan entre las tres zonas de viviendas, el más alto porcentaje de vivienda “propia” se presenta en “Las casitas”, zona que fue desarrollada precisamente con el fin de albergar a nuevos residentes y cuenta con servicios públicos, además de que las viviendas y terrenos en venta fueron respaldados con programas de crédito.

Tabla 23. Distribución de la situación de la vivienda de los residentes, por zona

Situación de la vivienda			
	Pueblo	Las casitas	Km 55
Propia	11.7%	42.7%	29.9%
Rentada	40.7%	28.0%	42.4%
Casa de familiares o amigos	8.2%	20.0%	7.6%
Asignada por la empresa/ Institución	39.0%	9.3%	19.4%
Prestada	0.4%	0.0%	0.7%
Total	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia

En el caso del “Km. 55”, la propiedad de la vivienda es posible puesto que es una zona irregular, sin servicios y por tanto relativamente accesible en precio para quienes se arriesgan a la compra, suponiendo la

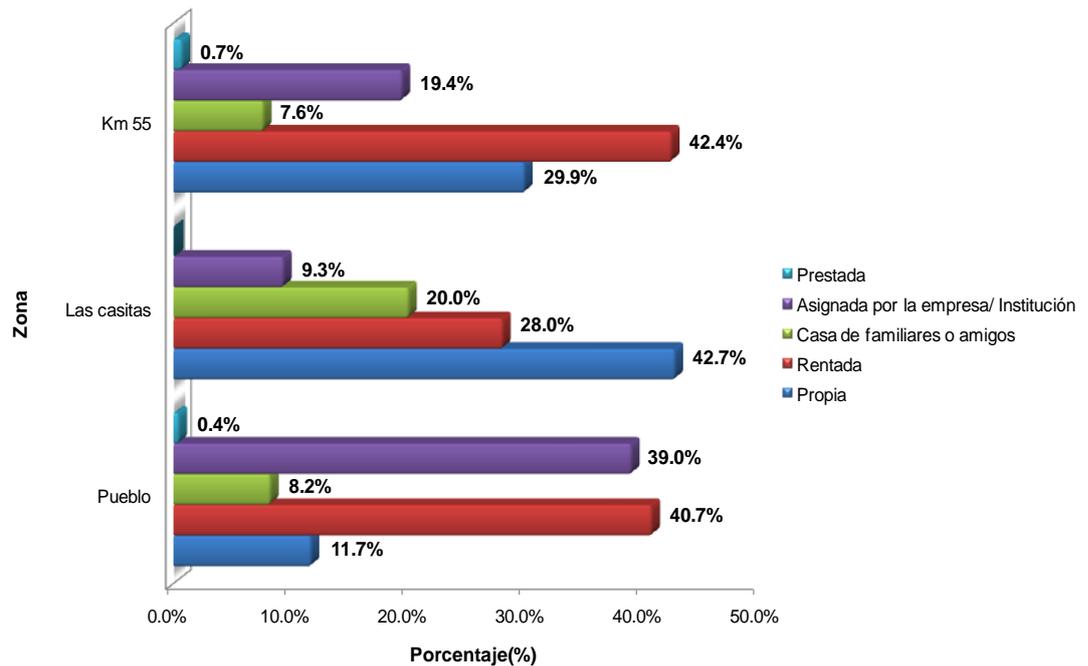


futura regularización. Se trata de lotes pequeños de 150 m, en un caprichoso trazado de calles y con construcciones precarias, en su mayoría. En el pueblo, los propietarios corresponden a los antiguos pobladores, pescadores principalmente, dedicados actualmente a la prestación de servicios turísticos además de la pesca o ya de manera exclusiva; asimismo, los empresarios dueños de hoteles, restaurantes y comercios, muchos de ellos extranjeros.

Con relación a la ocupación de la vivienda, llama la atención el alto porcentaje de residentes que declaran que la vivienda que ocupan es proporcionada por el patrón o empresa donde laboran. Esto es un reflejo de los altos costos de rentas y la poca disponibilidad, de forma que las empresas requieren de una propiedad para ser ocupada por empleados. Esto implica que se trata de viviendas compartidas en la mayoría de los casos. Este es el caso del 38% de quienes respondieron estar en vivienda proporcionada por la empresa en la zona del pueblo, es decir, en la costa y zona donde se concentran los servicios turísticos; el 9% para “Las casitas”, donde es visible que prestadores de servicios turísticos compartan la vivienda asignada por la empresa, y un 19% en el caso del “Km. 55”, lo que está implicando que la “vivienda” proporcionada por la empresa carece de servicios públicos.

Ilustración 50. Distribución de la situación de la vivienda de los residentes, por zona

Situación de la vivienda, por zona



Fuente: Elaboración propia

Llaman la atención los registros de vivienda rentada en la zona irregular “Km. 55”, que corresponde a un 42%, lo que está indicando que algunos poseionarios o propietarios de esa área no han llevado a cabo la ocupación para vivir en el sitio, sino para comerciar con él; y que a pesar de la situación precaria de la zona (sin servicios), los ocupantes de las viviendas pueden rentar parte de la misma, ante los altos niveles en la demanda y los precios del mercado inmobiliario. Para el pueblo, este porcentaje es de 40%, y del 28% para “Las casitas”.

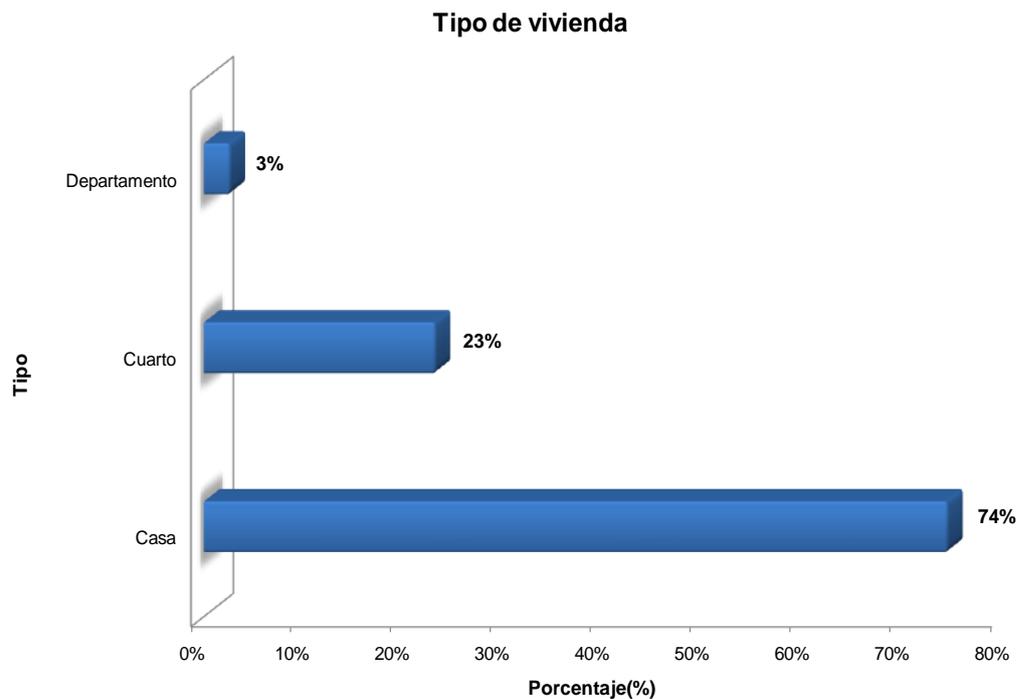
Respecto de las viviendas que son prestadas por familiares, el porcentaje más alto, del 20%, corresponde a “Las casitas”, porcentaje que incluye a quienes habitan una vivienda de algún familiar que no la ocupa y a quienes comparten la misma con estos familiares.

Debido a la demanda de lotes, no sólo de trabajadores, sino de habitantes en otras zonas de Quintana Roo, principalmente de Chetumal -quienes adquieren propiedades como inversión, esperando que mejoren las condiciones y suba el precio de la tierra-, los precios son cada vez menos accesibles.



Otro dato que podría estar indicando un alto costo por permanecer en Majahual es el tipo de vivienda: 23% de los encuestados tiene como vivienda un cuarto. El 3% cuenta con un departamento y el 74% restante, una casa.

Ilustración 51. Distribución del tipo de vivienda de los residentes de Majahual



Fuente: Elaboración propia

Estos datos son contrastantes si los revisamos por zona: el 88% de las viviendas en “Las casitas” son casas, el 2.5% por ciento departamentos y el 10% cuartos. En el pueblo, la zona turística, la situación es la siguiente: 54% casas, 42% cuartos y 3.5% departamentos. Las viviendas que consisten en cuartos se concentran en “el Km. 55” en un 29%, mientras que los que responden vivir en casas, en un 69%.

La diferencia entre el pueblo y “el Km. 55” es que, si bien el primero incluye algunas viviendas de pescadores que son solamente cuartos, el porcentaje se incrementa por los cuartos en renta con fines de residencia temporal, pero por estar en esta zona turística, donde los espacios resultan caros, se trata ciertamente de cuartos. En “el Km. 55”, por contraste, se trata de cuartos en un área sin servicios, para vivienda.



Tabla 24. Distribución del tipo de vivienda de los residentes de Majahual, por zona

Tipo vivienda, por zona			
Tipo de vivienda	Pueblo	Las Casitas	Km 55
Casa	54.2%	87.7%	69.3%
Cuarto	42.4%	9.8%	29.3%
Departamento	3.5%	2.5%	1.3%

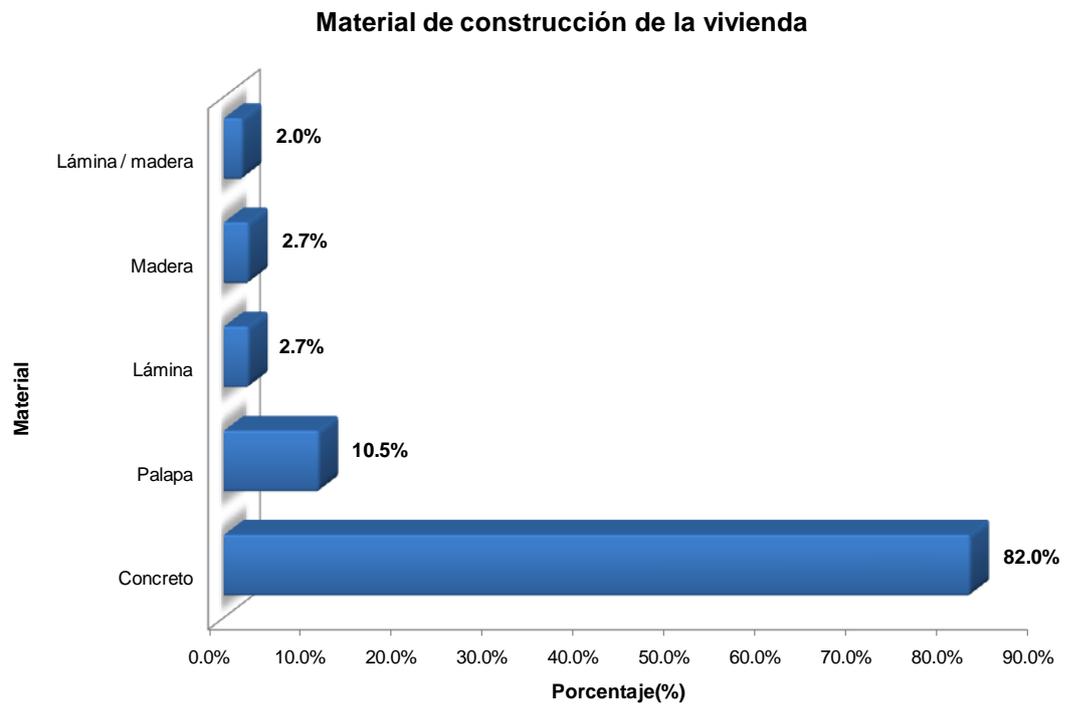
Fuente: Elaboración propia

El tipo de vivienda expresa todavía más claramente los problemas de precios y disponibilidad de viviendas, llevando a muchos residentes, sobre todo los más recientes, a rentar cuartos que con frecuencia no incluyen baño y mucho menos cocina. De acuerdo a las respuestas, casi una cuarta parte declara estar en esta situación; sin embargo, la renta declarada de casas implica con frecuencia una renta compartida por diversas personas o incluso familias.

El tipo de material para construcción de la vivienda puede ser indicativo de si ésta resulta precaria. A continuación se muestran los resultados de la encuesta en este tema.

El 82% se trata de casas de “material” o de concreto, mientras que el 10.5% son palapas y el 2.7% usa lámina y/o madera.

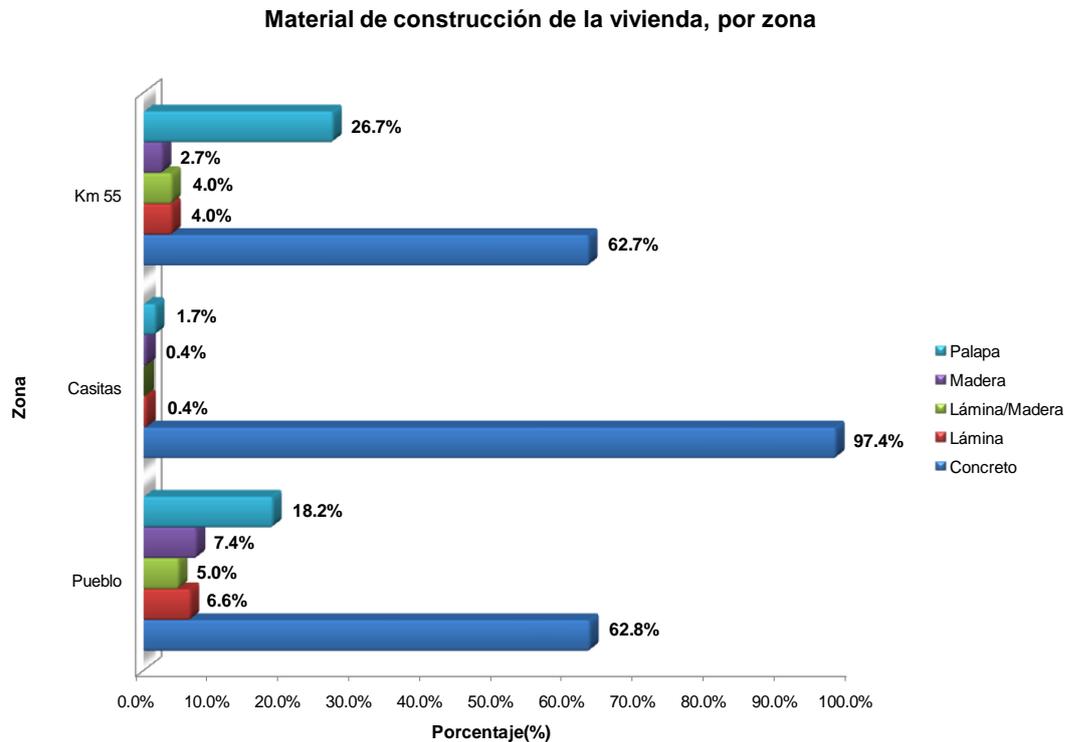
Ilustración 52. Material de construcción de la vivienda en Majahual



Fuente: Elaboración propia

Al igual que en otros temas, se observan algunas diferencias entre las zonas de vivienda. En el caso de “Las casitas” siendo un fraccionamiento que puso en venta terrenos para viviendas unifamiliares, así como casas de interés social, es lógico que predomine la construcción con “materiales”. En los otros casos, el pueblo y “el Km. 55”, se encontró apenas un cincuenta y sesenta por ciento de viviendas de material y el resto con material frágil. Esto es importante no sólo porque incide en la calidad de vida, sino por la vulnerabilidad que representa al tratarse de una zona de tormentas tropicales y huracanes.

Ilustración 53. Material de construcción de la vivienda en Majahual, por zona



Cabe señalar que la vivienda tradicional en las zonas rurales son las palapas, no obstante si bien las palapas con paredes estucadas o de piedra son resistentes ante los meteoros, sobre todo por su forma oval, en el caso de las palapas en las zonas de vivienda, estas son solamente de material perecedero. Las casas de madera son tradicionales en todo el Caribe, incluyendo el sur del Caribe Mexicano, como Chetumal. No obstante, el uso de madera en las zonas de viviendas no implica la construcción bajo los diseños tradicionales ni de los modernos que implican seguridad. El señalamiento de uso de madera en las viviendas se refiere a la improvisación de las paredes de la vivienda.

En el caso de “Las casitas”, el 97% son casas construidas con materiales firmes; la construcción de palapas en la zona (2%) se refiere a construcciones ornamentales con fines comerciales (palapas para restaurantes, por ejemplo). En el pueblo, el 63% de las viviendas utiliza concreto y materiales afines para la construcción mientras que un 18% son palapas y otro 7% son viviendas de lámina y/o madera. Ya se había

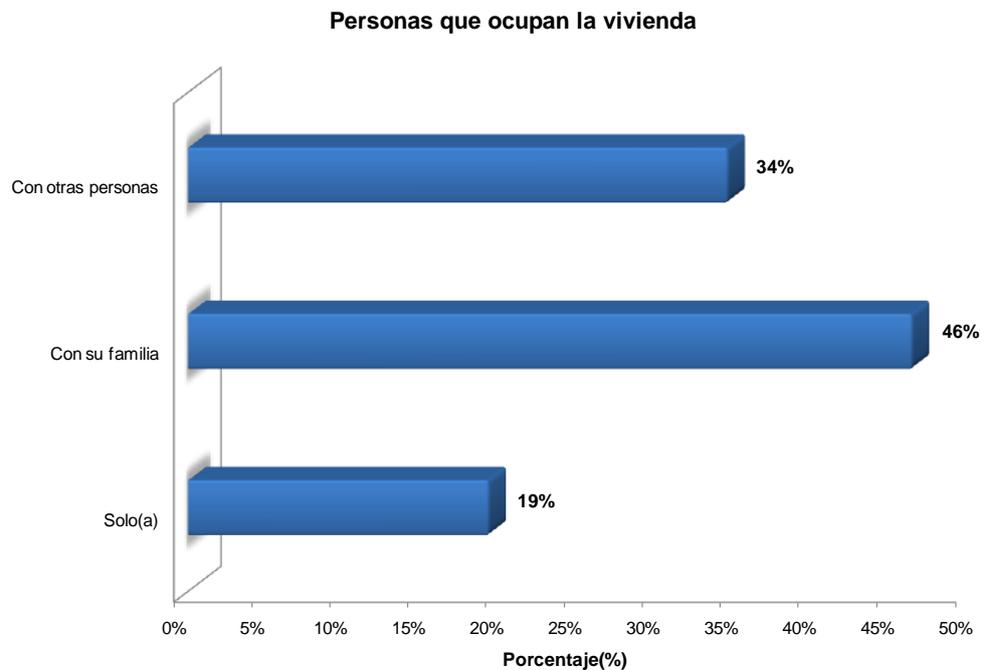


mencionado en el capítulo anterior que en esta zona del pueblo se encuentran viviendas afectadas por el huracán, y que fueron levantadas parcialmente con materiales improvisados. Algunas de ellas son viviendas de los pescadores inmigrados hace décadas.

En “el Km 55”, el 63% de las viviendas son de concreto, 27% son palapas y el 10% restante son viviendas de lámina y/o madera. La construcción de palapas es una forma rápida y familiar de construir para las familias de la región, sobre todo las provenientes de zonas rurales. Nuevamente se observan condiciones que muestran una situación más desfavorecida para “el Km. 55” y en segundo lugar para el pueblo.

La frecuencia en la ocupación compartida de las viviendas que se ha venido comentando, puede observarse en una de sus facetas en los siguientes gráficos, donde se encuentra que un 34% comparte ese espacio con otras personas diferentes a su familia. Un segmento declara compartirla con su familia (46%). En la siguiente ilustración se incluye a las personas que viven solas, quienes representan cerca de un 19%.

Ilustración 54. Distribución de las viviendas de Majahual, de acuerdo a las personas que las ocupan



Fuente: Elaboración propia



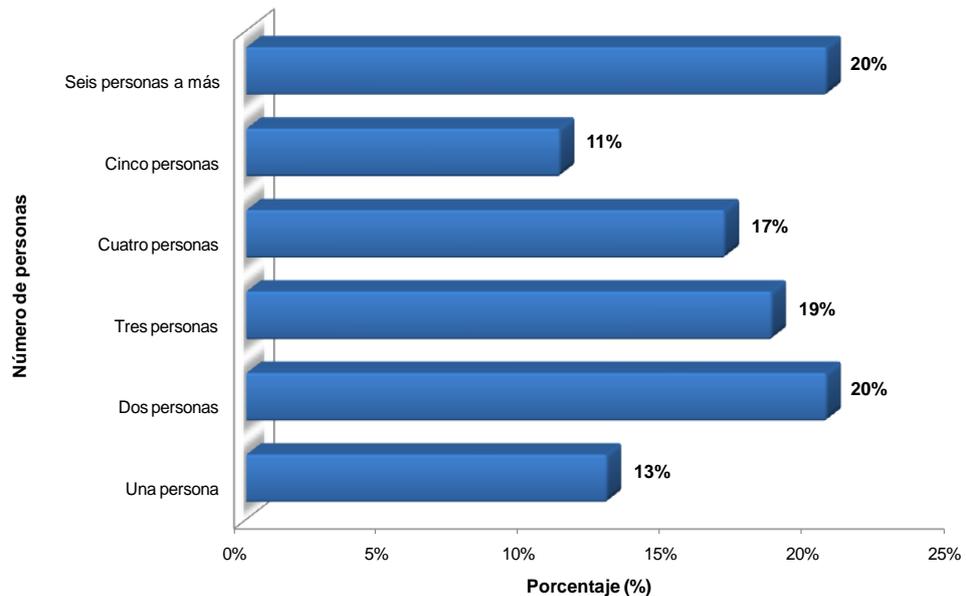
No solamente se observa una frecuencia importante de personas que comparten la vivienda, también resulta relevante el número de personas con quienes se debe compartir. Los datos que registran las respuestas de los residentes en este tema, confirman una situación compleja para estos habitantes. Casi una tercera parte de la población comparte la vivienda con cinco o más personas y otro porcentaje similar la comparte con tres a cuatro personas. Un 20% declara compartirla entre dos.

Las características de la vivienda son utilizadas para estudiar las condiciones socioeconómicas de la población. Sin embargo, en el caso de Majahual podría mostrar también los efectos de fenómenos como son la demanda de vivienda generada por el crecimiento acelerado de la población y que supera el ritmo de la oferta; al mismo tiempo, el uso turístico del espacio que crea una presión inmobiliaria que encarece aún más este tipo de bien. Ante esto, aparentemente los residentes están dispuestos a compartir la vivienda, a ocupar un espacio que no es una vivienda (un cuarto, sin baño o cocina), a no poder disponer de servicios, etc. Se insiste en que esto no parece corresponder con el perfil del trabajador semicalificado o calificado, prestador de servicios turísticos, con educación media en su mayoría y antigüedad en su empleo. Por ello es que las facilidades de vivienda en este sentido, constituyen un gran atractivo laboral.

Ilustración 55. Número de personas con quienes se comparte la vivienda



Número de personas con las que los encuestados comparten la vivienda

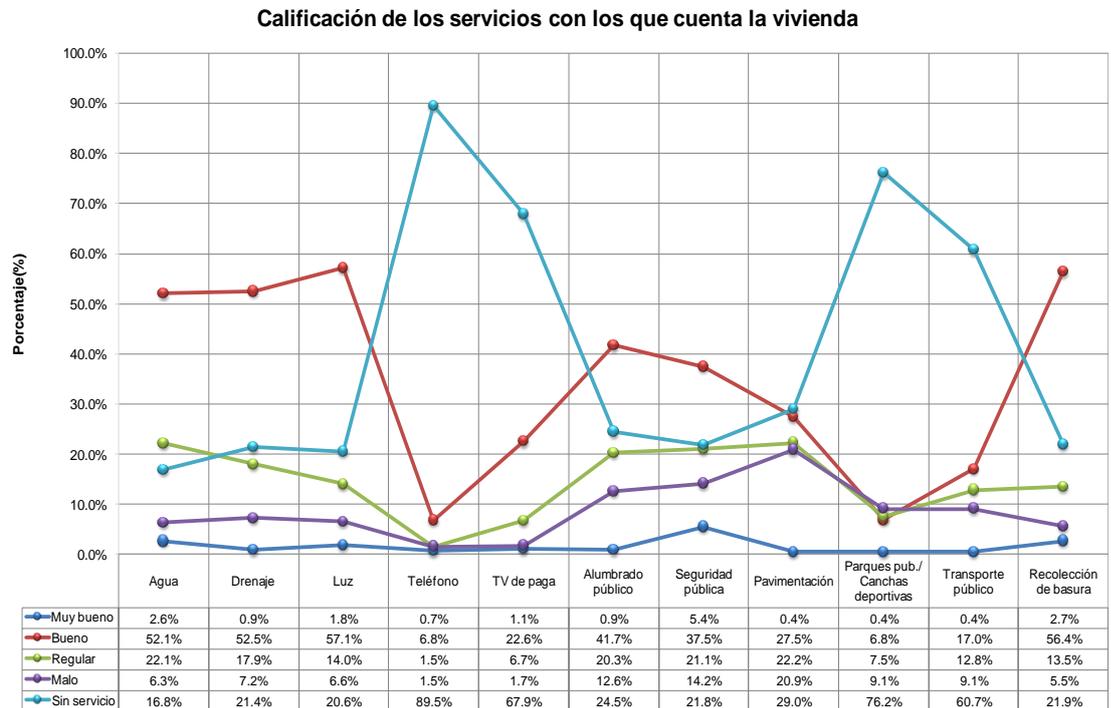


Fuente: Elaboración propia

Como se ha comentando, las condiciones de la vivienda no parecen corresponder al perfil educativo y de ingresos. La disponibilidad de servicios así como algunas características de la vivienda apoyan este señalamiento de manera más clara.

La calificación de los servicios que realizan los encuestados no registra en ningún caso un “Muy bueno”. Las peores calificaciones se refieren al teléfono, que fue hasta febrero de 2010 un servicio disponible apenas para algunos comercios; al transporte público que tampoco existe y a parques e instalaciones deportivas que igualmente son inexistentes. También está la televisión de paga entre las más bajas calificaciones, por ser un servicio relativamente nuevo, escaso y con dificultades para ser contratado, recibir atención por fallas e incluso para pagarlo en Majahual; siendo necesario acudir a Chetumal, la capital.

Ilustración 56. Calidad de los servicios con los que cuenta la vivienda



Fuente: Elaboración propia

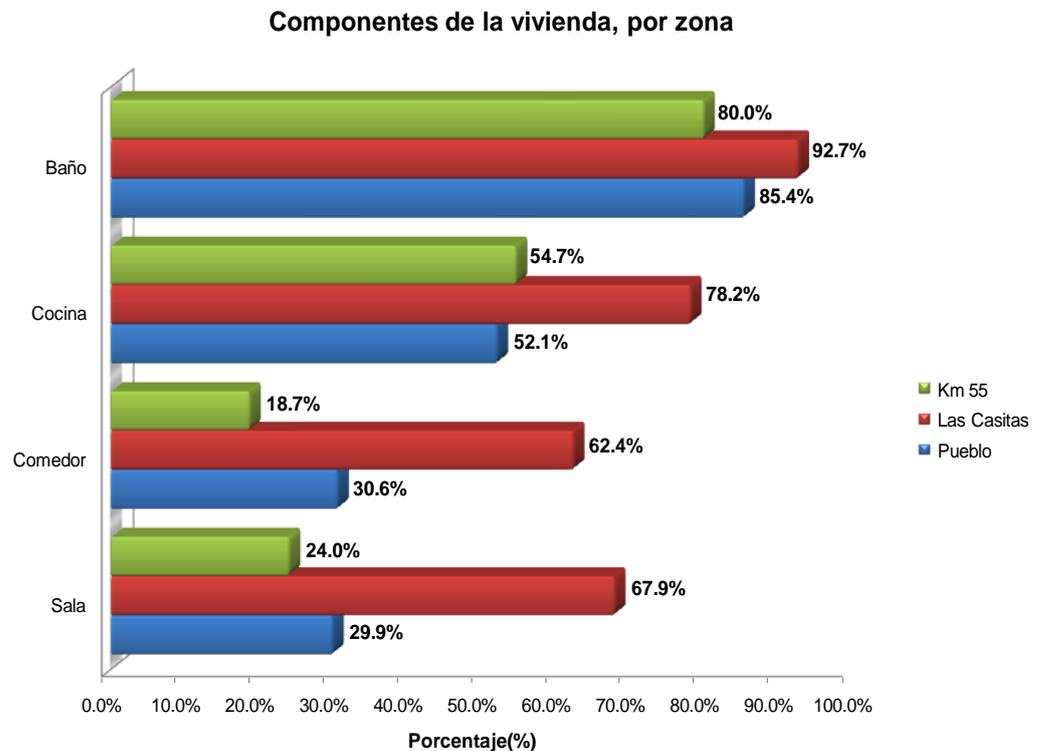
Los servicios mejor calificados reciben un 57% (Bueno) en servicio de luz y 56% en recolección de basura. Cabe señalar que ninguno de los dos son servicios disponibles en “el Km. 55”. Es el mismo caso de los que le siguen en importancia que son agua, drenaje y alumbrado público, con los que tampoco cuenta “el Km 55”.

Las viviendas, de acuerdo a la encuesta, no cuentan con baño en un 7% en el caso de “Las casitas”; en un 15% en el pueblo y en un 20% en “el Km. 55”. Los porcentajes no son pequeños considerando que se trata de un servicio esencial en la vivienda. En “el Km. 55”, sin servicio de agua potable ni drenaje, las implicaciones para la salud de las personas y del entorno son importantes.

Con relación a la cocina, sorprenden las respuestas y las diferencias que señalan que solamente el 78% cuenta con cocina en “Las casitas”, la zona con las mejores condiciones; 55% en “el Km. 55” y un 52% en el Pueblo, lo que podría estar relacionado con que más que viviendas familiares son viviendas de emergencia, de trabajo temporal o

por algunos días a la semana, sin seguridad laboral para permanecer o la intención, además de que ante la demanda, se va formando una oferta de espacios con todas las limitantes señaladas.

Ilustración 57. Distribución de los diferentes componentes de la vivienda, por zona



Fuente: Elaboración propia

Ante estas condiciones, respecto de áreas esenciales de la vivienda (dormitorio, baño y cocina), resulta lógico que las otras áreas tengan una menor presencia. En el caso de “Las casitas” un 62% y 68% respectivamente cuentan con comedor y sala, mientras que para las otras zonas, los porcentajes son de menos de la mitad de dicho porcentaje. En “el Km. 55”, por ejemplo, solamente un 19% cuenta con comedor

Los porcentajes mencionados, sobre áreas con las que cuenta la vivienda, son coherentes con los previos, sobre si la vivienda es un cuarto, un departamento o una casa. En “el Km. 55”, por ejemplo, se había mencionado un porcentaje de 20% para cuartos.

La disponibilidad de ciertos tipos de aparatos eléctricos o bienes, así como el número de focos de que dispone la vivienda, puede ser otro

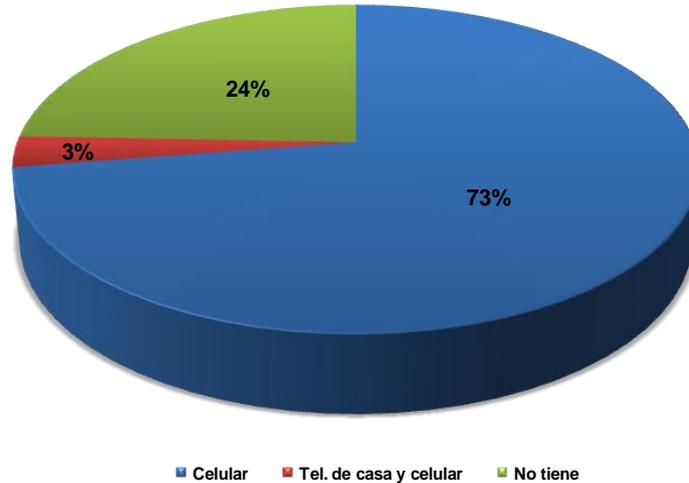


indicador de la calidad de vida del residente. Esto, sin embargo, requiere revisarse con base en las características del lugar. Por ejemplo, la dimensión de la zona permite movilizarse, en la mayoría de los casos, sin automóvil, por lo que, aunque solamente una cuarta parte de los habitantes tienen auto, esto no necesariamente refleja una situación precaria para la mayoría, para el caso específico de estudio.

Un tema diferente es el del teléfono, puesto que implica comunicación, sobre todo en un lugar aislado de buena parte de los servicios de salud y de la administración pública, además de la condición de inmigrados que requerirían una comunicación con familia y conocidos. Hasta febrero de 2010, hubieron algunas líneas disponibles para contratar teléfono fijo (desde 2003 cuando se instalaron unas cuantas y ya no fue posible contratar). De acuerdo a la encuesta, el 3% de los habitantes contaban con teléfono fijo y celular, y una cuarta parte de la población no contaba con ningún servicio. Por zonas, esta situación vuelve a mostrar una situación más desfavorable para “el Km. 55”, donde un 40% son quienes carecen del servicio. En el caso del pueblo y “Las casitas” poco más de un 20% sin el servicio es equivalente a la situación de algunas zonas rurales.

Ilustración 58. Residentes que cuentan con teléfono celular o de casa

Residentes que cuentan con teléfono (celular o de casa)

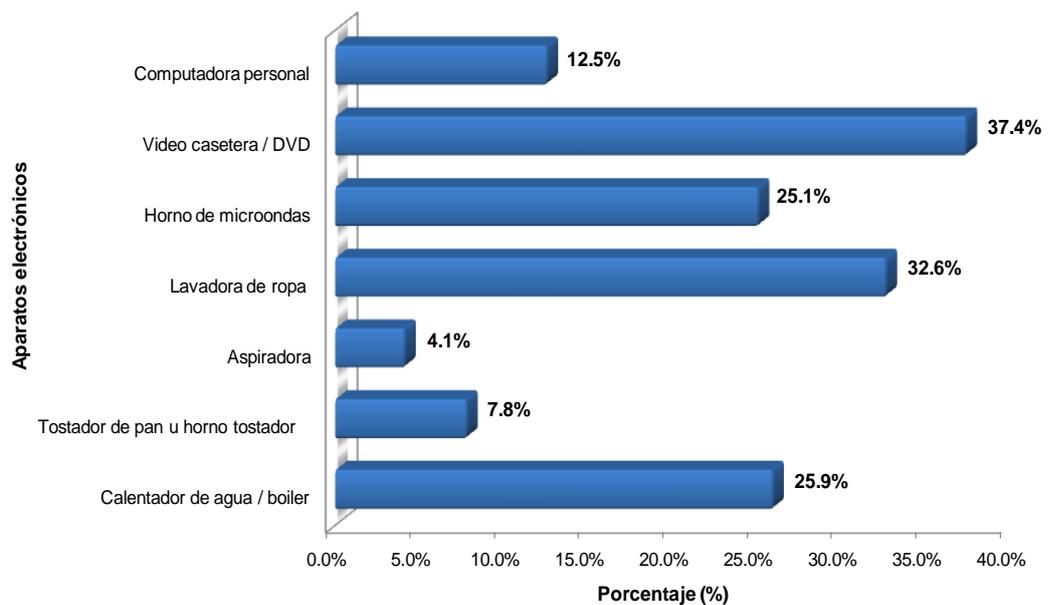


Fuente: Elaboración propia

Esto guarda relación también con otro nivel de acceso a la tecnología de la comunicación, pues la encuesta reporta que un 11% cuentan con computadora personal, cifra baja considerando el nivel educativo y de ingreso de la población.

Ilustración 59. Disponibilidad de aparatos electrónicos en la vivienda

Aparatos electrónicos con los que cuenta la vivienda de los residentes

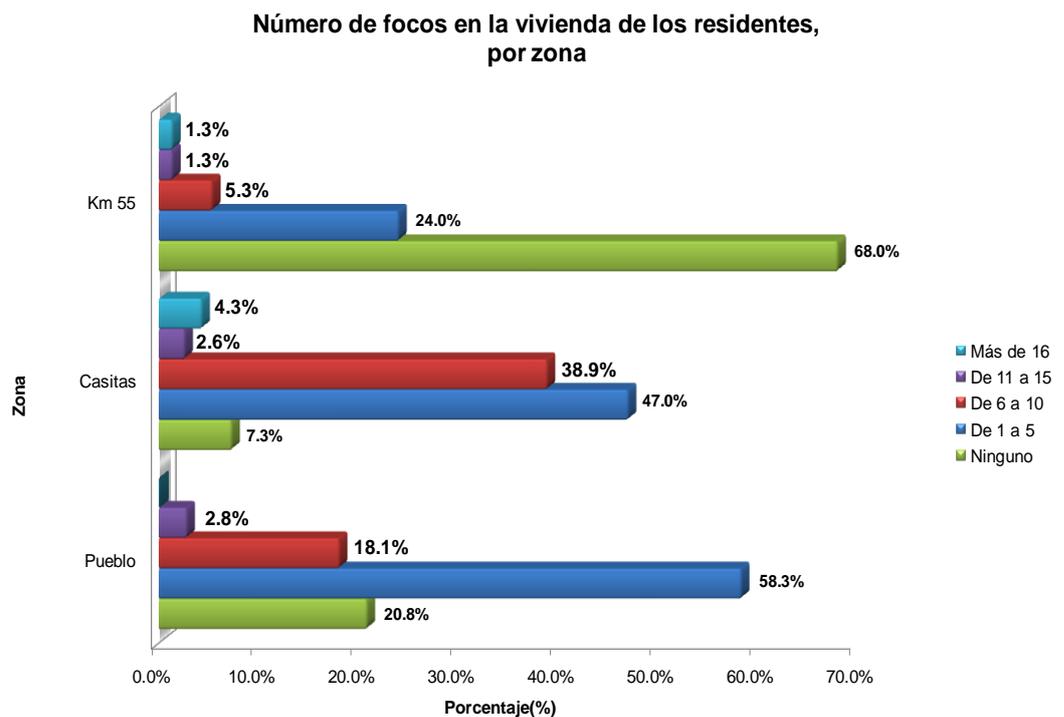




Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, si los residentes pasan parte de los días de asueto en sus lugares de origen, es posible que no resulte relevante para ellos contar con cierto tipo de facilidades como TV. No obstante, es claro que no disponer de ningún aparato, está relacionado con los datos de ausencia de energía eléctrica en su vivienda. En este tema nuevamente se pueden observar las diferencias entre las tres zonas, de las que se reportan mayores desventajas en “el Km 55”, donde, de acuerdo a la encuesta, el 68% no tiene focos en su vivienda. Sorprende no obstante que también en el pueblo se presenta un 21% sin focos en la vivienda e incluso en “Las casitas”, un 7%.

Ilustración 60. Número de focos en la vivienda de los residentes, por zona



Fuente: Elaboración propia.

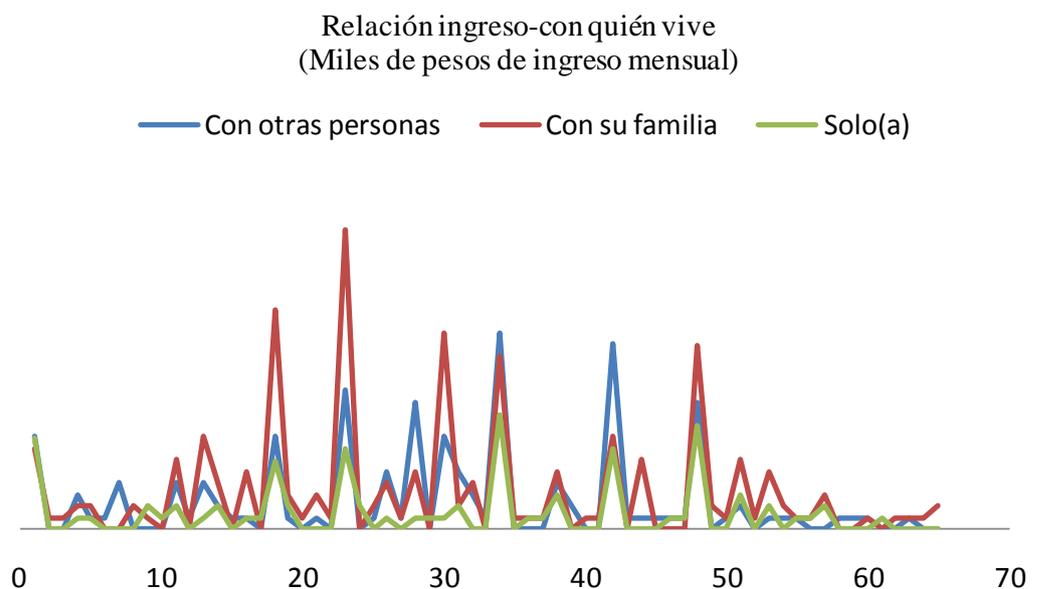
Se realizaron diversos cruces entre los datos; no obstante, éstos no muestran una asociación en la mayoría de los casos, lo que se relaciona con las características de la propia población en pleno proceso de integración, y bajo condiciones especiales que llevan a que las zonas de vivienda, el ingreso o el nivel educativo no muestren una relación



clara. No obstante en algunos casos se presentan algunos hallazgos que se comentan a continuación. El cruce de los datos sobre el nivel de ingreso y las personas con quien se comparte la vivienda, el resultado es que sí existe una asociación por la que hasta un 64% el ingreso determina con quién se comparte la vivienda, como lo muestra el cuadro siguiente, Al mismo tiempo, otro cruce que muestra asociación es el tipo de vivienda por el tiempo de residencia; en este caso esa asociación se da en un 47%. Resulta interesante que los inmigrantes más recientes tienden a disponer de una casa en mayor medida que quienes tiene más tiempo en el sitio.

Respecto de la motivación para residir en Majahual y el tiempo de residencia, encontramos que es en un 36% que se establece esta asociación, siendo más importante esta motivación entre más tiempo se tenga de residencia.

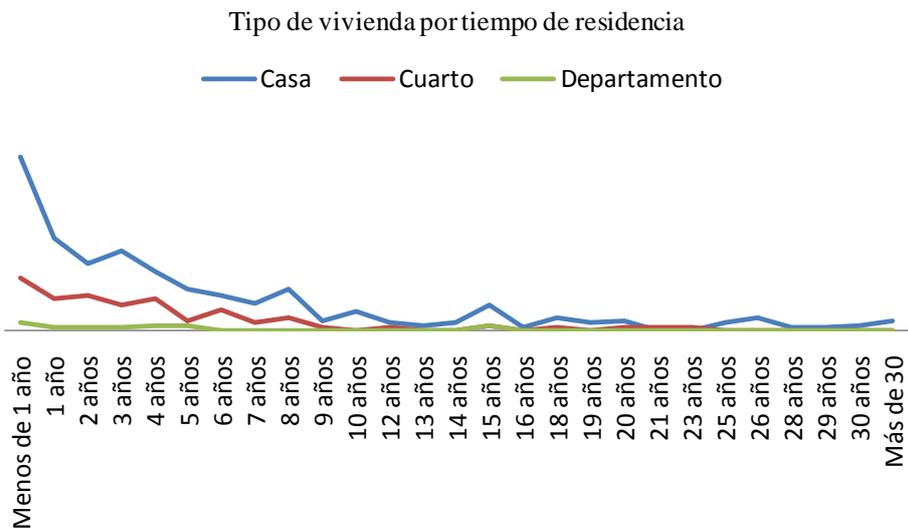
Ilustración No. 61. Relación ingreso-con quién vive



Fuente: Elaboración propia



Ilustración No 62. Tipo de vivienda por tiempo de residencia.



Fuente: Elaboración propia

Los resultados de la encuesta muestran características diversas y en cierta forma contradictorias; de acuerdo a ésta, la población de Majahual es mayoritariamente masculina, en edad productiva. Está ocupada principalmente en actividades relacionadas con la construcción y actividades vinculadas al turismo. Ha tenido que cambiar de ocupación ante la coyuntura del paso del huracán Dean y de la reconstrucción.

Aunque se trata de una población con educación media en su mayoría y desarrolla trabajos calificados que le reportan un ingreso promedio por encima del estatal, sus condiciones de vida no corresponden a ese hecho: un porcentaje importante no cuenta con una vivienda sino con un cuarto, en algunos casos sin cocina ni baño,



**Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual**



compartiéndola de manera frecuente con otras personas (familiares o no), y careciendo de los servicios básicos en un gran porcentaje. En este cuadro, también se carece de otros servicios relevantes para la comunicación, como el teléfono, en una dimensión equivalente a la de zonas rurales aisladas, no de destinos internacionales turísticos y de cruceros.



**Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual**



CONCLUSIONES



CONCLUSIONES

El desarrollo turístico del Caribe Mexicano está inserto en el Gran Caribe, donde se ubica a la cabeza tanto por la oferta como por las llegadas de turistas. En él se presenta el rápido desarrollo de Cancún y el crecimiento de la Riviera Maya, aún más acelerado que el de Cancún. Esto se relaciona con una política que, a lo largo de diversas fases y visiones, impulsa esta expansión. El ritmo del crecimiento demográfico, propiciado por esta expansión, así como la atención insuficiente de las necesidades urbanas y sociales generadas, se expresan en una problemática que debe enfrentar la comunidad que se ha ido integrando en esos destinos.

Los costos ambientales y sociales, además de ser analizados bajo perspectivas académicas, se han incorporado incluso en algunos instrumentos de planeación (federales y estatales) y legislativos. No obstante, persiste la asincronía de la ejecución o aplicación de estos instrumentos con el ritmo de crecimiento y características del turismo y sus implicaciones. Aunque se han desarrollado instrumentos de planeación y de ordenación territorial para la costa de Quintana Roo, incluso bajo una visión crítica y con ciertos planteamientos hacia la sustentabilidad; la práctica política está sujeta más a la velocidad, los impulsos y la dinámica de la inversión turística y la expansión demográfica y urbana asociada.

El modelo masivo del turismo o “fordista” surge con gran impulso tras la segunda posguerra e implica una producción masificada, grandes empresas, una racionalidad “taylorista” de la producción (de servicios), acompañada de la participación del Estado regulador y promotor, predominante a partir de los años cincuenta. Es al que corresponde la actividad en el que se planea a Cancún hace más de cuatro décadas, bajo el esquema de CIP. Su función última era la captación de divisas, para impulsar con ellas el proceso de industrialización, aunque también pretendió el desarrollo regional. A través de la lógica territorial del proyecto y de la forma de comercialización del suelo, fue definido que el uso del espacio en el litoral y el control de la playa y del acceso a la



misma se entregara al hotel, permitiendo en esta etapa la apropiación privada de la línea de playa. Se convierte ésta en espacio turístico, espacio producido (Santos, 2000). Se confirma entonces, que el turismo en el modelo masivo de sol y playa implica el uso del espacio por el turismo, más allá del espacio producido: incluyendo los espacios de recreación, públicos, de transporte y comunicación.

Como lo señalan algunos autores, la evolución del turismo masivo en el Gran Caribe y en especial en el Caribe Mexicano ha implicado la “balearización” de la región, aludiendo al modelo de turismo masivo y la sobredensificación del litoral, privilegiando la inversión de grandes capitales de cadenas, especialmente la inversión de las inversiones españolas que habían sido parte importante de ese mismo esquema masivo en España, principalmente en las Islas Baleares.

Es posible afirmar que el crecimiento turístico del Caribe Mexicano es parte de la expansión de la actividad en el Gran Caribe, bajo el modelo masivo de sol y playa. El modelo implica el uso intensivo de los recursos, la inversión primordialmente de cadenas en grandes construcciones y la apropiación del litoral por parte de las mismas, además de los impactos en el rezago urbano y social. Implica el sacrificio de los espacios sociales por la competencia con los espacios turísticos o su sobreposición, propiciada por la política turística. Si bien en el Sur de Quintana Roo, en Costa Maya, fundamentalmente por las condiciones de fragilidad del litoral no se ha detonado la inversión de las grandes cadenas, la presencia de los cruceros conlleva, por un lado, la masificación de la actividad; y por el otro también implica la apropiación del litoral, en este caso por el concesionario del muelle que convierte al área en un sitio de exclusión y de operación monopólica. Esto es resultado de la política federal y estatal que apuesta a los cruceros en un esquema de concesión con pocos controles. Esto corresponde aparentemente a un esquema de articulación de lo local-regional y global (Torres,2006), pero desde una perspectiva exógena (Hiernaux,2006). En este esquema, los cruceros van cobrando un peso significativo en el área, principalmente durante la última década.



La actividad de cruceros es importante por su magnitud, tanto a nivel mundial como regional, nacional y local, por su expansión acelerada, especialmente en México y por sus características e impactos. Es una clara expresión de la globalización en el turismo en cuanto al carácter de los capitales, de las operaciones financieras y comerciales, y de sus mercados; como actividad turística deslocalizada responde más a las características del posfordismo y el posturismo (Molina, 2006). El gobierno mexicano ha decidido apostar por los cruceros, incorporar nuevos puertos y promover más arribos; sin embargo, para ello ha enfrentado desde los efectos de fenómenos meteorológicos, hasta su poca capacidad de negociación con las navieras, el tipo de concesión que otorga y la fuerte competencia internacional.

El Caribe Mexicano muestra, de manera magnificada esta situación, dada su importancia como el primer destino mundial de cruceros. El Caribe Mexicano (Cozumel primordialmente) está en el centro de la política mexicana de cruceros, pero también de las dificultades, por ser el primer destino mundial de cruceros, por sus características y proyección. El “éxito” de Cozumel es en parte la razón del desarrollo de nuevos puertos. Este es el contexto en el que se ubica el caso de Majahual, un marco de expansión y competencia, desfavorable en los últimos años. También es la confirmación de su inserción en el contexto capitalista global.

Majahual puerto y sus instalaciones complementarias fueron resultado de un proyecto gubernamental a través de una concesión para operación privada, con las instalaciones y servicios requeridos por las líneas navieras. Majahual pueblo, por el contrario se ubicó hasta el 2007, cuando llegó el huracán Dean, en el marco de una inexistente planeación urbana. La zona federal de playa se encontraba invadida por todo tipo de comercios y de construcciones precarias; los servicios públicos eran casi inexistentes. En este contexto, la comunidad se encontraba en un proceso de integración, con algunos elementos de cohesión y otros más de polarización.



La población de Majahual se integra (2000-2007) por los antiguos habitantes, principalmente pescadores, y por una mayoría de inmigrantes, primordialmente de los últimos años. Se trataba de una comunidad diversa por su lugar de origen, objetivos, ocupación y tiempo de residencia en el sitio.

Desde cierta perspectiva, los miles de visitantes de cruceros y las características de estos residentes temporales y vendedores que permanecen los días de actividad de cruceros, sin vínculo ni compromiso con el sitio, parecerían conformar un no-lugar (Augé, Marc, 1998). Paradójicamente, otro amplio sector de la población, mayoritario, tiene la certeza de estar en Majahual por elección, y expresa que reunir un proyecto económico con un proyecto de vida es una gran oportunidad, y que participar en la construcción de la comunidad es por lo menos, atractivo. También puede hablarse de un imaginario colectivo sobre Majahual, como el lugar para poder estar: trabajar, instalarse, recrearse en un sorprendente medio ambiente; y también para ser: libre, productivo, natural y atrevido (por lo aislado, nuevo, o incómodo).

En este sentido, la representación y apropiación del espacio por parte de los habitantes, se presenta principalmente en el ámbito intangible del entorno natural, percibido como patrimonio, dando sentido de comunidad. Este elemento no es suficiente para conducir a la apropiación de espacios físicos y simbólicos como espacios de la comunidad. Las condiciones urbanas, la sobreposición con los espacios turísticos, el “mensaje” de que los servicios y las mejoras son para el turismo, complejizan este proceso de construcción social. No obstante, llama la atención que la importancia que tiene el entorno, el paisaje, como motivación para llegar y permanecer.

El proceso de apropiación del espacio que lleva a la construcción del espacio social y con él a la conformación de la identidad, está siempre pendiente, en proceso, y el elemento más fuerte en ello es el entorno natural. Ésta no puede ser impulsada desde la historia, porque en Majahual no hay una historia común (a no ser la más reciente, inmediata). Es difícil también promoverla a través de la idea del futuro porque los



habitantes no se sienten convocados al proyecto del lugar y no tienen certeza sobre su futuro en el sitio y sobre el tipo de futuro del sitio.

Ante la ausencia de planeación urbana y de espacios públicos, se encuentra que la zona turística costera era uno de los sitios de coincidencia o reunión de los habitantes, compartida con los turistas. La zona del pueblo, en la segunda y tercera línea desde la playa, era una zona habitacional para una parte de la población (la de mayor tiempo de residencia), y actualmente se mezcla con la zona turística, pero conforma un sitio de contacto, un espacio de articulación del espacio turístico y del social.

De manera incipiente se iba definiendo el área comercial de la zona urbanizada como un área de encuentro. Siguiendo a Santos y a Sánchez, se habría estado presenciando la articulación del espacio social con el espacio del proceso productivo, con las dificultades para la comunidad de competir en desventaja por espacios destinados a la actividad turística. El entorno envía el mensaje hacia el interior y hacia el exterior, que “lo importante es el turismo frente a las necesidades de desarrollo de la comunidad”.

De acuerdo a Sánchez, es necesaria primero la apropiación social del espacio para establecer la definición funcional de los componentes del espacio social y de esta forma delimitar y articular el espacio social con el producido, el turístico; en Majahual este proceso aún está en curso. No obstante las condiciones mencionadas, la recomposición tras el huracán fue en parte favorable y de la competencia y sobreposición de los espacios podría avanzarse a la articulación.

Las entrevistas realizadas muestran que, el imaginario sobre el desarrollo deseable del lugar se percibe en forma generalizada como un sitio que seguirá con un crecimiento turístico que dará oportunidades de empleo y negocios, pero también que atenderá las necesidades de vivienda y servicios, conservando el ambiente. Mientras tanto, el temor es que aunque la actividad turística siga creciendo, los costos ambientales, familiares, en comodidades o inestabilidad, resulten mucho mayores en lugar de solucionarse.



Cuando el huracán Dean arribó en agosto de 2007, destruyendo la infraestructura e instalaciones y casas habitación, alteró el crecimiento de Majahual, su economía y desde luego a su población; haciendo necesario dar seguimiento al proceso demográfico y la relación de los habitantes con su entorno natural y urbano.

Esta oportunidad de reconstrucción no fue aprovechada para retomar la planificación urbana que incluyera en una lógica única los espacios urbanos y los turísticos. A pesar de que la población se apropió del malecón, (principal obra), se mantuvo el esquema de separación del muelle respecto del pueblo y la ausencia de servicios públicos e infraestructura para éste. El concepto de destino de cruceros, reafirma la deslocalización al asumir el muelle y su entorno cada vez más una imagen “internacional”, desconectada también del propio poblado y la comunidad; es literalmente, un espacio turístico de exclusión, que refuerza el mensaje de que lo único importante es el turismo, dificultando la contrucción social de los espacios (Santos,2000; Sanchez,1991, Shaw y Williams, 2001).

La recuperación de la actividad económica de Majahual se fue posponiendo. Cuando se tuvo la certeza de que la infraestructura del muelle estaría completada, las navieras programaron los arribos para la siguiente temporada, es decir, para mediados y finales de 2009. Pero llegada la fecha, la crisis provocada por la influenza ya había impactado nuevamente (pospuesto indefinidamente) el arribo de cruceros así como la reactivación del turismo de estadía. Es hasta iniciado el año 2010 cuando se inicia la recuperación de la afluencia de turistas y cruceros.

Para febrero de 2009, cuando es aplicada la encuesta en Majahual, se encuentra una población que combina los esfuerzos iniciales de la recuperación con la última fase de la reconstrucción. Esto se refleja en los resultados de la encuesta que muestran características diversas y en cierta forma contradictorias; de acuerdo a ésta, la población de Majahual es mayoritariamente masculina, en edad productiva. Está ocupada principalmente en actividades relacionadas con la construcción y al turismo. Ha tenido que cambiar de ocupación ante la coyuntura del paso del huracán Dean y de la reconstrucción.



Aunque se trata de una población con educación media en su mayoría y desarrolla trabajos calificados que le reportan un ingreso promedio por encima del estatal, sus condiciones de vida no corresponden a ese hecho: un porcentaje importante no cuenta con una vivienda sino con un cuarto, en algunos casos sin cocina ni baño, compartiéndola de manera frecuente con otras personas (familiares o no), y careciendo de los servicios básicos en un gran porcentaje. En este sentido, también se carece de otros servicios relevantes para la comunicación, como el teléfono, en una dimensión equivalente a la de zonas rurales aisladas, no de destinos internacionales turísticos y de cruceros.

La inclusión de un muelle de cruceros para este destino se realizó bajo la perspectiva de que la expansión de esta forma de turismo que colocó a Cozumel a la cabeza de esta actividad en el mundo, sumado a un proyecto de turismo de estadia, llevarían “el desarrollo del norte de Quintana Roo” hacia el Sur; aún cuando el abandono del proyecto de FONATUR deja en suspenso la expansión de Majahual para turismo de estadia, puesto que no “detona” las grandes inversiones con las que se deseaba replicar el modelo del Norte.

Se mantiene la decisión de llevar a Majahual a la dinámica de destino de cruceros que implica finalmente incluir a Costa Maya, al Sur, en el mismo esquema o modelo de concentración económica en el turismo, bajo un enfoque de vinculación con el turismo y los capitales globales internacionales. Implica también, replicar el esquema de ocupación del litoral y finalmente de sacrificio del espacio social por el espacio turístico, no la conexión y articulación de los mismos (Sanchez, 1991). Sin embargo, este esquema es aún más complejo por las características de la actividad de cruceros en cuanto a la escasa capacidad de negociación frente a los mismos, al igual que por el tipo de encuentro con el visitante (momentáneo y superficial) y su impacto cultural, e incluso por el sistema local de concesión del muelle (por el que le brinda un carácter monopólico, que controla el muelle, la comercialización de actividades y de manera indirecta, el espacio).



Este destino de sol y playa y de cruceros implicó un crecimiento que se acompañó, al igual que en Cancún o Playa del Carmen, de una inmigración acelerada y un desorden urbano. A ello se agregó el tipo de actividad masiva momentánea de los cruceros y su impacto con un segmento de prestadores de servicios no residentes. Con ello se observa la conformación de una comunidad con grandes dificultades para integrarse; compartiendo con los turistas la fascinación con el entorno y convirtiéndolo en motivo de residencia, al igual que la oportunidad de trabajo, pero enfrentando problemas para la construcción de su espacio social.

La inmigración promovida por las obras de reconstrucción refuerza las características y dificultades para la integración de esta población, activa, productiva, bajo precarias condiciones urbanas y de vivienda:

1. Por el crecimiento acelerado del turismo de sol y playa que requiere mano de obra.
2. Por la actividad de cruceros, que es masivo y momentáneo, y por tanto requiere muchos prestadores de servicios; pero temporales, por días u horas que conllevan poco compromiso de esos “migrantes temporales” con el lugar.
3. Por la prioridad que siempre recibe el turismo frente a la competencia de espacios o recursos que pueda implicar el desarrollo urbano y la propia comunidad. La apropiación social y la articulación del espacio requiere salvar el obstáculo de ese entorno hostil.
4. Por las condiciones del lugar que, por su precariedad, promueve la temporalidad de la estancia y dificulta el compromiso.
5. La oferta de empleo u oportunidades, la posibilidad de replicar el esquema de inmigrantes en el Norte del Estado y la posibilidad de integrarse al entorno natural y libre, promueve ante residentes de otras ciudades de Quintana Roo a aprovechar las oportunidades que brinda Majahual.



Es decir, las características y condiciones de la población de Majahual, que derivan del modelo turístico, dificultan la integración del espacio social y delimitan la articulación con el espacio turístico en condiciones de desventaja frente a la actividad.

El espacio producido (turístico) que se expande territorialmente desde el norte del estado hacia el Sur, bajo una lógica de expansión del capital global (promovido por la política turística) y como parte de un modelo masivo de sol y playa y de los cruceros y su esquema de deslocalización; conformando un escenario del posturismo.

Aún cuando las condiciones físicas (y del ordenamiento) del litoral no son propicias para las grandes inversiones de cadenas de hospedaje, Majahual se constituye en destino masivo de cruceros que va imponiendo la presencia de grandes capitales (navieras y comerciales).

De acuerdo a Lefevre (Ramírez, 2003), los espacios sociales, cambiantes en el tiempo, con su historia propia, conteniendo una o varias formas de espacio, son al mismo tiempo espacio de representación y representación del espacio, como es el caso de estudio, Majahual representa esta distribución espacial derivada de la lógica del turismo internacional, especialmente de la de los cruceros, y en donde la apropiación del espacio por la comunidad no encuentra condiciones para apropiarse del espacio, establecer la funcionalidad del mismo y articularlo con el espacio producido.



**Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual**



ANEXOS



Anexo 1. Metodología de levantamiento en Majahual

METODOLOGÍA

I. Identificación de antecedentes y universo de estudio

Con el fin de conocer el proceso de conformación de la población en Majahual, sus características y condiciones, la construcción de su espacio social y la articulación con el espacio turístico, en las condiciones posteriores al paso del huracán Dean en agosto de 2007; se encuestó a un total de 453 pobladores distribuidos de la siguiente manera: 234 personas en la zona de “Las casitas”, en el “pueblo” 144 personas y finalmente en el “Km 75” a 75 pobladores.

Para lograr la estimación del tamaño de la muestra, se hizo uso de la siguiente fórmula:

$$n = \frac{n'}{1 + \left(\frac{n'}{N}\right)}$$

Donde:

n= Tamaño de la muestra

n'= Tamaño de la muestra sin ajustar

N= Tamaño de la población⁸⁶

$$n' = \frac{s^2}{V^2}$$

Donde:

n'= Tamaño de la muestra sin ajustar

s²= Varianza de la muestra, expresado mediante el nivel de confianza

⁸⁶ Dato obtenido del COESPO, 2008.



V^2 = Varianza de la población, determinada por el error estándar cuadrático

Cabe señalar que el tamaño de la muestra cumple con los criterios establecidos del 95% de confiabilidad y un error estándar del 1%.

No obstante de los valores obtenidos en la aplicación de la fórmula (208 encuestas), se decidió la aplicación de una muestra de 455 pobladores, lo que permite asegurar que la información tiene un nivel de confianza mayor al requerido.

En relación a estudios que precedieran el presente, al momento de la realización de este estudio, se identificó la tesis de maestría “Desarrollo sustentable en Majahual, la segunda oportunidad para el sector turismo de Quintana Roo” (Navarro Favela, 2009).

II. Levantamiento de información poblacional (campo)

Para la obtención de información, se aplicó una encuesta como un instrumento de investigación, el cual consta de 25 preguntas mediante las cuales se expresan las variables de interés para el estudio.

El levantamiento de campo fue realizado del 12 al 14 de febrero de 2009, mediante la aplicación del instrumento a través de la modalidad “cara a cara”, visitando a los pobladores de Majahual en sus hogares.

III. Análisis de la información recabada, manejo estadístico de la misma e integración de los resultados

La información recabada de los instrumentos aplicados, fue agrupada en una base de datos que permitió la elaboración de gráficas y tablas que facilitan el análisis y presentación de los resultados.

Existen dos tipos de resultados obtenidos:

- 1) Los resultados referentes a las características generales y particulares de la población y la conformación de su entorno urbano, que dan pie a los resultados generales del panorama social de Majahual.



**Características sociodemográficas en poblaciones de
centros turísticos de rápido crecimiento:
Majahual**



- 2) El análisis y cruce de información, que permite conocer las particularidades que se presentan en los diversos casos de estudio. Así mismo, los resultados tienen un nivel de información concentrada, y hasta donde es posible e importante explorar, de manera desagregada en rubros específicos.



Características sociodemográficas en poblaciones de centros turísticos de rápido crecimiento: Majahual



Anexo 2. Encuesta

	Folio	<input type="text"/>	Zona	<input type="text"/>
	Encuestador	<input type="text"/>	Fecha	<input type="text"/>

**CAMBIOS SOCIODEMOGRÁFICOS EN POBLACIONES DE CENTROS TURÍSTICOS DE RÁPIDO CRECIMIENTO
CASO MAHAHUAL, Q.ROO**

Encuesta para residentes de Majahual.

Esta encuesta ha sido diseñada por el departamento de Turismo Sustentable y Gestión Hotelera, de la Universidad del Caribe; con el fin de conocer el proceso de conformación de la población en Mahahual, sus características y condiciones, la construcción de su espacio social y la articulación con el espacio turístico, en las condiciones posteriores al paso del huracán Dean en agosto de 2007.

Primera Parte. Datos generales del encuestado

1. Género: a) Masculino b) Femenino

2. Edad:

3. Estado Civil: a) Soltero(a) b) Casado (a) c) Unión Libre d) Divorciado (a) e) Viudo (a)

4. Lugar de origen: (Anotar Estado y país)

5. Lugar de Procedencia:

6. Escolaridad concluida: a) Ninguna b) Primaria c) Secundaria d) Preparatoria e) Carrera Téc. f) Universidad g) Postgrado h) Otro

Segunda Parte. Datos laborales del encuestado

7. Ocupación actual:

8. Antigüedad en su último trabajo

Tercera Parte. Datos de residencia del encuestado

9. Tiempo de residencia en Mahahual:

10. ¿Qué lo motivó a vivir en Mahahual? a) Por el entorno natural b) Por oportunidad laboral c) Por invitación familiar d) Otro

Cuarta Parte. Datos de la vivienda del encuestado

11. Situación de la vivienda: a) Propia b) Rentada c) Casa de familiares

12. Tipo de vivienda: a) Casa b) Cuarto c) Departamento

13. Material de construcción de la vivienda: a) Concreto b) Palapa c) Lám. d)

14. ¿Con quién vive? a) Solo(a) b) Con su familia c) Comparte con otras personas d) Otro

15. En caso de que no viva con su familia: ¿Su familia donde reside?

16. Número de personas con las que vive

17. Servicios con los que cuenta la vivienda: MB (Muy Bueno), B (Bueno), R (Regular), M (Malo), NA (No Aplica)

a) Agua b) Drenaje c) Luz d) Teléfono e) TV de paga f) Techo natural, precar g) Alumbrado Público h) Seguridad Pública i) Pavimentación j) Parques Púb/ Canchas Depor k) Transporte Público l) Recolección de Basura

18. Conformación de la vivienda

a) Sala b) Comedor c) Cocina d) Baño e) Niveles de la vivienda f) Número de Recámaras

19. ¿En su vivienda cuenta con los siguientes aparatos en funcionamiento?

a) Calentador de agua o boiler b) Tostador de pan u horno tostador c) Aspiradora d)

e) Lavadora de ropa f) Horno de microondas g) Video casetera/DVD h)

i) Computadora personal

20. Tiene usted: a) Teléfono de casa b) Teléfono celular

21. ¿Con cuántos automóviles cuenta en su hogar?

22. ¿Cuántos focos en funcionamiento, hay en su vivienda?

Quinta Parte. Servicios de Salud

23. ¿Cuenta con servicios médicos? Si No

24. Institución de servicios de salud a la que pertenece: a) IMSS b) ISSSTE c) Seguro Popu. d) Otro

Sexta Parte. Ingreso promedio

25. Ingreso promedio mensual: Temporada Baja Temporada Alta

26. ¿En su vivienda cuenta con los siguientes aparatos en funcionamiento?

a) Calentador de agua o boiler b) Tostador de pan u horno tostador c) Aspiradora d)

e) Lavadora de ropa f) Horno de microondas g) Video casetera/DVD h)

i) Computadora personal

27. Tiene usted: a) Teléfono de casa b) Teléfono celular

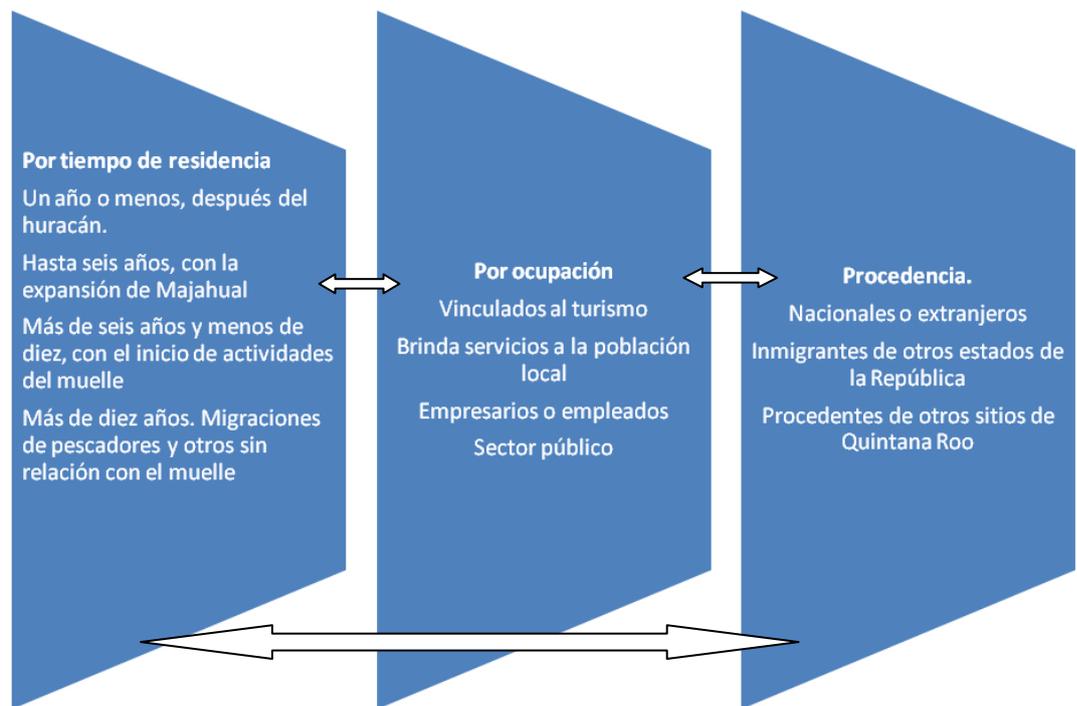
28. ¿Con cuántos automóviles cuenta en su hogar?

29. ¿Cuántos focos en funcionamiento, hay en su vivienda?

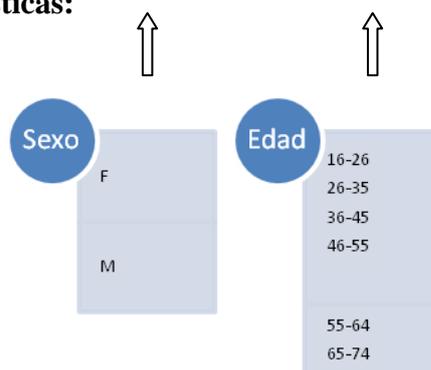
La información proporcionada será manejada de manera estadística y únicamente para los fines antes referidos.

Anexo No. 3

CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LA POBLACIÓN DE MAJAHUAL: MAPA DE PROTAGONISTAS PARA ENTREVISTAS⁸⁷.



Otras características:



⁸⁷ Las características en cada categoría se agregan o cruzan con las otras categorías. Las entrevistas intentan cubrir las características y categorías.



Anexo No 4

Lista de entrevistas realizadas

No	Sexo	Edad	Ocupación	Lugar de origen/procedencia	Tiempo de residir en Majahual
1	H	52	Jubilado	North Carolina, EU	2 años
2	M	34	Microempresaria (Minisuper)	Cancún, Q. Roo	9 años
3	H	26	Empleado tienda de buceo	Bacalar, Quintana Roo	4 años
4	M	25	Empleada tienda de buceo	Gran Bretaña	Menos de un año
5	H	55	Microempresario (café internet)	D.F. /Cancún, Q. Roo	4 años
6	M	27	Fotógrafa submarina	Yucatán/Cancún, Q. Roo	2 más 1 año (se fue 6 meses)
7	H	43	Taxista	Chetumal, Q.Roo	5 años
8	M	50	Microempresaria (restaurante)	Veracruz, Veracruz	16 años
9	H	47	Pescador/prestador de servicios turísticos	Guerrero	19 años
10	H	46	Vendedor de artesanías	Guerrero/Playa del Carmen, Q. Roo	1 año
11	H	62	Jubilado	Illinois, EU	3 años
12	M	46	Propietaria hotel	D.F.	13 años
13	H	49	Carpintero	Toulouse, Francia	6 años
14	M	20	Empleada videoclub	Divorciados, Q. Roo	4 años
15	H	22	Empleado hotel	Limonas, Q. Roo	3 años
16	M	46	Masajista	Habana, Cuba	2 años
17	M	33	Empleada tienda de buceo	Madrid, España	Menos de un año
18	H	44	Propietario de hotel	Nápoles, Italia	8 años
19	H	47	Propietario de restaurante	Niza, Italia	7 años
20	M	61	Propietaria de restaurante	Toronto, Canadá	6 años
21	M	52	Vendedora de bienes raíces	México, D.F./Cancún	2 años
22	H	46	Funcionario (Gobierno, estatal)	Chetumal, Q. Roo	Tomador de decisiones
23	M	58	Empresaria	Mérida, Yucatán/Chetumal, Q. Roo.	Visitante de Majahual desde hace 22 años. Ex propietaria
24	M	55	Empresaria	Chetumal, Q. Roo	Visitante de Majahual desde hace 9 años.



Anexo No 5.

Fotografías de Majahual.

Fotografía No. 1. Zona federal de Majahual recuperada tras el huracán *Dean*. Febrero de 2010.

Fotografía No 2. Malecón de Majahual. Mayo de 2010.

Fotografía No. 3. Construcciones precarias en la segunda línea desde la playa, Majahual. Agosto de 2010.

Fotografía No. 4. Zona de viviendas “Las Casitas”. Septiembre de 2010

Fotografía No. 5. Zona de viviendas “El 55”. Septiembre de 2010*.



**Fotografía No. 1. Zona federal de Majahual recuperada tras el
huracán *Dean*. Febrero de 2010.**





Fotografía No 2. Malecón de Majahual. Mayo de 2010.





Fotografía No. 3. Construcciones precarias en la segunda línea desde la playa, Majahual. Agosto de 2010.





Fotografía No. 4. Zona de viviendas “Las Casitas”. Septiembre de 2010.





Fotografía No. 5. Zona de viviendas “El 55”. Septiembre de 2010*.



*Techos de lámina, paredes de material percedero, sin servicios públicos ni pavimento.



BIBLIOGRAFÍA

- Amigos de Sian Kaan (2003). *Manejo integrado de recursos costeros en Majahual*. Reporte final. Documento.
- Aguilar, G. 1995. *México ante el cambio climático*. Segundo taller de estudio de país, México. SEMARNAP-UNAM-US Country Studies.
- Anaya, Julia y Palafox, Alejandro. *Reflexiones sobre la política turística y el desarrollo sustentable en la isla de Cozumel*. En UQROO-CAT *Teoría y Praxis*, Año3 No 3, 2007, pp 153-160
- Arellano, Alfredo (2005). *Manglares y arrecifes en la protección de la costa de Quintana Roo*. Conferencia en el V Seminario de Turismo y Sustentabilidad., Universidad del Caribe, octubre de 2005.
- AEC (2009a) (Asociación de Estados del Caribe). *Sobre la AEC*. <http://www.acs-aec.org/sobre.htm>. (fecha de consulta, 9 de noviembre de 2009).
- AEC (2009b). *Síntesis de las cuestiones y retos que enmarcan la iniciativa del Mar Caribe*. Disponible en: <http://www.acsaec.org/SG/UNvisit/Mar%20Caribe%20Sintesis%20UN%20Meeting%202008%20sp.pdf> Consultada el 10 de diciembre de 2009.
- Augé, Marc (1998) *Los "no lugares", espacios del anonimato*. Barcelona. España, Gedisa.
- Ayuntamiento Benito Juárez (1990) Foro: *La migración hacia Cancún, conformación de una identidad*. Ayuntamiento Benito Juárez.
- Banco Interamericano de Desarrollo (2006). *El turismo como motor de desarrollo*. Departamento Regional de Operaciones II. División General de países (RE2OD3).
- Bautista, Francisco (1999). *De Payo Obispo a Chetumal. 1930-1955*. En Ramos Díaz, Martín, *Payo Obispo 1898-Chetumal 1998. A propósito del Centenario*. UQROO-Municipio de Othón P. Blanco.
- Beith, Malcolm (2004). *Viajar como nativos*. *Newsweek*, 26 de abril de 2004.
- Belló, Marina (2009). *Mortalidad materna en Quintana Roo: disponibilidad geográfica de los servicios de salud y condiciones para el acceso oportuno de las mujeres a la atención médica durante su embarazo, parto y puerperio*. IQM, Chetumal, Quintana Roo, México.



- Berger, Arthur (2004). *Ocean Travel and Cruising: A Cultural Analysis*. The Haworth Hospitality Press.
- Bruner, M. Edward (1991). *Transformation of self in tourism*. *Annals of tourism Research*. Vol. 18. pp: 238-250.
- Boggio, Juan (2008). *Planeación estratégica para el desarrollo: el caso de Quintana Roo*. En Universidad del Quintana Roo, *Teoría y Praxis*, No 5, 2008. UQROO, Chetumal, Quintana Roo, México. pp 69-84.
- Brenner, Ludger (2007) *La política turística mexicana y su impacto en el desarrollo nacional y urbano-regional*. En Campos Cámara, Lucía Bonnie (Coordinadora general) *Urbanización y Turismo*. UQROO-POMARES.
- Bringas, Nora y González, Igor (2003) *El turismo alternativo como un elemento para el desarrollo sustentable de las comunidades indígenas. El caso de las etnias nativas de Baja California*. En Gómez Nieves, Salvador (compilador) *Desarrollo turístico y sustentabilidad*. Universidad de Guadalajara.
- Bruner, M. Edward (1991). *Transformation of self in tourism*. *Annals of tourism Research*. Vol. 18. pp: 238-250.
- Buades, Joan (2006). *Exportando paraísos. La conquista turística del planeta*. Ediciones La Lucerna. Cataluña, España.
- Campos, Bonnie (2005). *La irracional explosión de un espacio urbano en el Caribe. Urbanización y turismo en Playa del Carmen, Quintana Roo*. En *Coincidencias*, No 1, enero-junio de 2005, Universidad de Quintana Roo- Plaza y Valdés.
- Campos, Bonnie (2004) *Procesos de urbanización y turismo en Playa del Carmen, Municipio de Solidaridad, Quintana Roo*. Tesis Doctoral. UNAM Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Geografía.
- Campos, Bonnie (2006). *Los procesos de urbanización y la geografía del turismo. Una aproximación conceptual*. En Sierra Sosa, Ligia y Roberto Jiménez, Julio (Coordinadores) *Migración, Trabajo y Medio Ambiente*. México, UQROO- Plaza y Valdés.
- Campos, Bonnie (2008). *La actividad turística internacional y su repercusión en la población de Quintana Roo*.
- Carega, Lorena (1990). *Quintana Roo. Una historia compartida*. México, Instituto José María Luis Mora.
- Caribbean News Digital (2009). *Santa Lucía: turismo de cruceros en el Caribe crece en medio de la baja económica*. Disponible en: <http://caribbeannewsdigital.com/es/noticias/> Consultada 25 de diciembre de 2009.



- Cartwright, R. y Baird, C. (1999). *The Development and Growth of the Cruise Industry*. Woburn, Montana: Butterworth Heinemann.
- Córdova, Iván (2002). Tesis de maestría. *Estudio sobre el fitoplasma causante del amarillamiento letal en el cocotero mediante el uso de la reacción en cadena de la polimerasa*. Programa de postgrado en ciencias y Biotecnología de plantas. CYCI, Mérida, Yucatán 59pp.
- Carrascal, I y Pérez G. (1975) "El turismo y el subdesarrollo en México" *Boletín del Instituto de Geografía*. 7. Instituto de Geografía, UNAM, México pp39-44.1 Vol 2 Oct 1997. Mar del Plata, Argentina.
- Carrascal, I y Pérez G. (1998) "Ocupación territorial y deterioro ambiental ocasionado por la expansión urbano-turística de Acapulco". *Investigaciones Geográficas*, 37. *Boletín del Instituto de Geografía*. Instituto de Geografía, UNAM, México.
- Castillo, Lourdes, Velázquez, David ; Iturbe, Antonio y López, Daniel (2010) *La planeación Urbana-regional en la Costa Maya*. Documento interno del Cuerpo Académico de Geografía y Geomática de la UQROO.
- Castillo, Marcelino y Lozano, Maribel (2006). *Apuntes para la investigación turística*. UQROO, México.
- Cazés, G (1997). *Tourisme et development; du modele integer au modelo soutenable*. En *Aportes y transferencias. Tiempo libre: turismo y recreación*. Memorias del II Simposio Internacional de Turismo.
- César Dachary, Alfredo (2006). *Un viaje al pasado por las costas del Caribe Mexicano*. México, Universidad de Guadalajara.
- CEPAL, BID (2000). *A matter of development: How to reduce vulnerability in the face of natural disasters*. ECLAC, IDB, México.
- Clarke, John (1991). *Geografía de la Población*. UNAM, México.
- Cinner, Joshua (2000). *Socioeconomic influence in coastal resource use in Majahual, México*. Thesis submitted for the degree of Master of Arts in Marine Affairs. University of Rhode Island.
- CONAPO (2002). *Proyecciones de la Población de México, 2000-2050*. Disponible en:
http://app1.semarnat.gob.mx/dgeia/informe_resumen/01_poblacion/cap1.html. Consultada el 25 de diciembre de 2009.
- Domínguez, Luz del Carmen (1977). *La Fragilidad del sector externo en el desarrollo mexicano: el caso del turismo (1970-1976)*. Tesis de licenciatura. UNAM, FCPyS, México.
- Dickinson, Bob (2007). *Selling the sea*.



- Dowling, Ross (2006). *Cruise ship tourism*. Cabi Publishers. United Kingdom.
- Dunn Ross Elizabeth Liso-Ahola, Seppo (1991). *Sightseeing tourists' motivation and satisfaction*. *Annals of tourism Research*. Vol. 18. pp:226-237.
- ECLAC (2005). *Cruise ship tourism in the caribbean*, en *FOCUS*, Issue 2, December 2005.
- El Periódico (2010a). *Invertirán 300 mdp en el sur del estado*. Redacción, El periódico, 15 de enero 2010, p 4.
- El Periódico (2010b). *La meta, un solo destino: Carlos Joaquín*. Redacción, El periódico, 16 de enero 2010, p 4.
- El Universal. *Turistas cambian a Cancún*. En CNT, síntesis. Disponible en: <http://www.mensajeronet.com/boletinescnt/f/> Consultada el 7 de mayo de 2009.
- eTurboNews, eTN (2010). *Cruise West out of business*. Disponible en www.eturbonews.com/18587/cruise-west-out-business. Consultada el 17 de septiembre 2010.
- Fernández, Alfredo. *Cancún, las contradicciones socio-ambientales de un desarrollo turístico integralmente planeado*. En Macías, Carlos y Pérez, Raúl. *Cancun: Los avatares de una marca turística global*. UQROO-Bonilla Artiga Editores. México, D.F. pp163-224.
- Ferreira, Héctor. *Construir las regiones*. El Colegio Mexiquense-UQROO-CRIM, El Colegio de Puebla- CIAD-El Colegio de Tlaxcala-Integración Editorial.
- FONATUR (2003). *Planeación de Centros Turísticos. La experiencia y Práctica de FONATUR*.
- Forster, John (1964). *Sociological consequences of tourism*. *Internacional Journal of Comparative Sociology*. Vol. 5. No.2. Sept. 1964. pp: 217-227.
- Frolova, Marina y Bertrand, Georges (2006). *Geografía y Paisaje*. En Hiernaux, Daniel y Lindon, Alicia (Directores) (2006), *Tratado de Geografía Humana*, México, Antrophos-UAM.
- García, Ana (1979). *Cancún: turismo y subdesarrollo regional*. Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México.
- García, Arturo y Muñoz, Julio (2002). *El paisaje en el ámbito de la geografía*. UNAM-Intituto de Geografía, colección Temas Selectos de Geografía de México.
- Garet, Shaw y Williams, Allan (2002). *Critical Issues in Tourism. A Geographical Perspective*. Great Britain, Blackwell Publishers.



- Geva, Aviva y Goldman, Arieh (1991). *Satisfaction measurement in guided tours. Annals of tourism Research*. Vol. 18. pp:226-237).
- Graham, Dann (1996). *The language of tourism. A sociolinguistic perspective*. United Kingdom. CAB International. 298p.
- González, Zoila. *La Cooperación en el Gran Caribe: La Asociación de Estados del Caribe y sus desafíos actuales*. En serbin, Andrés, Isa-Contreras, Pável y Peña, Lázaro (Coordinadores). Anuario de la Integración Regional de América Latina y El Caribe, Año 6, 2007. Centro de Estudios Globales y Regionales (CEGRE), Centro de Investigaciones Económicas del Caribe (CIECA), Centro de Investigaciones de Economía (CIEI) Internacional, Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales (CRIES)
- Gosgrove, I. (1972). *The Geography of recreation and Leisure*, Longman Group Limited, Londres.
- Gobierno del Estado de Quintana Roo (1999). *Plan Gran Visión, 2025*.
- Gaztambide-Géigel, Antonio. *La invención del Caribe*. Revista Mexicana del Caribe, No. 1, 1996. UQROO. México.
- Hall, Derek (2004). *Tourism and Transition: Governance, transformation and development*, Hall Derek Edit, Oxford, England.
- Harvey, David. *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires, Amorroutu.
- Hiernaux-Nicolas, Daniel (1989). *La dimensión territorial de las actividades turísticas*. En Hiernaux, Daniel (Compilador) *Teoría y Praxis del espacio turístico*, México: Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, pp. 51-73.
- Hiernaux-Nicolas, Daniel (1999a). *Cancun Bliss*. En Deniss Judd and Susan Fainstein (Eds). *The tourist City*. New Haven. CT. Yale University Press. Pp 124:139.
- Hiernaux-Nicolas, Daniel (1999b). *Los senderos del cambio. Tecnología, sociedad y territorio en los albores del siglo XXI*. Centro de Investigaciones científicas Jorge L. Tamayo-Plaza Valdés, México.
- Hiernaux-Nicolas, Daniel (1999c). *Fondements territoriaux du libéralisme contemporaine. Revue Tires Monde*. Tome XL, Presses Univesitaires de France.
- Hiernaux - Nicolas Daniel (2000). "La fuerza de lo efímero (apuntes sobre la construcción de la vida cotidiana en el turismo)". En Alicia Lindón (coord.). *La vida cotidiana y su espacio -temporalidad*. Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias y Anthropos Editorial. pp: 95-122.



- Hiernaux - Nicolas Daniel (2001) "Du pacifique aux caribes. Tourisme, modes de vie aux littoraux au Mexique" *Téoros*. L'Université de Québec a Montreal. Printemps.
- Hiernaux - Nicolas Daniel. (2002). "Modos de vida y utopías urbanas", *Ciudades*. No. 53. enero-marzo de 2002. pp: 26-32.
- Hiernaux - Nicolas Daniel, (2002b) ¿Cómo definir al turismo? Un repaso disciplinario. *Tiempo Libre y Recreación*. Año 6, vol 2,2002 CIT, FCEyS. Universidad de Mar del Plata. Mar del Plata,Argentina.
- Hiernaux - Nicolas Daniel,(2002c) "Las regiones en el sistema global. Una reinterpretación" en Leticia Campos (coord.) La realidad económica actual y las corrientes teóricas de su interpretación: un debate inicial. México IIE-UNAM y Plaza y Valdés.
- Hiernaux - Nicolas Daniel. (2003). "Cosmopolitanismo y exclusión en las ciudades globales". En *Pobreza Urbana. Perspectivas globales, nacionales y locales*. México. CEMAPEN / Gobierno del Estado de México / Miguel Ángel Porrúa / pp:59-70.
- Hiernaux - Nicolas Daniel, (2004) "Miradas egocéntricas y exocéntricas sobre la periferia de las ciudades". *Revista de la Universidad de Guadalajara*, No 32, Verano 2004.
- Hiernaux - Nicolas Daniel, (2006) "Geografía del turismo" en Hiernaux, Daniel y Lindon, Alicia (Directores), *Tratado de Geografía Humana*, México, Antrophos-UAM.
- Hiernaux, Daniel y Lindon, Alicia "Introducción (2006): La Geografía Humana, un camino a recorrer". en Hiernaux, Daniel y Lindon, Alicia (Directores), *Tratado de Geografía Humana*, México, Antrophos-UAM.
- Higuera Bonfil, Antonio, 2002. *Quintana Roo entre tiempos. Política, poblamiento y explotación forestal 1872-1925*. Universidad de Quintana Roo-instituto Quintanarroense de la Cultura. 2a Edición.
- Rosengaus, Moshinski, Jiménez, Martí y Conde, Ma. Teresa. (2003). *Atlas climatológico de ciclones tropicales en México*. México, CENAPRED y CNA.
- Instituto de Investigaciones Turísticas de la Universidad La Salle Cancún (2005) *Análisis de los flujos migratorios y evaluación de los impactos económicos y sociales de la migración en la zona norte del Estado*. Enero de 2005.
- INEGI. (2000a). *Censo General de Población y Vivienda 2000*.
- INEGI. (2000b). *Censo Económico de 2000*.
- INEGI. (2002). *Anuario Estadístico e Quintana Roo*



INEGI. (2004) Anuario Estadístico de Quintana Roo

INEGI. (2006). *II Censo de Población y Vivienda 2005*. 13 de febrero de 2006. Sitio del INEGI en Internet: (<http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/conteos/conteo2005/default.asp?c=6224>)

INEGI (2009). *Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica*. Consultado en Abril, 02, 2009. Disponible en: <http://mapserver.inegi.org.mx/AHL/realizaBusquedaurl.do?cvegeo=230040053>.

Jiménez Martínez, Alfonso de J. (1992). *Turismo: Estructura y Desarrollo*. México. MacGraw Hill. 2ª Ed.

Jiménez Martínez, Alfonso. (1998). *Desarrollo Turístico y sustentabilidad. El caso de México*. México. Ed. Miguel Ángel Porrúa / Universidad Intercontinental. Segunda edición

Jiménez Martínez, Alfonso, (2005). *Una Aproximación a la conceptualización del turismo a partir de la Teoría General de Sistemas*. México. Editorial Miguel Ángel Porrúa / Universidad del Caribe.

Jiménez , Alfonso y Sosa, Pricila. (2008) "Coktail Cancún' Impactos del turismo en una comunidad local" en Osorio García, Maribel y Castillo Nechar, Marcelino, *Entrono del Turismo. Perspectivas* Vol. 3, México, UAEM.

Jordán, Erik, 1993. Atlas de los arrecifes coralinos del Caribe Mexicano. México, Instituto de Ciencias del Mar y Limnología, UNAM y Centro de Investigaciones de Quintana Roo.

Klein, Naomi (2007) *La doctrina del Shock*, Paídos.

Klein, Ross (2002). Cruise ship blues : the underside of the cruise ship industry. New society publishers

Ken, H (2007) *Análisis del turismo sustentable en Majahual a traves de indicadores*. Tesis de licenciatura, Universidad de Quintana Roo, campus Cozumel, México.

Landa, Rosalva, Magaña, Víctor y Neri, Carolina, 2008. Agua y clima: elementos para la adaptación al cambio climático. SEMARNAT-UNAM-Centro de Ciencias de la atmósfera. México.

Lozato-Giotart, Jean Pierre (1990) *Geografía del turismo*. Colección Geografía, España.

Luck, Michael; Maher, Patrick and Steward, Emma (Eds). 2010Cruise Tourism in polar regions. Promotin Enviromental and social sustainability? Earthscan.



- Lundson, Les y Page, Stephen(2004) en “Cruise Ships. Deterritorialized destinations”.en Lundson. Les y Page, Stephen.*Tourism and Transport. Issues and agenda for the new millennium*. Advances in tourism research series. Netherlands-USA-UK. Elsevier.
- Macías, Carlos (2006). *El Caribe Mexicano. Origen y Conformación, siglos XVI y XVII*. UQROO-Porrúa. México, D.F.
- Macías, Richard (2009) “Cancún y el Caribe Mexicano. Los avatares de una marca turística global”. En Macías, Richard y Pérez, Raúl. *Cancun: Los avatares de una marca turística global*. UQROO-Bonilla Artiga Editores. México, D.F. pp163-224.
- Mancini, Marc (2004) *Cruising: a guide to the cruise line industry*. Canada. Thompson, Delmar Learning.
- Martínez, Claudia. “Configuración territorial del turismo en las costas de la isla de Cozumel” en UQROO-CAT Teoría y Praxis, Año 4 No 5, 2008. 343-357.
- Marcherena, M, 1998. La reconversión del turismo de litoral en el espacio mediterráneo” en *Turismo, territorio y estrategias de desarrollo*. Actas de la Jornada de Turismo. Universidad de Girona, 2 de marzo-1 de abril de 1998.
- Medina, Laurie.” Commodizing culture.Tourism and Maya Identity”. en *Annals of Tourism Research*, Vol. 30, No. 2, 2003. pp. 353–368, 2003.
- Mercado Inmobiliario Turístico, MINT, 2008. Conferencias. Consultado en Abril, 02, 2009. Disponible en:
http://www.tradex.com.mx/conferencias_MINT08 /conferencias.html
- Mesplier, Alain.(2000). Geografía del Turismo en el Mundo. España, Ed. Síntesis.
- Molina, Sergio (2006) El posturismo. Turismo y posmodernidad. México, Trillas.
- Moncada, Pedro (2009a). *Diagnóstico sobre desarrollo urbano de la Zona Norte de Quintana Roo*. Instituto de Planeación de Desarrollo Urbano del Municipio de Benito Juárez (IMPLAN), Observatorio Urbano Local de la Ciudad de Cancún (OUL), Universidad del Caribe. Cancún, Quintana Roo, México. Avance de investigación.
- Moncada, Pedro (2009b). Moncada, Pedro. Entrevista realizada a Pedro Moncada el 12 de diciembre de 2009, bajo el tema de resultados económicos del proyecto Cancún.
- OIM (2008). Discusiones sobre la migración en el Caribe. Boletín de la Organización Internacional para las migraciones. 9 de diciembre de 2008. www.iom.int/jahia/Jahia/home. Fecha de consulta. 9 de septiembre de 2009.



- Olivares, Miguel Ángel. (2006). “*La administración en las empresas transnacionales: industria hotelera de Cancún*”: Reporte interno del Trabajo de investigación del Prof. Olivares en el Cuerpo Académico de Economía y Negocios de la Universidad del Caribe. Abril de 2006.
- Olivera Gómez, Adriana Y. y Campos Cámara, Bonnie, L. “Sustentabilidad social en la zona costera del estado de Quintana Roo, México. Playa del Carmen, un ejemplo”, en Campos Cámara, Bonnie L. (Coordinadora General, Castillo Villanueva, Lourdes y Velázquez Torres, David (Coordinadores) *Urbanización y Turismo*. México, UQROO-POMARES.
- OMT. (1997). “Reunión de Líderes del turismo sobre los efectos sociales del turismo”. *Informe Final*.
- OMT. (1998). *Introducción al Turismo*. España. OMT.
- OMT, (2007) Turismo de cruceros, situación actual y tendencias.
- OMT (2008) Barómetro.
http://www.unwto.org/facts/eng/pdf/barometer/UNWTO_Barom08_3_sp_LR.pdf
- Ortega Varcárcel (2000), José Los horizontes de la geografía. Barcelona. Ariel.
- Ortiz Pérez, Mario Arturo y de la Lanza Espino, Guadalupe. *Diferenciación del espacio costero de México: un inventario regional*. Instituto de Geografía, México, UNAM. Serie Textos Universitarios No. 3
- Osorio, Maribel.(2004) “Los servicios de alojamiento en México, Formación y distribución territorial” en Osorio, Maribel y Novo, Gerardo (Compiladores) *Entorno del Turismo. Perspectivas*. Toluca, México, Universidad Autónoma del Estado de México.
- Pearce, Douglas. (1987): *Tourism today: a geographical analysis*, Harlow, Longman.
- Pearce, Douglas (1988) *Desarrollo Turístico. Su planificación y ubicación geográfica*. Trillas, México.
- Pearce, Philip L. (1994) *Tourist-resident impacts: examples, explanation and emerging solutions*. En Editor William Theobald. Global Tourism. The next decade. London, Butterworth-Heinemann Ltd.
- Pearce, Philip L; Moscardo, Gianna y Ross, Glen (1996) *Tourism community relationships*. UK-USA-Japan, Pergamon.
- Peza, Alejandro (2009) “Formalizará Congreso Crédito para Playas”. *El periódico*, 14 de junio de 2009.



- Peza, Alejandro (2009a), "Descarta ceder a OPB lotes de Costa Maya" *El periódico*, 2 de julio de 2009.
- Pierre-Charles, Gérard (1998). *El Caribe Contemporáneo*. Siglo XXI.
- Polanco, D. (2008) *Análisis de la política turística y la inversión extranjera en la región Costa Maya: el caso de Majahual, Quintana Roo*. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales, Universidad de Quintana Roo, Chetumal, México.
- Posada, Miriam. *Desaprovecha México el mercado de cruceros. Cobra cuotas muy altas*. La Jornada, 6 de octubre de 2008.
- Propin, A. (2000). *Metodología*. México, UNAM-Instituto de Geografía. *Colección Temas Selectos de Geografía de México*.
- Ramírez, Blanca (2003). *Modernidad, Posmodernidad, Globalidad y Territorio México*, UAM Unidad Xochimilco.
- Ramos, Martín. *Payo Obispo 1898-Chetumal 1998. A propósito del Centenario*. UQROO-Municipio de Othón P. Blanco.
- Riley, W. Roger (1995). *Prestige worthy tourism behavior*. *Annals of Tourism Research*. Vol. 22. No. 3. pp: 630-649.
- Robinson, Mike (2004). *Cultural Conflict in Tourism: Inevitability and Inequality*. En Robinson, Mike and Boniface, Priscilla, Editores *Tourism and Cultural Conflict*, London, CABI Publishing.
- Rózga, Ryszard (2004). *Globalización, territorio y dilemas de planeación*. En Delgadillo Macías (Coordinador). *Planeación territorial, políticas públicas y desarrollo regional en México*. México, UNAM CRIM.
- Ruiz, Clemente (2008). *México, rediseño estratégico: nuevas regiones de competitividad*. En Delgadillo, Javier (Coordinador) *Política Territorial en México. Hacia un modelo de desarrollo basado en el territorio*. México, Plaza y Valdés.
- Salinas, Eros (2003). *Geografía y turismo*. Ed. Si-Mar. Bogotá, Colombia.
- Salazar-Vallejo, Sergio y González, Nora (1993). *Biodiversidad Marina y Costera de México*. México, Comisión Nacional de Conservación de la Biodiversidad.
- Salles, Paulo; Silva, Rodolfo; Sara Gutiérrez Carlos Alberto e Iturbe, Antonio (2006). *Atlas de Riesgo Oceanográfico, Quintana Roo*. México, CONACYT, COQCYT, UNAM, UQROO.
- Sanchez-Crispin, A y Propin, E. (2000). *Valoración medioambiental de los niveles de asimilación económica de la Riviera Mexicana: homogeneidad geográfica y heterogeneidad económica*.



Observatorio Medioambiental 2, Universidad Complutense.
Madrid, España.

Sánchez-Crispín, Álvaro (2005). *Principales rasgos geográficos del turismo en México*. En Geografía(s) de América Latina. Buenos Aires, Red Latinoamericana de la Unión Geográfica Internacional, Unión Geográfica de América Latina, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística y Centro de Estudios Humboldt.

Sánchez, Joan-Eugeni (1991). *Espacio, economía y sociedad*, Madrid, Siglo XXI.

Santos, Milton (1996). *De la totalidad al lugar*. Barcelona, Oikos-Tau

Santos, Milton (2000). *La naturaleza del espacio*. Barcelona, Ariel.

Santos, Milton (1999). *La naturaleza del espacio*. Barcelona, Ariel.

Schluter, Regina (2003). *Turismo Sustentable en áreas litorales. Consecuencias y retos del turismo de playa*. Ponencia presentada en el Congreso Internacional sobre el desarrollo del turismo sustentable., 21 al 23 de mayo de 2003. Instituto Tecnológico de Cancún. Cancún, Quintana Roo.

SECTUR-REDES (2000). *Estudio de Gran Visión del Turismo en México, Perspectiva 2020*. Reporte Analítico. México 2000.

SECTUR (2002). *Compendio Estadístico*.

SECTUR-SCT (2004). *Política Pública de Cruceros*.

SECTUR (2007). *Boletín Hechos y tendencias*. No. 71 y 72 de 2007.

SECTUR-SCT (2008). *Agenda para la competitividad de los puertos de cruceros de México y agendas por puerto*.

SEDUMA (2008). *Bitácora Ambiental*. Disponible en: <http://seduma.qroo.gob.mx/> Consultada en enero de 2009.

SEMARNAT-Universidad del Caribe (2004). *Una visión estatal de la educación ambiental, la capacitación para el desarrollo sustentable y la comunicación educativa 2002-2006*.

SEMARNAT (1997). *Primera comunicación nacional ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático*.

SEDETUR (2006). *Estadísticas por mes*.

SEMARNAT (2007). *Estrategia Nacional de Cambio Climático*. México,

Shaw, Gareth and Williams, Allan (2002). *Critical Issues in Tourism. A geographical perspective*. Oxford, United Kingdom, Blackwell Publishers.



- Sierra Sosa, Ligia (2006). *Un acercamiento a los conceptos de migración y mercado de trabajo en un contexto urbano*. En Sierra Sosa, Ligia y Roberto Jiménez, Julio (Coordinadores), *Migración, trabajo y medio ambiente. Acercamientos teóricos de las ciencias sociales desde el caribe mexicano*. UQROO-Plaza y Valdés.
- Sosa, Pricila y Jiménez, Alfonso. *Crónica de un conflicto anunciado [o (de-nunciado)]: el caso de Playa Delfines*. En Cañada, Ernest (Coordinador). *Turismo en Centroamérica: un nuevo escenario de conflictividad*. Alba Sur, Managua Nicaragua.
- TRADEX (2008). Disponible en: www.tradex.com.mx/Mint-08/conferencias.phpv. Consultada el 30 de julio 2008.
- Torres, Felipe; Rozga, Rizard; García, Armando y Delgadillo, Javier (2009) *Técnicas para el análisis regional. Desarrollo y aplicaciones*. México, Trillas.
- Torres Rebecca (2002). *Cancun's tourism development from a fordist spectrum of analysis*. *Tourist Studies*. Vol 2 (1) pp: 87-116. London. SAGE publications.
- Torres, Rebeca, Janet D Momsen (2005). *Gringolandia: The Construction of a New Tourist Space in Mexico*. Association of American Geographers. *Annals of the Association of American Geographers*, 95(2), June 2005.
- Torres, Felipe (2006). *Los espacios de reserva y el desarrollo regional*. En Torres Torres, Felipe y Gasca Zamora, José (Coord), *Los espacios de reserva en la expansión global del capital*. México, UNAM- Facultad de Economía-Instituto de Geografía-Plaza y Valdés.
- UQROO (1983) *Atlas de Costa Maya*.
- Universidad del Caribe (2009). *Diseño de estrategias para el impulso a la competitividad de la industria de cruceros en México*. Estudio realizado para SECTUR.
- Vanegas, Marisol (2009). *Quién Gana y quién pierde en el negocio del turismo, una aproximación al modelo de desarrollo turístico mexicano. El caso Cancún. 2009*. Fondo Mexicano de Conservación de la Naturaleza, México.
- Varillas, Adriana (2009). *Poca autonomía estatal con la Ley de Turismo*. En *El Periódico*, 22 de diciembre de 2009, p3.
- Villoro, Luis. (1996). *Sobre la identidad de los pueblos*. En Ruiz, Ramón Eduardo y Ruiz, Olivia Teresa (Coordinadores), *Reflexiones sobre la identidad de los pueblos*. México, El Colegio de la Frontera Norte.



- Yiannakis, Andrew, Gibson, Heather (1992). *Roles tourist play. Annals of tourism Research*. Vol. 19. pp:287-303.
- Yory, Carlos Mario (2007). *Topofilia o la dimensión poética del habitar*. San José de Bogotá, Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Colección Biblioteca Personal.
- Wilson, Tamara (2008). *Economic and Social Impacts of Tourism in Mexico. Latin American Perspectives*, 35(3). Riverside, May 2008.
- Wood, Robert (2000). "Caribbean cruise tourism". Globalization at sea. En *Annals of Tourism Research*, Vol 2 No 27 pp.345-370
- Wood, Robert (2004). *Cruise ships in the caribbean sea*. En Duval, David, Ed. *Tourism in the Caribbean. Trends, development, prospects* Rutledge, London.
- WTO-WMO-UNEP (2008). *Climate Change and Tourism. Responding to global change*. Madrid, Spain.
- WTO (2003). *Worldwide Cruise Ship Activity*.



ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Municipios de Quintana Roo y principales destinos turísticos	2
Ilustración 2. Estados que conforman el “Gran Caribe”	27
Ilustración 3. Número de turistas a destinos del Caribe (Cifras en miles)	34
Ilustración 4. Histórico de llegadas turísticas en el Caribe (1990-2008)	35
Ilustración 5. Estructura poblacional del municipio de Benito Juárez, 2005	42
Ilustración 6. Estructura poblacional de la ciudad de Cancún, 2005	42
Ilustración 7. Estructura poblacional del municipio de Solidaridad, 2005	43
Ilustración 8. Estructura poblacional de la ciudad de Playa del Carmen, 2005.....	43
Ilustración 9. Estructura poblacional del municipio de Othón P. Blanco, 2005.....	44
Ilustración 10. Estructura poblacional de la ciudad de Chetumal, 2005	44
Ilustración 11. Estructura poblacional del estado de Quintana Roo, 2005	45
Ilustración 12. Estructura poblacional de México (1950-2050).....	45
Ilustración 13. Principales destinos por el número de turistas recibidos: 1986-1996-2006. (Cifras en miles)	49
Ilustración 14. Número de turistas recibidos en los principales estados receptores: 1992-2002-2008. (Cifras en miles).....	50
Ilustración 15. Visitantes de cruceros al Caribe Mexicano, por destino (2005-2008).....	89
Ilustración 16. Mapa de ubicación de Majahual	94
Ilustración 17. Majahual y el municipio de Othón P. Blanco en el mapa de municipios de Quintana Roo.....	96
Ilustración 18. Municipio de Othón P. Blanco, sus localidades y otras ciudades importantes cercanas	97
Ilustración 19. Mapa de ubicación de Costa Maya y Majahual	99
Ilustración 20. Precipitación promedio en mm en Costa Maya	100
Ilustración 21. Temperatura promedio en Majahual	101
Ilustración 22. Mapa de ubicación de Majahual en la costa sur del Caribe Mexicano y la comunicación marítima hacia Yucatán	115
Ilustración 23. Usos del suelo y densidades en el proyecto Grand Costa Maya de FONATUR.....	124
Ilustración 24. Área para la ubicación del proyecto Grand Costa Maya (Al norte del muelle de cruceros)	125
Ilustración 25. Área para la ubicación del proyecto Grand Costa Maya (Sobre la costa y posterior a las lagunas)	126
Ilustración 26. Distribución de pasajeros cruceristas a Majahual y los principales destinos de cruceros de México (2001-2006).....	132
Ilustración 27. Distribución de arribos a Majahual y los principales destinos de cruceros de México (2001-2006)	132
Ilustración 28. Zonas de actividades y tours de visitantes de crucero que desembarcan en Majahual.....	136
Ilustración 29. Ubicación de las áreas de habitación de la población local en Majahual. Comparación de imágenes aéreas	147
Ilustración 30. Distribución actual de las zonas de vivienda en Majahual	148
Ilustración 31. Índice de masculinidad.....	172
Ilustración 32. Población de Majahual, por edades.....	173
Ilustración 33. Pirámide poblacional del municipio de Othón P. Blanco (2005).....	174
Ilustración 34. Pirámide poblacional de Majahual (2005)	175



Ilustración 35. Residentes de Majahual por edades	176
Ilustración 36. Distribución de los habitantes cuya última residencia fue en Quintana Roo, de acuerdo a su localidad de procedencia	178
Ilustración 37. Distribución de los habitantes cuya última residencia fue en Quintana Roo, de acuerdo a su localidad de origen	179
Ilustración 38. Comparativo de la distribución de extranjeros residentes en Majahual, de acuerdo a su país de origen	180
Ilustración 39. Distribución del estado de origen de los residentes, por motivo de su inmigración.....	182
Ilustración 40. Distribución de la localidad de procedencia (Quintana Roo) de los residentes, por motivo de su inmigración	182
Ilustración 41. Tiempo de residencia de los habitantes de Majahual.....	184
Ilustración 42. Distribución de las principales actividades laborales de los residentes.....	186
Ilustración 43. Comparativo de la distribución de las ocupaciones laborales de los residentes de Majahual	189
Ilustración 44. Distribución de la antigüedad en la actual ocupación de los residentes.....	190
Ilustración 45. Ingreso promedio mensual de los residentes de Majahual, por temporada	192
Ilustración 46. Porcentaje de residentes que cuentan con servicios de salud, por zona.....	193
Ilustración 47. Distribución del servicio médico al que acuden los residentes de Majahual.....	194
Ilustración 48. Distribución del servicio médico al que acuden los residentes de Majahual, por zona.....	196
Ilustración 49. Tipo de ocupación de la vivienda de los residentes de Majahual	197
Ilustración 50. Distribución de la situación de la vivienda de los residentes, por zona.....	199
Ilustración 51. Distribución del tipo de vivienda de los residentes de Majahual	201
Ilustración 52. Material de construcción de la vivienda en Majahual.....	203
Ilustración 53. Material de construcción de la vivienda en Majahual, por zona	204
Ilustración 54. Distribución de las viviendas de Majahual, de acuerdo a las personas que las ocupan.....	205
Ilustración 55. Número de personas con quienes se comparte la vivienda	206
Ilustración 56. Calidad de los servicios con los que cuenta la vivienda	208
Ilustración 57. Distribución de los diferentes componentes de la vivienda, por zona.....	209
Ilustración 58. Residentes que cuentan con teléfono celular o de casa.....	211
Ilustración 59. Disponibilidad de aparatos electrónicos en la vivienda	211
Ilustración 60. Número de focos en la vivienda de los residentes, por zona.....	212
Ilustración 61. Relación Ingreso-con quién vive.....	204
Ilustración 62. Tipo de vivienda por tiempo de residencia.....	205



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Relación de la población de México, Quintana Roo y el Municipio Benito Juárez 1930-2005.....	37
Tabla 2.	Oferta de cuartos en el Caribe Mexicano	39
Tabla 3.	Histórico del número de turistas y oferta de cuartos en Cancún y la Riviera Maya (1996-2008).....	48
Tabla 4.	Evolución del crecimiento del número de turistas en Cancún, Riviera Maya, Los Cabos y Acapulco: 1986-2006. (Cifras en miles).....	48
Tabla 5.	Número de turistas recibidos en los principales estados receptores: 1992-2002-2008. (Cifras en miles).....	49
Tabla 6.	Grupos de cruceros y participación en la oferta mundial, 2007.....	76
Tabla 7.	Porcentaje de crecimiento del volumen de llegadas de cruceristas (1990-2005).....	83
Tabla 8.	Rutas de puertos de cruceros en México.....	85
Tabla 9.	Evolución de la demanda en México y otros destinos del Caribe (1980-2005).....	87
Tabla 10.	Arribos y visitantes de cruceros al Caribe Mexicano, por destino (2005-2008).....	89
Tabla 11.	Unidades de cobertura vegetal en Costa Maya, porcentajes	105
Tabla 12.	Fauna en Majahual	107
Tabla 13.	Especies presentes en Majahual, bajo algún estatus de protección.....	108
Tabla 14.	Posición de Majahual en los arribos de cruceros a los principales puertos de México	131
Tabla 15.	Número de habitantes de Majahual.....	173
Tabla 16.	Zonas de aplicación de encuestas en Majahual.....	175
Tabla 17.	Población encuestada, por género	176
Tabla 18.	Distribución de los principales estados de procedencia de los residentes de Majahual.....	180
Tabla 19.	Distribución de las principales actividades laborales de los habitantes, de acuerdo a su tiempo de residencia en Majahual	185
Tabla 20.	Distribución de la población vinculada laboralmente al turismo, por tiempo de residencia	187
Tabla 21.	Residentes que manifestaron ser empleados, y quienes estaban previamente vinculados a la actividad turística.....	189
Tabla 22.	Escolaridad de los residentes de Majahual y de municipios del Norte de Quintana Roo*.....	191
Tabla 23.	Distribución de la situación de la vivienda de los residentes, por zona	198
Tabla 24.	Distribución del tipo de vivienda de los residentes de Majahual, por zona.....	202