

LA CONFORMACIÓN DEL ESPACIO URBANO DE CANCÚN: UNA APROXIMACIÓN AL ESTUDIO DE LA SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL

Octavio Castillo Pavón¹
Alberto Javier Villar Calvo²

Resumen

El presente trabajo presenta una aproximación a los principales efectos derivados del impacto de la actividad turística en el proceso de conformación y estructuración de la ciudad de Cancún en las últimas décadas, como un caso emblemático de los Centros Turísticos Integralmente Planeados, que bajo la concepción de los Polos de Desarrollo fueron impulsados por políticas de Estado mexicano en la década de los años setenta del siglo pasado, como un esfuerzo para inducir procesos de desarrollo en regiones tradicionalmente atrasadas, lo cual ha impactado en la modificación y creación de nuevos sistemas urbanos.

Palabras clave: Espacio Urbano, Desarrollo Turístico, Segregación socio – espacial.

Abstract

This paper presents an approach to the main effects of the impact of tourism in the process of forming and structuring of the city of Cancun in recent decades, an emblematic case comprehensively planned tourist centers, which under the conception of development poles were driven by Mexican State policy in the decade of the seventies of the last century as an effort to induce traditionally backward regions development processes, which has impacted on modifying and creating new urban systems.

Key words: Urban Space, Tourism Development, socio - spatial segregation

¹ Profesor investigador adscrito al Centro de Investigación y Estudios Avanzados en Planeación Territorial de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la UAEMex, Maestro en Planeación Urbana y Regional, Estudiante del Doctorado en Urbanismo de la FaPUR- UAEMex.

² Profesor Investigador adscrito al Centro de Investigación y Estudios Avanzados en Planeación Territorial de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la UAEMex, Doctor en Urbanismo por la Universidad Politécnica de Madrid y Profesor del Doctorado en Urbanismo de la FaPUR- UAEMex

Introducción

El desarrollo turístico en México, y más concretamente el de la política institucional relacionada con este sector de la economía, es un fenómeno relativamente reciente, es sólo hasta 1933, que se crea la Comisión Nacional de Turismo que retoma la experiencia de la Comisión mixta para este mismo sector creada en 1928-, integrada por un consejo en el que, además de representantes del sector público participaba la iniciativa privada. Con base en esta experiencia, paulatinamente se desarrollará un marco institucional de actuación que regulará el desarrollo de esta actividad y se conformará una estructura organizacional de los distintos actores privados relacionados con ella (Booz, Allen y Hamilton, 1969).

Casi simultáneamente a estas iniciativas, a finales de los años 20s del siglo pasado, comienza la consolidación del primer polo turístico del país en el puerto de Acapulco con el establecimiento de los primeros vuelos comerciales, y el primer camino “moderno” de comunicación con la ciudad de México (ibid.), de una región que había quedado al margen del desarrollo económico del país, prácticamente desde la conclusión de la independencia y de la cancelación de los históricos desembarcos de la mítica “nao de china”.

A partir de entonces, el turismo se iría convirtiendo en una de las políticas de desarrollo económico fundamentales del estado Mexicano, y la conformación de polos turísticos en uno de los principales instrumentos para el desarrollo de las regiones que se encontraban al margen de los beneficios de la industrialización impulsada desde la década de los años 40 del siglo XX.

Estos polos de desarrollo, que tal vez representaron los primeros intentos por integrar las políticas de desarrollo urbano con las de desarrollo económico en el país, tendieron, sin embargo a reproducir las mismas contradicciones que podían observarse en los emergentes centros industriales, desde los primeros polos turísticos, en ellos se ha facilitado la segregación espacial y social. La precarización de los nuevos residentes no turistas se ha convertido en uno de los principales problemas para su propio desarrollo, asociado a los crecientes problemas para la dotación de infraestructura y equipamiento urbano para los pobladores; como lo señala Enríquez Acosta, en la dimensión urbana, “los enclaves (...) para el turismo construyen paisajes segregados y fragmentados de las ciudades, inhibiendo la planeación y la integración urbana” (2008).

Actualmente, uno de los ejemplos más significativos de esta realidad, en México, es Cancún, polo turístico que, paradójicamente, es el de mayor “éxito” económico y demográfico entre todas las iniciativas públicas emprendidas a partir de los años setenta para impulsar polos de desarrollo regional, a la vez que es uno de los ejemplos más reveladores de las condiciones de segregación socio-espacial que el turismo genera.

En efecto, esta ciudad fundada en 1975, ubicada en el Estado de Quintana Roo, es uno de los casos más emblemáticos en nuestro país, ha sido en la última década el principal destino turístico internacional en México, y uno de los más importante núcleos de atracción poblacional en el país, que lo ha llevado, en un lapso de poco más de treinta años, a pasar de una población menor a los 2,500 pobladores, a contar con una de alrededor de 550,000 habitantes INEGI (2005), con una afluencia turística que entre

2000 y 2008 presenta un promedio anual de poco más de 2.8 millones de visitantes, que con una estadía promedio en este periodo de 4.8 días por turista, representan una población constante adicional de casi 36 mil visitantes (cerca de un 6.5% de la población censal) (ver cuadros 1 y 2), en torno a los cuales gira la actividad económica de la ciudad, y a partir de ella su propio desarrollo urbano.

Esta dualidad demográfica, no sólo está marcada por el origen extranjero de la mayor parte de la población turística, cercana al 70% del total de la afluencia en lo que va del siglo, sino fundamentalmente por la propia dicotomía socioeconómica que en torno a la población de visitantes se ha ido conformando en el conjunto social de Cancún, y que se expresa con particular crudeza en la propia estructura socio-espacial de este centro de población que se muestra con un patrón de asentamiento altamente segregado.

Cuadro 1. Cancún: Estadía Hotelera 2000-2008 (llegada de turistas/turistas noche)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Total	5.07	4.87	4.70	4.65	4.70	4.64	4.72	4.8	3.81
Nacionales	3.89	3.77	3.77	3.70	3.76	3.68	3.76	3.8	2.78
Extranjeros	5.48	5.29	5.11	5.09	5.12	5.07	5.23	5.29	4.38

Fuente: Secretaría de Turismo:

http://www.fonatur.gob.mx/es/estadisticas/pdf/030_Actividad_hotelera_cat_2007-2008.pdf, y <http://www.fonatur.gob.mx/es/estadisticas/dir-estad.asp>

Cuadro 2. Cancún: Actividad Hotelera 2000-2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Cuartos Promedio	24,702	25,086	24,754	25,014	25,416	10,525	21,776	25,985	28,654
Porcentaje de Ocupación	73.84	71.35	65.52	69.91	76.25	78.70	73.52	71.20	67.82
Llegada de Turistas									
Total	3,043,242	2,986,489	2,826,922	3,057,327	3,367,956	3,072,413	2,431,748	3,003,839	1,002,209
Nacionales	789,155	808,275	861,477	980,110	1,037,203	938,233	844,806	982,243	361,595
Extranjeros	2,254,087	2,178,214	1,965,445	2,077,217	2,330,753	2,134,180	1,586,942	2,021,596	640,614
Turistas Noche									
Total	15,431,448	14,555,248	13,291,290	14,202,736	15,841,414	14,269,435	11,476,285	14,437,453	3,813,613
Nacionales	3,068,986	3,043,233	3,248,975	3,630,084	3,900,683	3,448,167	3,180,050	3,733,005	1,004,692
Extranjeros	12,362,462	11,512,015	10,042,315	10,572,652	11,940,731	10,821,268	8,296,235	10,704,448	2,808,921

Fuente: Secretaría de Turismo: http://www.fonatur.gob.mx/es/estadisticas/pdf/030_Actividad_hotelera_cat_2007-2008.pdf, y <http://www.fonatur.gob.mx/es/estadisticas/dir-estad.asp>

En este trabajo se asumirá, de acuerdo con Prévot Schapira (2001), que

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

La hipótesis de la que parte este trabajo, considera que la diferenciación de los espacios turísticos de los no-turísticos y la forma en que el actual patrón de crecimiento urbano de Cancún se ha venido comportando, derivó en la existencia de una creciente desigualdad socioeconómica y un incremento constante en la exclusión y en la segregación socio económica de la ciudad.

Nuestro objetivo general es mostrar los resultados socio-espaciales que trajo consigo el desarrollo de la base económica de una ciudad que ha estado soportada en la actividad turística, que se expresan en una agudización del proceso de segregación socio-espacial que, desde su fundación, ha caracterizado a este centro turístico, y que es observable a través de las condiciones materiales de vida de la población residente.

Este trabajo se organiza en tres apartados. En el primero se presenta un primer avance sobre el estado del conocimiento en torno a la discusión teórico-conceptual sobre los factores que determinan la segregación socio-espacial, haciendo particular énfasis en el caso de aquellos espacios urbanos que se desarrollan a partir del impulso de la actividad turística; a partir de esta revisión se incorporan los conceptos centrales y las variables utilizadas por diferentes autores en el estudio de la segregación socio-espacial, así como parte de las reflexiones actuales sobre el tema.

En el segundo se presenta una descripción del proceso de urbanización de Cancún, mostrando las características generales de la dinámica de ocupación territorial, los patrones de localización de los distintos sectores socioeconómicos y los rasgos generales de las condiciones materiales (urbanísticamente hablando), de vida de la población residente. Finalmente, en el tercero se exponen las condiciones actuales que presenta este polo turístico, entendidas como resultado de un proceso de urbanización que desde sus inicios parte de una lógica de segregación como premisa de su desarrollo.

Sobre la segregación socio - espacial

La segregación espacial, es un concepto que desde inicios del Siglo XX ha sido desarrollado por los estudios preocupados por el asentamiento y distribución espacial de la población en diversos ámbitos urbanos. La noción de segregación socioespacial en el sentido más clásico del término, se entiende como *“la existencia de una diferenciación o distribución desigual de ciertos grupos sociales al interior del espacio urbano”*, es decir, se refiere a la distinción espacial entre las áreas de residencia de grupos de población que viven dentro de una misma aglomeración (Brun, Jacques, 1994; 22).

Desde principios del siglo veinte, aparecieron estudios sobre el análisis de la segregación urbana cuya influencia en el estudio de este tema permaneció hasta el último tercio del siglo XX. En este contexto, destaca la Escuela de Sociología Urbana de Chicago, que se interesó en el tema con un enfoque hacia las minorías étnicas, y definió a la segregación como una concentración de tipos de población dentro de un territorio dado y se aplicó al estudio de la distribución espacial de minorías étnicas en grandes ciudades de Estados Unidos (McKenzie, 1925).

Desde esta perspectiva, el de la segregación es un concepto de carácter geográfico que presupone la posibilidad de identificar pautas o patrones territoriales de asentamiento, asociados a alguna característica particular de los grupos de población (nivel socioeconómico, nacionalidad, condiciones lingüísticas, religiosas, raciales, etc.),

que pueden dar lugar a formas de diferenciación o segmentación del espacio urbano. Esta categoría incorpora, implícitamente, la idea de que existe una correlación entre diferenciación social y espacial, de manera que la heterogeneidad social se vería, de un modo u otro, reflejada en el espacio (Bayona, 2007).

Este enfoque fue dominante durante buena parte del siglo XX y se extendió hasta el último tercio de éste en el campo de la geografía social, particularmente en los estudios para América Latina (Sabatini, 2003), para los cuales la segregación se entendía como la “ocupación del espacio por grupos diferentes [...] no distribuidos homogéneamente”, sino tendiendo a agruparse de acuerdo a características comunes de estatus socioeconómico, origen étnico, migratorio, religioso, etc. (Machado, 2001: 5). Es decir, que la segregación espacial era una categoría en el análisis sociológico que permitía el estudio de la división social del espacio.

Hacia los años setenta, revisando este paradigma, Castells en *«La Cuestión Urbana»* incorpora el concepto de segregación residencial, y, propone que este fenómeno sea entendido en sus dos dimensiones, como condición y como proceso, definiendo la segregación residencial urbana, como “la tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social entre ellas, entendiéndose esta disparidad no sólo en términos de diferencia, sino de jerarquía», «...estas disparidades tienden a perpetuarse debido a que condiciona en forma duradera la vida de los individuos porque implican una distribución desigual de oportunidades y beneficios» (Castells, 1996: 204).

A partir del decenio de los ochentas, la creciente manifestación del fenómeno de segregación urbana en la realidad urbana mundial, tanto en las ciudades de los países ricos como en los pobres, ha vuelto a colocar a éste como un tema prioritario de la sociología urbana, y a partir de las ideas expuestas desde la década anterior, se ha impulsado el desarrollo de una perspectiva que hace referencia a las condiciones internas de cada grupo social y a las diferencias entre ellos en un mismo territorio, a partir de esta visión el mismo Castells ha definido la segregación urbana como:

“la tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social entre ellas, entendiéndose esta disparidad no sólo en términos de diferencia, sino de jerarquía” (2004).

Desde una perspectiva similar, Rodríguez Vignoli (2001), considera que “la segregación significa la ausencia de interacción entre grupos sociales”, es decir que la segregación no sólo se expresa en términos geográficos con la distribución de grupos sociales homogéneos que coexisten funcionalmente en el espacio físico, en donde la propia existencia de cada uno de los grupos sociales se explicaría por la presencia de los demás, sino que desde esta interpretación, la segregación no asegura la existencia de los otros, al respecto, Valdés (2007) sostiene que la comprensión integral de la segregación residencial deberá incluir, tanto la dimensión territorial como el análisis del fenómeno social relacionado con la desigualdad.

En esta misma dirección, Sabatini (ibid.), considera que el concepto general de la segregación residencial asociado a la aglomeración en el espacio de familias de una misma condición social, sólo hace referencia a uno de los factores de este fenómeno; este autor establece la necesidad de plantear una *definición compuesta* de la segregación

que refleje tanto los impactos sociales y urbanos como lo relativo a la política pública, para ello define tres dimensiones en la segregación:

1. La proximidad física entre los espacios residenciales de los diferentes grupos sociales.
2. La homogeneidad social de las distintas subdivisiones territoriales en que se puede estructurar una ciudad.
3. El estigma territorial definido en función del prestigio o desprestigio social que adquieren las distintas áreas o barrios de cada ciudad.

Las dos primeras dimensiones se refieren a las condiciones objetivas, espaciales, de la segregación, mientras que la tercera tiene un carácter subjetivo que se refiere a las imágenes, percepciones, reputación y estigmas territoriales asignados por la población de la ciudad a algunos de sus vecindarios. En los extremos de esta dimensión subjetiva de la segregación, se generan dos procesos: el primero está relacionado con el crecimiento del sector inmobiliario urbano, que responde a la liberalización del mercado y, por tanto, a la llegada de grandes capitales que impulsan el desarrollo de zonas residenciales de poder adquisitivo alto; mientras que el segundo proceso se asocia tanto con antiguos asentamientos precarios, como con aquellos que han surgido en la periferia de las ciudades, en los que se concentra población desempleada o subempleada, políticamente marginada, donde surgen o se refuerzan los estigmas territoriales como la deserción escolar, delincuencia o venta de drogas, que los convierten en barrios discriminados que favorecen diferentes formas de desintegración social y la presencia de la llamada *nueva pobreza* (Vázquez, Padilla, 2000: 5)

Bajo esta perspectiva, el fenómeno geográfico juega un papel activo, y no es sólo el reflejo de las desigualdades socioeconómicas ya que, por un lado, las áreas residenciales segregadas favorecen los proceso de reproducción de las relaciones de producción, de la situación de clase y de los diferentes grupos sociales y, por el otro, como sostienen Sabatini, Cáceres y Cerda (2001), los grupos sociales recurren a la segregación para afirmar sus propias identidades sociales.

Esta interpretación parece estar fuertemente influida por la idea impulsada por Weber acerca de la noción de distribución desigual del prestigio, reputación y poder, para el abordaje del estudio de la segregación como forma de organización del territorio en una ciudad. Esta influencia aparece claramente explicitada en la aplicación del concepto de *espacio social* de Bordieu (2001), que permite unificar los dos abordajes teóricos de segregación (geográfica y social), e interpreta las distancias físicas como manifestación de desigualdades en el bienestar social, provocadas por las luchas entre las categorías por la apropiación de recursos materializados en la ciudad (Queiroz Ribeiro, 2003:165).

Turismo y segregación socio-espacial

El caso del turismo es un ejemplo paradigmático de una actividad económica, que convertida en el factor determinante en el desarrollo de una región, o una ciudad, deriva necesariamente en condiciones de segregación socio-espacial. De hecho el turismo en sí mismo implica, desde los orígenes históricos de esta actividad, la creación de espacios delimitados y apropiados para ejercitar la segregación social entre quienes pueden disfrutar de tiempos de ocio y los que cubren apenas sus necesidades básicas.

Esta ha sido una característica propia de la actividad turística, desde sus antecedentes más remotos, hasta la aparición del turismo moderno desarrollado a partir del siglo XIX, y del turismo de masas del siglo XX (Khatchikian, M., 2000). Fue una condición que pudo observarse en los centros urbanos que comenzaron a basar su economía en las actividades recreativas y de esparcimiento, tanto en estaciones balnearias de moda entre la burguesía de los países europeos del siglo XIX (como Biarritz, Deauville, Trouville y Cabourg en Francia), como en otros puertos del mundo en donde se replican estas experiencias, como fue el caso, en el continente americano de los Estados Unidos (por ejemplo la promoción inmobiliaria turística de la isla de Coronado en San Diego, al sur del estado de California a finales del siglo XIX) (.....), o incluso en los países latinoamericanos (como el Tigre Club en la provincia de Buenos Aires a principios del siglo XX, y más tarde el balneario de Mar del Plata) (Bouvet, Y. et alt., 2005: 65)

En el caso latinoamericano en particular, el desarrollo del turismo, desde sus inicios, estuvo acompañado por una marcada segregación socio-espacial entre los visitantes, la población local y los migrantes pobres que fueron atraídos por esta actividad, en la medida que los espacios turísticos organizaron un espacio de privilegio para las oligarquías locales, que contrastaba con el que fueron ocupando los sectores sociales desfavorecidos, tanto antiguos residentes como nuevos inmigrantes, que fueron recibidos para ponerlos a su servicio (idem: 66)

En este sentido, podemos sostener que, históricamente, en aquellos lugares en los que la actividad turística se ha convertido en la base del desarrollo económico de las ciudades y regiones, esta misma actividad se convierte en “el motor de la segregación socio-espacial” (Bouvet, Y. et alt., 2005: 66), derivando en la agudización de las desigualdades y en la aparición de nuevas formas de diferenciación, que se expresan tanto en el ámbito de la vida social como en la realidad territorial. Esto ha sido así desde los mismos inicios de la actividad turística, que nació como un servicio a las élites, y ha permanecido hasta ahora cuando esta actividad se ha masificado, y de ella disfrutaron amplios sectores sociales, terminando por generar nuevas formas de segregación socioespacial en los entornos urbanos y regionales.

En la actualidad, el turismo se ha convertido en uno de los sectores de la economía más importantes en el mundo, es la sexta actividad económica a nivel mundial con unas dimensiones muy similares al total de la actividad agrícola, y el primer mercado de servicios (Lew, Alan; 2008). En estas condiciones, durante las últimas décadas ha comenzado a emerger como un factor determinante en la configuración del territorio, y en particular en la conformación de aquellos espacios urbanos que se han especializado en ella.

Éste no es un hecho realmente novedoso, sino que tuvo sus inicios desde mediados del siglo XX con la aparición del turismo de masas, pero ha adquirido una relevancia particularmente importante a partir del impulso de las políticas neoliberales en el marco del proceso de globalización económica a finales del siglo XX, y ha estado relacionado con la aparición de nuevos agentes en el desarrollo de las regiones y en el establecimiento de políticas de inversión que han tendido a favorecer el desarrollo del turismo en detrimento de las condiciones de vida de la población local.

Como lo señala Beck (1998), la globalización ha implicado la articulación no sólo entre los actores locales e internacionales, sino la superposición de estos últimos con los propios Estados, quienes han tendido a someterse a las condiciones que aquellos les establecen, a través de una transnacionalidad de la economía que tiene como uno de sus actores principales al turismo, el cual no sólo impone formas de pensar e incluso una lengua, gustos e ideas comunes y acordes con el nuevo orden planetario, sino formas de utilización del espacio urbano, que reciclan la ciudad transformándola en su forma y contenido, de lugares para vivir en lugares para fantasear que desplazan las formas de vida la población local relegándolas a los espacios no turísticos (Dachary, A. y Amaiz B., S., 2004: 304 - 309).

Como resultado de este proceso, y con el respaldo abierto del poder político, se produce una creciente privatización de los espacios públicos por parte de las empresas dedicadas a la actividad turística y por la propia población flotante que elige estos lugares como sitios de recreo, que tienden a apropiarse tanto de los elementos emblemáticos de las ciudades (plazas, paseos, jardines, etc.), como de los espacios naturales (Díaz Orueta, F., 2004: 115)

Este modelo de desarrollo urbano basado en el turismo, particularmente en los centros de población que nacen ex profeso a partir de esta actividad, se despliega en el territorio sin dejar apenas lugar al desenvolvimiento de la vida comunitaria de la población residente, relegándola sólo a aquellos espacios ciudadanos de menor atractivo, generando, en una creciente segregación socio-espacial.

En estas condiciones, el crecimiento económico y demográfico de los centros turísticos, cargado de una gran diversidad cultural y étnica, no significa un mayor contacto entre los distintos grupos sociales, sino que más bien refuerza su aislamiento, lo que se pone de manifiesto, en un reforzamiento de la exclusión que a una inserción diferencial y polarizada en el mercado laboral, se añade una fragmentación del espacio urbano favorecida por un mercado inmobiliario que tiende a valorar las enormes diferencias que separan los desarrollos residenciales destinados a los visitantes respecto a las barriadas de los inmigrantes económicos de bajos ingresos. (Díaz Orueta, F., 2004: 126 y 127)

Estamos, en este sentido, ante un modelo económico y territorial que genera grandes desequilibrios ambientales y sociales, que mantiene al crecimiento económico, que no el desarrollo social, como único fundamento y justificación de supervivencia. Un crecimiento que, como lo señala Díaz Orueta, “conduce, irremediablemente, hacia una crisis profunda, tanto de naturaleza ambiental, como socioeconómica”, que pone en entredicho la propia viabilidad de un modelo de desarrollo basado en la actividad turística (2004: 127).

En la realidad de los países de economías emergentes, además de estos efectos, el turismo genera un doble impacto en el desarrollo del territorio, por una parte integra zonas originalmente deprimidas a “las economías de mercado en su versión más moderna”, y por otra genera condiciones que segregan económica, social y espacialmente a la población residente (Dachary, A. y Amaiz B., S., 2004: 311).

Esto es observable en realidades que se distinguen claramente por las diferencias mismas entre sus modelos económico, como son los casos cubano y mexicano. En el primero de ellos, las diferencias en los niveles de desarrollo entre las distintas regiones y entre el campo y la ciudad se han agudizado frente a las nuevas políticas de apertura económica, que posicionan favorablemente a las regiones y ciudades que están en condiciones de acoger a nuevos actores económicos, particularmente al turismo, ya sea por las condiciones de desarrollo de sus infraestructuras o por los recursos naturales que ofrecen (Iñiguez L. y Ravenet, Mariana, 2000: 29)

En esta situación, incluso lugares con recursos naturales sin condiciones de infraestructura favorables pero con un elevado valor ambiental o paisajístico fueron puntos prioritarios para tanto para inversiones estatales, particulares o mixtas, particularmente aquellos cuya localización geográfica, por encima de la disposición de infraestructura, se erige como una determinante para su desarrollo. La dinámica espacial resultante, particularmente en los polos de desarrollo vinculados al turismo, se caracteriza por la permanencia de desigualdades heredadas, a las que se les añaden otras nuevas, propias de la nueva realidad económica local y mundial (Iñiguez L. y Ravenet Mariana, 2000: 30 y 31).

El caso mexicano, por su parte, es una clara repetición de esta situación, que se puede observar tanto en los centros turísticos que se desarrollaron de manera espontánea en la costa del pacífico y del golfo de México en la primera mitad del siglo XX (Acapulco, Puerto Vallarta, Manzanillo y Veracruz), como el de los sitios turísticos integralmente planeados de los años setenta y ochenta (Cancún, Ixtapa, Loreto, Los Cabos entre los primeros y Bahías de Huatulco entre los segundos),

En todos ellos, el desarrollo de la actividad turística ha implicado una fuerte segregación socio-espacial entre las áreas turísticas y aquellas donde viven los residentes locales, esto se ve reflejado en todos los órdenes de la vida social, tanto por la apropiación de los frentes de playa, el desplazamiento constante de la población para “liberar” zonas para el desarrollo turístico, el acceso a los satisfactores básicos de servicios e infraestructuras urbanas, y hasta en la orientación misma de las políticas urbanas, que se dirigen fundamentalmente al desarrollo de las actividades turísticas más que a la satisfacción de las demandas sociales (Bringas R. N., 1999: 11 a 33)

El caso de Cancún

El surgimiento y desarrollo de Cancún se inscribe en el contexto de las políticas gubernamentales dirigidas a la creación de Los centros turísticos integralmente planeados que son, en el caso mexicano, una respuesta a la crisis del modelo económico basado en la sustitución de importaciones, intentando capitalizar la masificación que la actividad turística había alcanzado a mediados del siglo XX y la aparición del Caribe en el escenario del turismo mundial (Benseny, G. 2007: 25).

La política de los polos turísticos parte de la idea de impulsar, con nuevas actividades económicas, el desarrollo regional de zonas marginales del país con grandes vacíos poblacionales, que aún no habían logrado consolidar un proyecto propio de desarrollo, y se encontraban muy distantes de la meseta central, la principal región en concentración demográfica y en inversión productiva de México.

Partiendo de esta idea, la política de desarrollo de polos turísticos se centró en la posibilidad de ocupar y crear centros urbanos en zonas deprimidas y con baja densidad de población, que fungieran como impulsores del desarrollo en el oriente de la Península de Yucatán, al sur de la Península de Baja California y en la costa sur del país, todas ellas regiones con bajos niveles de desarrollo económico y social, iniciando con el proyecto de Cancún, como primer centro turístico integralmente planificado, localizado en el deprimido Territorio de Quintana Roo (Península de Yucatán), sobre el espacio litoral bañado por el Mar Caribe, continuando posteriormente con el desarrollo de los polos turísticos de Los Cabos, Loreto, Ixtapa- Zihuatanejo y Huatulco, en el Océano Pacífico (Benseny: 27).

El caso de Cancún, en el Estado de Quintana Roo, es uno de los más emblemáticos en nuestro país, en sólo tres lustros, su población creció cerca de 8.3 veces y en tres décadas pasó de ser un punto costero del Caribe prácticamente deshabitado, a ser la principal ciudad del estado de Quintana Roo representando por sí sola casi la mitad de toda la población estatal y el principal destino turístico en México.

En las últimas dos décadas, y sobre la base del desarrollo de la actividad turística, se han producido grandes transformaciones en este Estado, que ha convertido a ésta en su principal base económica alcanzando alrededor del 54% del PIB estatal (INEGI). A partir de ella, se han consolidado los principales centros urbanos del estado, que ahora presenta a dos de las ciudades con las mayores dinámicas de crecimiento del país, con tasas anuales, entre 1990 y 2005, del 8 % en Cancún y del 26% en Playa del Carmen, las cuales en conjunto han absorbido más del 50% del incremento de población estatal en ese mismo período (ver cuadro 3).

El proceso de urbanización registrado en la ciudad de Cancún, se inicia en la década de los 70, con el desarrollo inmobiliario de la zona denominada como “centro” que constituye el primer espacio urbano habitacional, ubicado entre las vialidades Bonampak, Tulum y López Portillo, que son los ejes estructuradores que delimitan el primer asentamiento formal en la ciudad, abarcando para 1975 una superficie aproximada de 277 hectáreas en las cuales se asentaba una población de alrededor de los 25,000 habitantes. (INEGI).

Cuadro 3: Cancún y Playa del Carmen: Crecimiento demográfico 1990-2005

Año	Total estatal	Cancún		Playa del Carmen	
	Población	Población	TCMA	Población	TCMA
1990	493,277	167,730		3,098	
1995	703,536	297,183	5.89	28,747	24.95
2000	874,963	397,191	9.00	43,613	30.27
2005	1,135,309	526,701	5.81	100,383	18.14
Incremento total 1990-2005	2,713,808	1,221,075	7.93	172,743	26.10

Fuente: INEGI: XI y XII Censo general de población y vivienda, y I y II Conteos de población y vivienda

Este espacio urbano original que conforma lo que podemos llamar el núcleo original de la ciudad de Cancún, se desbordó desde su nacimiento, como resultado de los flujos migratorios de trabajadores de la construcción atraídos por las masivas inversiones inmobiliarias que se impulsaron desde los primeros años del desarrollo turístico. Esta población se asentó de manera irregular fuera de los límites de crecimiento urbano previstos en el proyecto urbano original conformando una zona que se yuxtapuso a la anterior y a partir de la cual se conformaría lo que podemos llamar la ciudad de los trabajadores.

El proceso de expansión de este primer asentamiento se desarrolló hacia el norte de la zona centro, siguiendo el trayecto de las principales vialidades e incorporando, en tan sólo 3 años, 386 nuevas hectáreas al área urbana. En ese mismo período, se impulsa la primera etapa de desarrollo de la zona turística, la cual se construyó bajo un criterio de privatización de los atractivos naturales, que se han sujetado, de manera tolerada por las propias autoridades, a las necesidades que impone el desarrollo de las actividades recreativas asociadas a la zona hotelera.

El impulso de esta zona fue prioritario para la consolidación del proyecto económico de esta ciudad; su desarrollo sin embargo en nada correspondió, en términos de inversiones, con las necesidades que se desprendían de la expansión continua del área urbana y de las demandas propias de la población residente y de los nuevos flujos migratorios. Al contrario, su desarrollo implicó la multiplicación de las propias contradicciones observadas desde los primeros años de fundación del centro turístico y una agudización en las condiciones de vida de la población.

En este sentido, a la primera oleada inmigratoria de trabajadores de la construcción se sumaron pronto los primeros trabajadores de la hotelería, cuyo nivel de ingreso resultó insuficiente para acceder a las viviendas ofertadas en la zona planificada, lo que favoreció el crecimiento de nuevos asentamientos irregulares en Puerto Juárez, la otra cara de Cancún, que desde entonces, y hasta la fecha, ha presentado una dinámica explosiva de crecimiento con la incorporación de terrenos del ejido de Bonfil, en la parte interior de la laguna Nichupté (Córdoba y Ordóñez J. y García Fuentes A., 2003).

Siguiendo esta misma dinámica, en la década siguiente, la ciudad continúa con un crecimiento explosivo, principalmente hacia el norte del asentamiento original, apoyado sobre el eje de la Vialidad José López Portillo, y continuando con las dinámicas observadas en los años setenta. En esta década se duplica el total de la superficie urbana ocupando para 1987 una superficie total de 1,285 hectáreas en las que se aloja una población que a finales de década alcanza ya los 168,000 habitantes (ver cuadro 3), casi la tercera parte de la población total del estado, convirtiéndose para entonces Cancún en la principal aglomeración urbana de la entidad, incluso por encima de Chetumal, la capital estatal que para entonces alcanza poco más de 95 mil habitantes.

Para ese momento, las características que serán propias del desarrollo urbano de Cancún quedan establecidas, y se distinguen por la proliferación de fraccionamientos de vivienda unifamiliar y la aparición de vivienda dispersa en una zona periférica del noroeste de la ciudad, que crece sin control sobre el ejido Alfredo V. Bonfil, en terrenos que han sido comprados o vendidos de manera irregular, proceso que se desarrolla simultáneamente con el de la construcción de pequeños fraccionamientos privados, para población de altos y medianos ingresos, construidos en las zonas exclusivas de la

ciudad, principalmente en la primera periferia al suroeste de la zona centro y en partes de la zona turística.

Al iniciar la década de los 90, la ciudad de Cancún presenta un contorno urbano relativamente delimitado y compacto con densidades muy bajas y un patrón de crecimiento urbano expansivo, que consume grandes cantidades de suelo con una dinámica urbana y demográfica en constante crecimiento. Para el inicio de esta década, la ciudad abarca ya 2,420 hectáreas y al finalizar se expande sobre 4,057 hectáreas, casi el triple de la que ocupaba apenas una década antes, que en su mayor parte se ubica en la zona denominada “reserva norte”, que se convierte en la única alternativa planificada para alojar el nuevo crecimiento de la ciudad.

Esta fase de expansión urbana, va acompañada de la aparición de nuevos desarrollos inmobiliarios sobre la vialidad Tulúm, a la que se incorporan equipamientos y servicios que consolidan una nueva zona comercial, conformando un corredor urbano que se convierte en el espacio de servicios de los nuevos desarrollos populares del norponiente de la ciudad, transformando radicalmente la estructura y forma de la ciudad, y enfatizando aún más la diferenciación socio-económica del espacio urbano de Cancún. El crecimiento del área urbana registrado en la última década sobre la vialidad Tulúm, ha venido consolidando un nuevo polígono que a partir de sus tendencias actuales, parece configurar la futura expansión de la ciudad, teniendo como vértices; a esta misma vialidad y la vialidad López Portillo que delimitan el futuro crecimiento urbano de la ciudad hacia el noroeste, y que tiende a expandirse sobre el ejido Isla Mujeres.

El resultado de este proceso que alcanza ya poco más de tres décadas, y que fue definiendo sus rasgos característicos desde los primeros años del desarrollo de Cancún, es la existencia de una aglomeración urbana integrada por tres “ciudades” colindantes, diferenciadas urbanística y socioeconómicamente, y claramente segregadas social y funcionalmente: una para los turistas, otra para sectores medios y altos ingresos y la tercera para los trabajadores de menores ingresos.

De esta manera, se ha conformado un espacio claramente diferenciado y segregado socio-económicamente en el que, siguiendo las etapas de su expansión, es posible identificar una diferenciación marcada de las distintas zonas que la integran³. En ella, prácticamente todos los indicadores socio-económicos considerados para este trabajo muestran un espacio central y un área turística, en la que se presentan las mejores condiciones sociales, mientras que se ha configurado una periferia urbana que se extiende hacia el poniente y norponiente de éste en donde existen los mayores índices de marginalidad.

En términos generales podemos observar la conformación de dos anillos que se desenvuelven en todo el contorno norte y poniente del área central, en donde se presentan los mayores grados de segregación socio-espacial, medidos a partir de los niveles de educación, acceso a servicios urbanos, servicios de salud y el nivel de ingreso. En el primero de ellos, que comprende las super-manzanas ubicadas entre las avenidas López Portillo y 20 de Noviembre como límites sur y norte respectivamente, y las avenidas Chac-Mol y Tulum como límites surponiente y nororiente respectivamente,

³ Para efectos de este trabajo se consideran 13 variables socio-territoriales con base en las cuales se hace una primera aproximación a las condiciones de segregación socio-espacial prevalecientes en Cancún a partir de los datos de 2005, (ver anexo metodológico)

se observan grados de segregación medio, que sin embargo muestran bajos estándares en los niveles de educación, cobertura de servicios de agua cercanos al 50% de la población y condiciones de ingreso en las que entre el 30 y 50% de la población recibe menos de 2 VSM (ver Figuras 1-6).

Al norte y poniente de este anillo, se ubican las zonas con los mayores índices de segregación espacial y las que presentan una mayor dinámica de crecimiento demográfico y espacial, ésta abarca las super-manzanas que se ubican al noroeste de la avenida 20 de noviembre y al poniente de la Avenida Chac-Mol, en ella se presentan los más bajos índices de cobertura en educación, servicios de salud, agua y los menores niveles de ingreso con una población que entre el 50 y el 66% recibe menos de 2 VSM (ver Figuras 1-6).

En esta zona es en donde se ubica prácticamente la totalidad de los asentamientos irregulares de la ciudad y se observa la mayor dinámica de venta fraudulenta de predios, entre los asentamientos más poblados y los que presentan las peores condiciones de cobertura de servicios, infraestructura y menores ingresos están Chiapas Siglo XXI, en donde viven unas 22 mil personas; Cuna Maya, con aproximadamente 11 mil habitantes, y el Milagro, donde habitan 4 mil 500 personas (Humberto Aguilera, periódico Novedades de Quintana Roo, Febrero de 2008), y en particular las colonias Pescadores y Zetina Gasca, ambas situadas en la delegación de Puerto Morelos, y que con cerca de 10,000 habitantes son las que presentan los mayores rezagos en materia de infraestructura y servicios urbanos.

En conjunto, estas colonias y otros 28 asentamientos irregulares más, según la Comisión de Agua Potable y Alcantarillado (CAPA), albergan en la actualidad a alrededor de 67,000 personas que representa casi el 12% del total de la población reconocida por el INEGI.

En contraparte, las zonas centrales y turísticas presentan las mejores condiciones de vida en la ciudad. Ambas ofrecen prácticamente una cobertura total en servicios de salud y de infraestructura de agua, y en ellas se asienta la población con los más altos niveles de educación los mayores niveles de ingreso. En ellas además se ubican los servicios urbanos de mayor nivel, las mejores condiciones de vivienda y hacia ellas se dirigen la mayor parte de las inversiones públicas en infraestructura y equipamiento.

En síntesis, como una primera aproximación a las condiciones de segregación socio-espacial de Cancún, podríamos considerar que el proceso de urbanización de este centro turístico, se desarrolló siguiendo las pautas características de la realidad urbana del país en la cual se puede observar que el crecimiento periférico de la ciudad, se relaciona directamente con los grados de marginación más altos y en donde las condiciones materiales de vida de la población residente son cada vez más precarias, profundizando así los niveles de fragmentación y segregación socio-espacial en la ciudad.

En este sentido, el hecho de haber nacido como un centro urbano integralmente planeado no evitó que se reprodujeran las condiciones de segregación propias de las ciudades en el país y más bien parece que el soportar su desarrollo en la actividad del turismo las ha agudizado y le ha impreso nuevas y más agudas condiciones de segregación socio-espacial y de diferenciación entre los distintos grupos sociales.

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

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

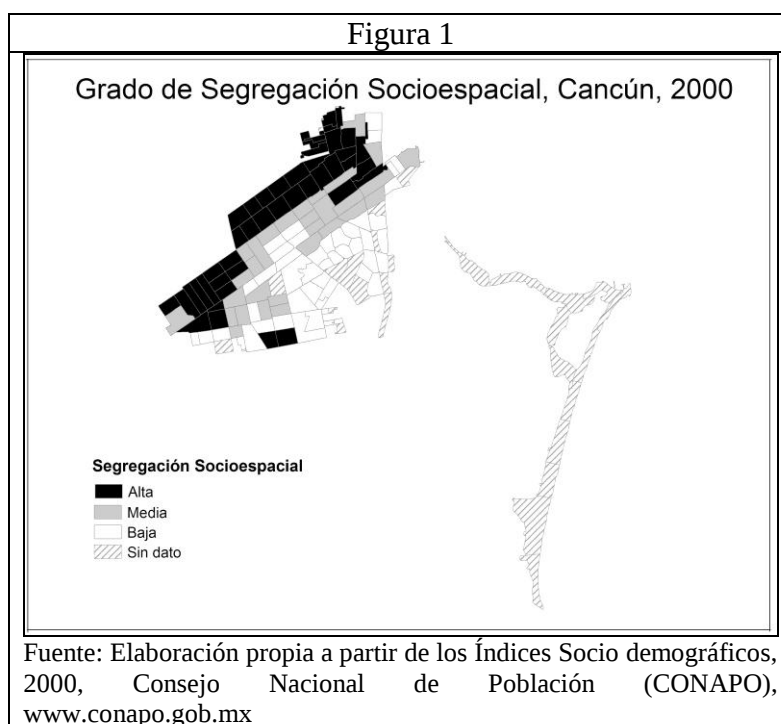
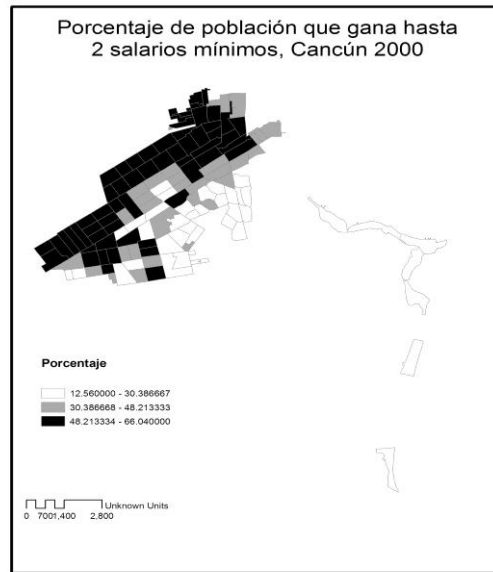
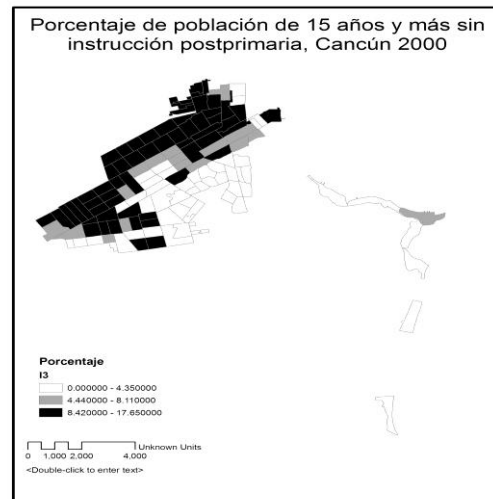


Figura 2:



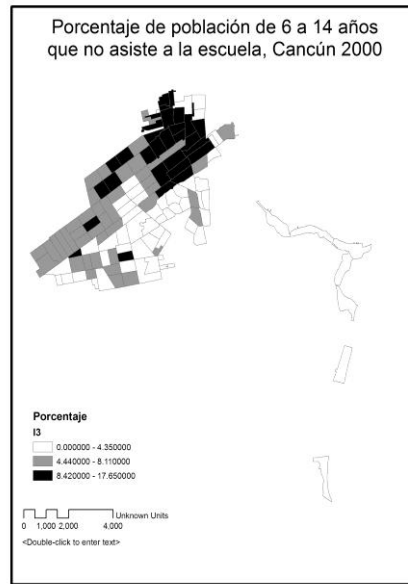
Fuente: Elaboración propia a partir de los Índices Socio demográficos, 2000, Consejo Nacional de Población (CONAPO), www.conapo.gob.mx

Figura 3



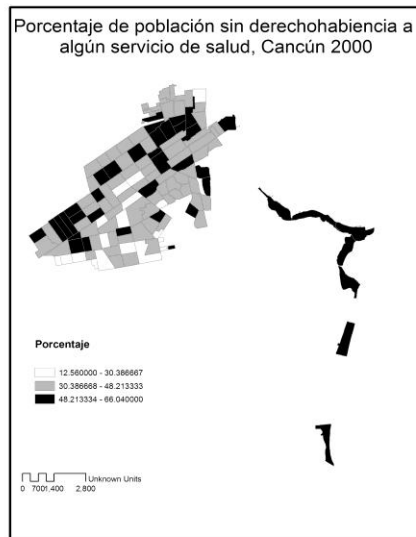
Fuente: Elaboración propia a partir de los Índices Socio demográficos, 2000, Consejo Nacional de Población (CONAPO), www.conapo.gob.mx

Figura 4



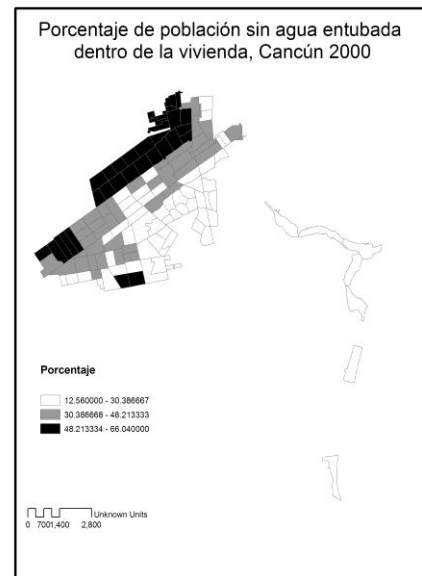
Fuente: Elaboración propia a partir de los Índices Socio demográficos, 2000, Consejo Nacional de Población (CONAPO), www.conapo.gob.mx

Figura 5



Fuente: Elaboración propia a partir de los Índices Socio demográficos, 2000, Consejo Nacional de Población (CONAPO), www.conapo.gob.mx

Figura 6:



Fuente: Elaboración propia a partir de los Índices Socio demográficos, 2000, Consejo Nacional de Población (CONAPO), www.conapo.gob.mx

Anexo metodológico

Para la medición de los procesos de expansión urbana y las condiciones de segregación socio espacial se siguieron los siguientes criterios metodológicos:

1.- Expansión del área urbana.

Para medir la expansión del área urbana se utilizó una metodología combinada de imágenes satelitales y cartografía vectorial del INEGI. Para el primer caso, se mide, con imágenes LANDSAT de 1985 y 2001, el cambio de la superficie del área urbana. Los polígonos de área urbana para 1995 y 2009 se obtuvieron del sistema de descargas del INEGI, que corresponden a sus propios cálculos.

Obtenidas las superficies para cada uno de los años de referencia, se calculó el crecimiento promedio anual de la superficie de las áreas urbanas de este lugar.

El Índice de Segregación Socioespacial se calculó a través del método de componentes principales, y se clasificó utilizando el teorema de *Dalénius y Hodges* en tres categorías: alta, media y baja. La construcción de este índice, parte del supuesto de que existen grupos sociales que, debido al modelo de desarrollo, son segregados social y espacialmente de los medios necesarios para desarrollarse en una vida digna.

Las variables⁴ que se seleccionaron fueron:

1. Porcentaje de población sin derechohabencia a los servicios de salud
2. Porcentaje de hijos fallecidos para las mujeres entre 15 y 49 años de edad
3. Porcentaje de la población de 6 a 14 años que no asiste a la escuela
4. Porcentaje de la población de 15 años y más sin instrucción postprimaria
5. Porcentaje de viviendas particulares sin drenaje
6. Porcentaje de viviendas particulares sin agua entubada dentro de la vivienda
7. Porcentaje de viviendas particulares con techos de materiales ligeros, naturales o precarios
8. Porcentaje de viviendas sin refrigerador
9. Porcentaje de viviendas particulares con algún nivel de hacinamiento
10. Porcentaje de población ocupada que gana hasta 5 salarios mínimos mensuales
11. Porcentaje de población ocupada que trabaja más de 41 horas semanales
12. Porcentaje de población ocupada que trabaja por su cuenta
13. Distancia a las zonas de trabajo

Las primeras, nueve variables fueron seleccionadas del *Índice de Marginación Urbana* del Consejo Nacional de Población CONAPO, y las cuatro restantes se construyeron a partir de la información censal por Área Geoestadística Básica del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática INEGI.

Las cuatro variables propias se estructuraron a partir de los siguientes criterios: 1) la línea de pobreza de ingresos fijada en este trabajo se construyó a partir de un límite máximo de 5 salarios mínimos, que, en una ciudad turística como Cancún, apenas permite sobrevivir a una familia promedio; 2) trabajar más de 41 horas semanales implica, para las personas ocupadas, una sobreexplotación del trabajo que les impide vivir mejor; 3) trabajar por su cuenta, al igual que la anterior variable, supone una fragilidad en contraste con los que tienen un empleo fijo; y 4) la distancia a los centros de trabajo dificulta o facilita las condiciones de vida y reduce el tiempo de desplazamiento para el desarrollo de las actividades productivas.

⁴ Dado que la varianza total explicada acumulada para el segundo factor supera 70%, se comprueba la pertinencia de las variables elegidas para construir el Índice de Segregación Social

Bibliografía

- Alegría, Tito, (2008), Segregación Socio-espacial Urbana, El Caso de Tijuana, Estudios Demográficos y Urbanos. Vol., 9, N° 2, mayo – agosto, El Colegio de México.
- Ariza, Marina y Patricio Solís. (2009). Dinámica socioeconómica y segregación espacial en tres áreas metropolitanas de México, 1990 y 2000. *Estudios Sociológicos*, Vol. XXVII, no. 1: 171-209. México: El Colegio de México.
- Bayona I Carrasco, Jordi (2007), „La segregación residencial de la población extranjera en Barcelona: ¿una segregación fragmentada?, en *Revista Scripta Nova*, vol. XI, n 235, Barcelona, Centre d'Estudis Demogràfics y Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona.
- Beck, Ulrich (1998), ¿Qué es la globalización? Falacias del globalismo, respuestas a la globalización. Paidós, Barcelona
- Benseny, Graciela El turismo en México. Apreciaciones sobre el turismo en espacio litoral, en: Aportes y Transferencias, Vol. 11, Núm. 2, 2007, Universidad Nacional de Mar del Plata pp. 13-34
- Booz, Allen y Hamilton de México (1969), Estudio general del desarrollo del turismo en México, Impulsora de Empresas Turísticas, México.
- Bouvet Yvonne, Desse René-Paul, Morell, Patricia y Villar María del Carmen (2005), Mar del Plata (Argentina): La ciudad balnearia de los porteños en el Atlántico Suroccidental, en: Investigaciones Geográficas (Esp), No. 036, Universidad de Alicante, Alicante, España, pp: 61-80
- Bringas Rábago, Nora (1999), Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del pacífico mexicano, en: Región y Sociedad, enero-junio, año/vol XI, número 017, Colegio de Sonora, Sonora, México.
- Dachary, Alfredo César y Amaíz Burne, Stella Maris (2004), Globalización y turismo ¿dos caras de una misma moneda?, en: Estudios y Perspectivas en Turismo, Vol. XIII, Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos, Argentina, pp. 303 – 315
- Díaz Orueta, Fernando (2004), Turismo, urbanización y cambio social, en: Revista Argentina de Sociología, mayo-junio, año/vol. 2, Número 002, Consejo de profesionales de Sociología, Buenos Aires, Argentina, pp. 115-127
- Enriquez, Acosta, J. A. (2008) “Las nuevas ciudades para el turismo el caso de Puerto Peñasco, Sonora, México”, en Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. XII, N° 270, agosto 2008.

Quivera2011-1

- Iñiguez Luisa. y Ravenet Mariana, (2000), Precedencias y efectos de los procesos de la década del 90 en las desigualdades espaciales y sociales en Cuba, Centro de Estudios de Salud y Bienestar Humanos. Universidad de la Habana, La Habana, www.uh.cu/centros/cesbh/Archivos/bvirtual/Luisa1.pdf
- Khatchikian, Miguel (2000): Historia del turismo, Universidad de San Martín de Porres, Lima
- Lew, Alan; Hall, C. Michael, Timothy Dallen J. (2008), World Geography of Travel and Tourism: A Regional Approach / Elsevier Science, Burlington, MA, USA
- Park, R., Burgess, E. y Mckenzie, (1925). *The City*. University of Chicago Press. Chicago.
- Prévot-Shapira, Marie-France. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. En *Perfiles latinoamericanos*, no. 19. México: FLACSO.
- Rodríguez Vignoli, J (2001) Segregación Residencial socioeconómica ¿qué es?, ¿cómo se mide?, ¿qué está pasando?, ¿importa?. Serie Población y Desarrollo No.16. CEPAL-ECLAC, Santiago de Chile.
- Rodríguez, Gonzalo, (2008), Segregación Residencial socioeconómica en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires Dimensiones y Cambios entre 1901 y 2001. Población de Buenos Aires 2005, Vol. 5, N°. 8, pp. 7-30.
- Sabatini, Francisco; Cáceres, Gonzalo y Jorge Cerda. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las últimas tres décadas y posibles cursos de acción. *Eure*, Vol. 27 No. 82. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile. Disponible en: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=0250-71612001008200002&lng=es&nrm=iso (25 de marzo de 2009).
- Salazar Canché, Cristina G. y Moncada Jiménez, Pedro (2009), “Análisis de los principales mercados emisores de turismo a Cancún”, en: Boletín Turístico de Cancún, Vol. 2, No.1, Universidad del Caribe y Asociación de Hoteles de Cancún, Cancún, México
- Secretaría de Turismo (Sectur)
http://www.fonatur.gob.mx/es/estadisticas/pdf/030_Actividad_hotelera_cat_2007-2008.pdf, y <http://www.fonatur.gob.mx/es/estadisticas/dir-estad.asp>
- Valdés, E. (2007) Fragmentación y segregación urbana. Aportes teóricos para el análisis de casos en la ciudad de Córdoba en Revista Digital Alfilo, No18. Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina.
- Vilalta Perdomo, Carlos, J. (2008), Comentarios y mediciones sobre la segregación espacial en la Ciudad de México, Estudios Demográficos y Urbanos, Vol. 23, N°. 2 (68) pp. 375-413.