

Capítulo 33. Turismo, globalización y medio ambiente en el Caribe mexicano

*Juan Córdoba y Ordóñez**
*Ana García de Fuentes***

Resumen

Globalización y turismo adquieren la connotación de sinónimos en el Caribe mexicano, que en los últimos 30 años ha pasado de ser un territorio de frontera, prácticamente despoblado, a recibir más de seis millones de visitantes anuales.

A partir de los patrones de ocupación territorial generados por la actividad turística -identificados en trabajo de campo mediante un análisis fisionómico- se analizan algunas implicaciones de la compleja relación que guarda el turismo con el desarrollo, en términos humanos y no sólo económicos, y con el medio natural y cultural caracterizado en la región por una gran diversidad y, al mismo tiempo, por una gran fragilidad.

Palabras clave: Turismo, desarrollo, desarrollo humano, globalización, sustentabilidad, patrones de ocupación del territorio.

Introducción

El turismo es un vector de la globalización, porque promueve flujos financieros, de mercancías, de personas y de ideas a nivel planetario. En términos más específicos, se ha resaltado la importancia del turismo en relación con su impacto en la industria de la construcción, en los sistemas de transporte, el movimiento de

*Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física, Facultad de Geografía e Historia, Universidad Complutense de Madrid, Ciudad Universitaria, 28040, Madrid, España. E-mail: jcordoba@ghis.ucm.es.

**Departamento de Ecología Humana, CINVESTAV-Unidad Mérida, Antigua Carretera a Progreso Km. 6, 97310, Mérida, Yucatán, México. E-mail: agarcia@mda.cinvestav.mx.

divisas, la generación de empleos y la penetración de empresas transnacionales y de modelos culturales exógenos (Hiernaux, 1989). En el escenario mundial, los flujos de turismo tienen un marcado componente Norte-Sur (Dollfus, 1990; Vera, et al., 1997; Veltz, 1999), desde países con elevado estándar económico y en los que la civilización del ocio forma parte de los modos de vida, hacia países en los que a menudo existen deficiencias básicas de bienestar social y en los que las condiciones de trabajo no permiten la concepción de un tiempo libre dedicado al ocio.

A nivel mundial, la actividad turística representó en el 2000 un movimiento de 693 millones de personas y de más de 463 mil millones de dólares americanos (WTO, 2001), siendo considerada como la actividad económica más dinámica del sector servicios y una de las más importantes actividades generadoras de riqueza a escala planetaria (OMT, 1998). En este contexto, México ha ido ganando posiciones entre los destinos turísticos más relevantes, llegando a situarse en el octavo lugar del ranking mundial por afluencia de viajeros en 2000, aunque aún está relegado al onceavo puesto por captación de divisas (WTO, 2002). Dentro del país, el estado de Quintana Roo es el principal receptor de turistas, con un 24% de la afluencia total de visitantes extranjeros (SECTUR, 2003).

El análisis del impacto del turismo en países que, como México, se tipifican como economías capitalistas emergentes (Dabat, 1994) tiene especial interés, porque en este tipo de países la dialéctica turismo/desarrollo puede tener un significado ambiguo. En este sentido, el acusado enfoque ambiental de ciencias como la Economía y la Ecología respecto a las consecuencias de las actividades humanas sobre el deterioro del medio olvida, a menudo, que el concepto francés original de “environnement” (entorno/contorno, en castellano, en sentido estricto) expresa la relación interactiva entre los grupos sociales y su entorno natural, resultando un medio ambiente simbiótico que es consecuencia de la acción de esos grupos sociales sobre el sustrato físico que los soporta y al que modelan con sus técnicas.

Esta tendencia ambientalista en los estudios sociales, que se ha justificado como un reencuentro entre la Economía y la Ecología hacia los años ochenta del pasado siglo, está incurriendo en neo-determinismos de tipo social que no se deberían justificar en un mundo libre (Córdoba *et al.*, 2000). La capitalización del medio natural y la fotosíntesis del grupo social propuestas por algunos investigadores (Sachs, 1993; Riechmann, 1995) es un claro reflejo de la subordinación de los intereses sociales a los intereses políticos y económicos en el mundo desarrollado y tiende a convertirse en lo que otros investigadores han denominado

el “invento avasallador” del hombre blanco para mantener su supremacía en el sistema global de relaciones (Escobar, 1995).

En esta dialéctica han surgido, desde los años setenta del siglo pasado, neologismos que carecen de una definición consensuada: los conceptos de desarrollo sostenible y de ecodesarrollo encuentran su paralelismo en nuestro campo de trabajo en conceptos como turismo sostenible y ecoturismo, cuya imprecisión es manifiesta cuando tratan de aplicarse en los países donde deberían tener mayor acogida.

Para algunos investigadores, las principales críticas a esta nueva intervención del Norte sobre el Sur se están produciendo en el campo de la Ecología política; Watts y McCarthy (1997), por ejemplo, sostienen que las críticas post-modernas al desarrollo pueden abrir una nueva vía a la extraordinaria complejidad de las relaciones que existen entre desarrollo y medio ambiente.

Sin embargo, los enfoques post-modernos no podrán resolver sus propios planteamientos si no aceptan que el diálogo localglobal pasa necesariamente por la consideración de las escalas medias que lo articulan, es decir, utilizando los enfoques regionales que propone la Geografía. En esta misma línea, se insiste en la idea de que los geógrafos también deberían esforzarse en retomar el viejo concepto francés de *environnement* (resultado de la relación simbiótica del ser humano con un medio que ya casi nunca es natural, porque está antropizado), tratando con precaución el neologismo ambientalista anglosajón que se antoja reduccionista cuando trata de identificar el concepto de “environment” sólo con los componentes no humanos del medio.

Algunas reflexiones sobre el turismo y el desarrollo en los países del Tercer Mundo

Las relaciones entre turismo y desarrollo parecen indiscutibles, aunque podrían serlo si se profundiza en el concepto de desarrollo, polémica en la que no se entrará.

Desde una perspectiva económica, el turismo es una actividad motora porque aporta recursos financieros, anima ciertas actividades económicas de forma directa (hotelería y otros servicios turísticos) o inducida (construcción, servicios en general) y, sobre todo, favorece la reconversión productiva. Desde una perspectiva social, el turismo también promueve serias transformaciones porque interviene activamente en la alteración de los modos de vida tradicionales y, principalmente, modifica la estructura socio-profesional.

Desde la perspectiva espacial, el turismo también es agente de desarrollo porque fomenta la modernización y creación de infraestructuras básicas en las que después se apoyarán otras actividades y porque lima las desigualdades regionales en la medida en que ciertas áreas pueden servirse de sus recursos patrimoniales (naturales y culturales) para paliar sus deficiencias de capitalización industrial o agropecuaria.

Desde el punto de vista geográfico, el turismo como motor de desarrollo regional ha sido bien estudiado en la cuenca mediterránea (Lozato-Giotart, 1990): hoy es bien sabido que el turismo ha tenido una influencia directa en el salto de países como España, Grecia o Portugal hacia el Primer Mundo (Fernández 1991a, 1991b); en estos mismos países y en otros, como Francia e Italia, el turismo ha permitido limar las desigualdades regionales debido al dinamismo económico y social que han introducido en regiones de escasa competitividad en el marco industrial (Friangialli, 1994).

También empieza a conocerse el papel del turismo como motor de desarrollo en el Tercer Mundo (Dickenson et al. 1996). En algunos países, como las pequeñas islas tropicales, se ha convertido en una nueva forma de especialización productiva que las ha insertado en el escenario global (Maldivas, Seychelles, Polinesia, Antillas, etc...), aún más cuando unen a este recurso su condición de paraísos fiscales (Bahamas, Cayman, etc...).

Sin embargo, en algunos países grandes del Tercer Mundo, la importancia del turismo se diluye debido a su interacción con otros elementos del sistema productivo y aunque su aportación al PIB sigue siendo creciente, ocurre como si en estos países el turismo no lograra tener ese papel de motor que les permita dar el salto hacia delante. México, Cuba, Brasil, Venezuela o Colombia en Latinoamérica; Marruecos, Túnez, Egipto o Turquía en el ámbito mediterráneo; Malasia, Tailandia o Indonesia en el Sudeste asiático son ejemplos de cómo las aportaciones del turismo se desvanecen, debido sin duda a problemas sociales, políticos y económicos que son estructurales y que impiden salir a sus pueblos del círculo de la pobreza.

Las relaciones entre turismo y desarrollo, no obstante, no se pueden generalizar más allá de estas consideraciones, debido sobre todo a dos hechos concretos: a) el grado de implantación de las actividades turísticas y el medio preexistente en el que se producen; b) la difícil evaluación de sus efectos, siendo éstos de consecuencias más cualitativas que cuantitativas.

Respecto al primer hecho, trabajos como los de Butler (1980) o el más reciente de FayóSolá (1996) apuntan que el turismo es una actividad cíclica, tanto desde el punto de vista diacrónico (el ciclo de la vida de Butler) como desde el

punto de vista productivo (modelos artesanales, fordiano y postfordiano). En esta misma línea hay que tener en cuenta, además, que el turismo, con independencia de su modelo productivo o de la etapa cíclica en la que se encuentre, es una actividad que se sobre impone a ecosistemas preexistentes; en este sentido podríamos hablar de un turismo fronterizo, que se instala sobre medios poco antropizados que pueden llegar a ser verdaderos espacios vírgenes, y un turismo que se sobre impone, en sentido estricto, a medios ya antropizados y que se suele considerar como una etapa más en el proceso de desarrollo económico y social.

Respecto a la segunda cuestión, hay una serie de impactos del turismo que deben evaluarse con cuidado porque si bien pueden ser positivos en el orden estadístico o macroeconómico, en el orden social y en escalas de detalle pueden ser nocivos o, por lo menos, no cuantificables. Podrían señalarse al menos dos grandes problemas en este sentido:

El turismo genera una monetarización exagerada en las sociedades donde se implanta sin que existan procesos de adaptación. Una de las manifestaciones de este problema es el encarecimiento de un suelo que antes no tenía valor y que produce ocupaciones y apropiaciones desordenadas. Otra manifestación es la aparición de nuevas necesidades y, en consecuencia, de nuevas privaciones que pueden desembocar en los efectos más perversos del desarrollo (migraciones descontroladas, delincuencia, prostitución, etc..) en sociedades que antes tenían sus propios mecanismos de equilibrio.

La capitalización del turismo valora esencialmente las plusvalías que genera, pero rara vez se detiene a contemplar el desgaste de los bienes raíces, esto es, del patrimonio natural y cultural que aportan las regiones como recursos endógenos. Si bien el deterioro del medio natural, a veces de forma irreversible, es tema de plena actualidad, también hay deterioro del patrimonio cultural: aculturación, industrialización del artesanado, cambios drásticos en los modos de vida tradicionales que adoptan perspectivas muy diversas, desde la perversión del empleo (subempleo, falta de cualificación...) a la desestructuración de las células familiares, hasta riesgos muy serios para el patrimonio histórico como evidencian las alarmas provocadas ya en Europa (torre de Pisa, cuevas de Altamira, Alhambra de Granada, etc...).

Todos estos argumentos hacen que sea muy difícil diagnosticar a largo plazo el papel del turismo como motor de desarrollo en los países capitalistas emergentes como México. Un análisis de detalle en la costa caribeña de Quintana Roo nos ha revelado que las contradicciones de la globalización son manifiestas.

El impacto regional del turismo en Quintana Roo

El estado de Quintana Roo, con una superficie de 50 843 km², es uno de los tres que configuran la península de Yucatán, una avanzadilla terrestre que separa al Golfo de México del mar Caribe.

Desde el punto de vista geográfico, la península de Yucatán tiene todas las especificidades que el mundo templado asigna a los territorios tropicales: desde una biodiversidad muy rica con un elevado componente de especies endémicas (Espejel, 1987), hasta contrastes sociales extremos que contraponen el 1.47% de la población con los salarios más elevados al 73.42% de la población con los salarios más bajos (INEGI, 2000). Como territorio mesoamericano, la península goza además de un patrimonio cultural que ha sobrevivido a varias oleadas colonizadoras, siendo actualmente uno de los principales refugios de la civilización maya. La península constituye, finalmente, una región marginal dentro de México, lo que ha potenciado su carácter de territorio fronterizo en todos los sentidos, desde la preservación de una amplia superficie de espacios protegidos hasta la puesta en marcha de ordenaciones territoriales faraónicas en el campo de la colonización agraria y más recientemente en el campo del turismo,

Dentro de la península, el estado de Quintana Roo ha sido históricamente un territorio de frontera por excelencia. Este hecho se ha visto potenciado por su medio natural de selva tropical, de difícil penetración, por su carencia de metales preciosos o de otros metales útiles a la industria, bases de la explotación colonial y decimonónica. Después de la independencia, a raíz de la Guerra de Castas (1847-1850), el territorio se convirtió en espacio de refugio para los mayas rebeldes y aún fue coto de caza de esclavos y hasta presidio político durante el porfiriato. Todos estos factores contribuyeron a la escasa integración del territorio no sólo en el ámbito mexicano sino en el estrictamente peninsular de forma que Quintana Roo no se constituyó en estado independiente de la federación mexicana hasta 1974.

En 1970 Quintana Roo tenía sólo 88 000 habitantes y si bien su densidad promedio era de 1.7 hab/km², la distribución de su población era muy desigual (SIC-DGE, 1970); el norte, salvo las islas de Cozumel y Mujeres, estaba prácticamente deshabitado, mientras que el centro mantenía un poblamiento indígena disperso; como resultado de las políticas de colonización dirigida, la mayor parte de la población se concentraba en el sur, donde se encontraba la capital del territorio federal. En cuanto al turismo, los antecedentes se remontan a 1950 cuando Estados Unidos establece en la isla de Cozumel un aeródromo de interés geopolítico, que es aprovechado por algunos visitantes con fines turísticos; en 1959 se

terminó la carretera que enlaza Yucatán con el resto de México y empresarios locales empezaron a construir algunos hoteles en Cozumel e Isla Mujeres; con la revolución cubana que cerró ese país al turismo, se incrementó el potencial de estas dos islas que son el precedente del futuro desarrollo de Cancún, cuyo primer hotel empezó a funcionar en 1974 (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 1987).

En treinta años, a partir del desarrollo de Cancún, se han producido grandes transformaciones en este estado, que ahora concentra los mayores crecimientos demográficos del país, con tasas anuales del 12% en Cancún a principios de la década de los noventa y de 17% en el municipio de Solidaridad para finales de esa década (INEGI, 1990, 1996 y 2000). Actualmente el litoral de Quintana Roo es la principal región turística de México y una de las más importantes del Caribe, con 4.6 millones de turistas en 2000, a los que se agrega 1.6 millones de visitantes que llegan en cruceros (Sectur, 2003). De acuerdo con cifras estatales, en 2001 se recibieron 7.1 millones de turistas y visitantes, a pesar de las condiciones adversas del entorno internacional; 4% más que en el 2000, confirmandose la posición del estado como el destino turístico más importante de México y el Caribe. La infraestructura hotelera creció 10% en el año, con una oferta de 52 269 cuartos de hotel y 8 000 más en construcción, además de ser el mayor receptor de cruceros del país, al concentrar el 58% de los turistas desembarcados (Hendricks, 2001).

En la construcción de la infraestructura turística en el ámbito de estudio destacan, a grandes rasgos, dos períodos:

- Las décadas de 1970 y 1980 corresponden al surgimiento y consolidación de Cancún, el mayor centro turístico del país. Este centro surgió y se desarrolló en el contexto de la planeación capitalista, bajo la política de creación de “polos de desarrollo regional”. Englobó un programa oficial de inversión y financiamiento a cargo del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, FONATUR, que dio lugar al nacimiento en la década de los setenta de un centro turístico de primer orden ligado a la rápida evolución de una concentración urbana, en un lugar hasta entonces despoblado (García, 1979). A principios de la década de 1980 se intensificó la construcción de hoteles en Cancún y el ámbito turístico de esta ciudad se expandió territorialmente, incluyendo la apertura de parques temáticos financiados por el estado, como Xel-Há y Xcaret, y alcanzando zonas arqueológicas en un triángulo que tiene como vértices el propio Cancún al norte, Tulum al sur y Chichén Itzá al este. Hasta fines de los años ochenta Cancún es el único centro urbano de esta región y los empla-

zamientos del litoral se limitan a cabañas, campings y pequeños hoteles de tipo popular.

- A partir de 1990 se inician cambios importantes con el desarrollo de una región turística de tipo lineal a lo largo del litoral. Esta nueva etapa tiene como antecedentes las políticas económicas neoliberales que empiezan a implementarse en el período gubernamental de Miguel de la Madrid (1982- 1988) y se desarrollan plenamente a partir del régimen de Salinas de Gortari (1988-1994), y de los impactos del huracán Gilberto (1985) que afectó severamente a Cancún, marcando una inflexión en su posterior evolución.

El Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999 (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 1993), planteó un cambio radical en la política turística de la región: mientras que Cancún quedaba definido como un centro para turismo masivo, basado en sistemas de mayoreo y de *charters* (y cada vez más especializado en “reventones” de adolescentes norteamericanos que allí pueden consumir alcohol celebrando sus graduación de educación media), el plan propuso el desarrollo de nuevos centros para un turismo más selectivo, más cercano a la naturaleza y relacionado con la conservación del entorno ambiental. Durante la década de 1990 se consolida así la llamada “Riviera Maya” extendida entre Cancún y Tulúm y, a partir del 2000, se inicia el desarrollo de la llamada “Costa Maya”, en el sur del estado y cuyo centro es Majahual, donde el criterio dominante es el de un turismo de baja intensidad, bajo el esquema del desarrollo sustentable (Figura 1).

Como consecuencia de estos desarrollos turísticos, en sólo treinta años, la estructura productiva de Quintana Roo ha cambiado drásticamente y se ha producido una auténtica redistribución del equilibrio regional: la región septentrional del estado, que albergaba en 1970 tan sólo el 22.10% de la población estatal, concentra en el 2000 el 65.74% de esta población, debido sobre todo a fenómenos de inmigración masiva (SICDGE, 1970; INEGI, 2000).

Algunos aspectos fisiónómicos del turismo en Quintana Roo

En los centros urbanos que se han desarrollado a expensas del turismo en el Caribe mexicano destacan tres aspectos: su carácter expansivo, de gran consumo de espacio; la privatización, que genera un acceso restringido a los atractivos tanto naturales como culturales; y la gran segregación social y funcional que aísla los espacios turísticos de su entorno.

En un trabajo preliminar se han llegado a diferenciar cuatro grandes patrones de ocupación turística (Córdoba y García, 2001):

1. Centros que son la manifestación de un turismo urbano consolidado. Entre ellos, Cancún, Playa del Carmen y Tulum son los más representativos, aunque se encuentran en un grado de evolución diferente.
2. Centros turísticos urbanos aislados, de los que serían más representativos Puerto Aventuras, Akumal y Chemuyil.
3. Focos puntuales de turismo urbano, formados por emplazamientos que llegan a ser de grandes dimensiones, como el Barceló Riviera Maya.
4. Centros ecoturísticos, en los que existe una cierta diversidad que va desde los ecoparques temáticos como Xcaret y Xel-Há hasta los postizos neolúdicos como el *Exploreal Kohunlich*, pasando por el modelo de Majahual, en pleno proceso de conformación.

Sucintas descripciones de estos patrones ayudan a comprender las dimensiones del fenómeno turístico y sobre todo su impacto regional y ambiental en un medio que era prácticamente virgen hace treinta años.

a) El caso de Cancún

Es ampliamente reconocido que el proceso de urbanización en ciudades tercermundistas tiene características específicas, entre las que destacan la segregación funcional y social, la inmigración masiva, un crecimiento explosivo, la existencia de grandes bolsas de marginación, el incremento progresivo en el déficit de servicios básicos, la demanda de grandes cantidades de recursos como agua y energía, la producción de grandes cantidades de desechos de elevada capacidad contaminante, la depredación de los ecosistemas locales, la vulnerabilidad social y el predominio de formas de gestión urbana verticales y estrechas que limitan la participación social (Dickenson, 1985; Milian, 1999). Estos problemas han sido detectados para ciudades turísticas litorales por investigadores como Hiernaux (1999), Arnaiz y Dachary (1994), Pierre y Giotart (1991) y Weise (1996), y en este mismo ámbito puede situarse a la ciudad de Cancún conceptualizada como una aglomeración urbana heterogénea desde el punto de vista poblacional y sometida a procesos de transculturación que son producto de la diversidad de estilos de vida, algunos de ellos relacionados con índices preocupantes de robos, prostitución y drogadicción.

De manera más específica, Cancún ha sido objeto de atención para algunos investigadores que se han preocupado por la sostenibilidad urbana y por las implicaciones ambientales del turismo. Oropeza (1999), citando a Restrepo (1995), ha resaltado que la ciudad de Cancún ha rebasado su capacidad de carga para una

población residente en un tejido urbano que carece de agua potable en un 25% y de drenaje en un 70% y que adolece además de deficiencias graves en los servicios de salud y de transporte. En el ámbito específico del deterioro ambiental, Weise (1996) ha denunciado problemas concretos como las agresiones a la laguna de Nichupté (implantación de bancos de materiales, rellenos indiscriminados para incrementar la superficie edificable), el inadecuado tratamiento de los residuos y en particular de las aguas negras y una excesiva pavimentación del cordón insular.

Cancún se concibió como un centro turístico de nivel internacional orientado a un turismo de masas y fundamentalmente dirigido al mercado norteamericano. En su diseño se pretendió evitar que la problemática de contrastes sociales existente conocida en otros centros (Río de Janeiro, Acapulco, etc..) afectara al turismo. Para ello FONATUR regularizó la propiedad de la tierra y realizó la traza urbana bajo un diseño que separa totalmente la zona destinada al turismo, de la ciudad denominada “de servicios”.

Cancún es la primera ciudad del país que nace totalmente planificada. Desde el punto de vista urbano se rompe con el patrón de la plaza central y se construye una zona habitacional de baja altura con un esquema de grandes avenidas donde se ubican los servicios; de ellas nacen calles angostas en forma de pequeños circuitos ejes sin transversales. Esta ciudad no tiene vista ni acceso al mar, ya que los terrenos costeros se mantienen en reserva para futuros proyectos.

Este espacio urbano habitacional se desbordó antes de su nacimiento, ya que los trabajadores de la construcción se asentaron de manera irregular fuera de los límites previstos para esta ciudad, que estaban determinados por la carretera de acceso desde Mérida. A esta primera oleada inmigratoria se sumaron pronto los primeros trabajadores de la hostelería, cuyo salario resultó insuficiente para acceder a las casas ofertadas en la zona planificada, lo que favoreció el crecimiento de Puerto Juárez, la otra cara de Cancún, la de asentamientos irregulares y dinámica explosiva hasta nuestros días, y a ella se ha sumado actualmente la venta de terrenos del ejido Bonfil en la parte interior de la Laguna de Nichupté.

El resultado es un aglomerado urbano que desde su origen presenta una zonificación precisa y en el que se yuxtaponen tres ciudades colindantes, pero claramente segregadas social y funcionalmente: una para los turistas, otra para los sectores medios y la tercera para los trabajadores menos favorecidos (Figura 2). La zona hotelera por su parte se ha construido bajo un criterio de privatización de los atractivos turísticos. Si bien las playas son territorio federal, los hoteles se construyen directamente sobre la franja de dunas, impidiendo la vista y el acceso a las playas. A diferencia de la mayor parte de los desarrollos turísticos europeos

y de los latinoamericanos de la primera mitad del siglo XX, cuyos planes de urbanización contemplan la existencia de avenidas litorales que se convierten en circuitos de paseo con una identidad indiscutible, y sobre los que se levantan los hoteles y servicios al turista, desembocando en ellos las principales avenidas de la ciudad, en Cancún la avenida principal se construyó detrás de los hoteles y sirve para comunicar a éstos con la ciudad y con los centros comerciales, de forma que carece de su función de paseo litoral y contribuye a aislar al turista del entorno.

El modelo de Cancún, de playas privadas, se asemeja al de Miami, pero llevado a sus máximas consecuencias, ya que el turista que accede por vía aérea a la ciudad no tiene contacto con ella ni con la población residente; para ésta, la zona turística está “controlada” de forma no oficial, pero sí bajo un esquema clasista que cuestiona y conmina a abandonar la zona a vendedores ambulantes o a la población trabajadora que no luce un look adecuado.

b) El caso de la Riviera Maya

Como ya se ha mencionado, durante la década de los noventa se produce la brutal expansión territorial de la hotelería en la región. Cancún ya cubría un frente costero de 18 km ocupado esencialmente por hoteles, pero en esta nueva etapa se consolida un contínuum hotelero-residencial de más de 130 km que alcanza a Tulúm.

Este litoral se está transformando de su concepto inicial de espacio de atractivos complementarios para turistas que tenían en Cancún su centro de hospedaje, y de alojamiento barato dirigido al turismo alternativo, para convertirse en un espacio destinado al turismo de élite. En el 2000 ofrecía 9 689 cuartos en 68 hoteles (frente a 21 925 cuartos en 115 hoteles de Cancún), de los cuales el 80% correspondía a las categorías de Gran Turismo y cinco estrellas frente al 69% de estas categorías en Cancún (Directorio de Hoteles de México, 2001).

El desarrollo urbano-turístico de esta franja litoral se inició con la construcción de Puerto Aventuras, donde se localizó la principal marina para yates del litoral Caribe mexicano, rodeada por un conjunto de edificios de departamentos de lujo de estilo mediterráneo.

La demanda de mano de obra para construir Puerto Aventuras, así como otros desarrollos habitacionales como Playacar y otros hoteles, favoreció una corriente migratoria que se asentó en Playa del Carmen, núcleo que hasta ese momento se mantenía como un pequeño puerto, cuya función principal era el transporte hacia Cozumel. Los asentamientos irregulares de Playa del Carmen generaron un proceso diferente al resto del litoral y, paradójicamente, la convirtieron en el destino preferido por otras corrientes turísticas, particularmente la

europea, ya que era el único centro turístico de la región donde se mantenía el contacto con la población local, coexistiendo espacios multifuncionales con acceso público a las playas a pesar de la inexistencia de un paseo costero. A diferencia del resto de las localidades turísticas de la región, la creciente especialización funcional y una relativa segregación se dieron en Playa del Carmen como parte de un proceso de mercado, en donde el área central se reconvirtió hacia el turismo y la población vendió sus terrenos una vez legalizados, trasladándose a las nuevas colonias situadas en la periferia.

El resultado de Playa del Carmen, a la que más recientemente se han adosado los complejos residenciales de alto nivel de Playacar, es el modelo más complejo de la colonización turística del Caribe mexicano y el más parecido a los procesos de refuncionalización urbana y redistribución social de los poblamientos turísticos mediterráneos (Figura 3).

En el resto de los asentamientos de la Riviera Maya prevalece un marcado proceso de segregación social y funcional, siguiendo el modelo de Cancún. Aquí la segregación se produce a ambos lados de la carretera Cancún-Chetumal que discurre a cuatro kilómetros del litoral: la franja ubicada entre la línea de costa y la carretera está ocupada y privatizada por los grandes hoteles y complejos residenciales y hoteleros, mientras que la población trabajadora pasa a vivir al otro lado de la carretera formando lo que hemos denominado ciudades gemelas. De esta forma, la Colonia J. Zetina Gasca es el apartheid de Puerto Morelos, Pueblo Aventuras el de Puerto Aventuras, Ciudad Akumal el de Akumal, Ciudad Chemuyil el de Chemuyil y el propio Tulum ha diferenciado ya su poblamiento interior del hotelero de la costa (Figura 4).

Esta ocupación intensiva y a menudo espontánea de espacios prácticamente vírgenes ha generado numerosos conflictos ambientales, de forma que uno de los problemas más graves de esta área es el serio deterioro del medio natural pre-existente. En el *Atlas de Procesos Territoriales de Yucatán*, el corredor Cancún-Tulum ha sido diagnosticado como un área de vulnerabilidad muy alta, con un nivel de impacto ambiental de moderado a muy alto, subrayándose que el geosistema turístico ha funcionado desarticuladamente tanto en lo social, como en lo económico y cultural, con impactos nocivos sobre el medio natural y humano (Oropeza, 1999). Esta misma autora señala que a lo largo del corredor se ha dado un crecimiento acelerado en zonas hoteleras y habitacionales a expensas de grandes áreas de vegetación que dejan al descubierto el suelo; con las lluvias, los materiales sueltos son arrastrados y depositados en los cuerpos de agua y humedales, alterando el delicado equilibrio ecológico. Por otro lado, se están destruyendo manglares y dunas, barreras naturales contra los huracanes y numerosas playas

pequeñas y aisladas se han convertido en receptáculo de todo tipo de desechos (Oropeza, 1999).

En otro orden de ideas, la extracción de arena y de otros materiales para la construcción ha provocado serios deterioros; un ejemplo evidente lo constituye el gran complejo denominado Calizas Industriales del Carmen (CALICA), dedicado a la extracción de calizas -que se exportan en su mayor parte a Estados Unidos- sobre un terreno superior a las 1 000 ha. Grupos ambientalistas sostienen que CALICA es un peligro porque destruye no sólo la vegetación sino también el manto freático; los explosivos utilizados afectan a las cavernas y a cámaras con vestigios arqueológicos y pinturas rupestres; la construcción del puerto para embarcar el material y que ahora también se utiliza ocasionalmente como escala de cruceros, ha creado además severos desajustes ecológicos en el área vecina de Xel-Há (Restrepo, 1995, cit. por Oropeza, 1999).

c) La novedad del ecoturismo

La creciente preocupación ambiental ha sido determinante para el surgimiento de una corriente turística que tiene como destino la naturaleza y que es actualmente objeto de una atención preferente a escala mundial. Así, ahora no sólo se habla de convertir al turismo en sustentable, sino que surgen términos como: turismo ecológico, turismo verde, turismo de la naturaleza, turismo de aventuras, ecoturismo y otros, como concreción de la sustentabilidad.

La Unión Mundial para la Naturaleza (UICN) ha definido este tipo de turismo como una modalidad ambientalmente responsable, consistente en viajar o visitar áreas naturales con poco disturbio relativo, con el fin de disfrutar, apreciar y estudiar los atractivos naturales (paisaje, flora, fauna), así como cualquier manifestación cultural (del presente y del pasado) que pueda encontrarse, a través de un proceso que promueve la conservación, tiene bajo impacto ambiental y cultural e involucra activa y socioeconómicamente a las poblaciones locales. Para otros autores como Brandón (1993), se trata de una modalidad de turismo que supone una mayor sensibilidad que provoca efectos menos negativos en el medio ambiente natural y cultural que el turismo masivo. En la práctica, debe considerarse, sin embargo, como un nuevo producto vendible con significativo impacto regional en el que destaca el incremento en el consumo de espacio y una justificación para privatizar el patrimonio local.¹ En este sentido es muy expeditiva la resolución 1998/40 de la ONU (1998) cuando admite, en su declaración del 2002 como Año Internacional del Ecoturismo, que pueden participar en su explotación “operadores extranjeros de diversa envergadura”, que son quienes,

obviamente, tienen mayor capacidad para capitalizar una modalidad de turismo de dudosa rentabilidad.

En este contexto se promueve actualmente el desarrollo de la denominada “Costa Maya” en el sur del estado, a partir de la pavimentación de la carretera que conecta el pequeño puerto de pescadores de Majahual. Aquí se da prioridad al esquema de bajo impacto, como eje de la sustentabilidad, al pretender que un esquema de gran expansión territorial y baja densidad tendrá un menor efecto sobre la naturaleza. El esquema propuesto es de cabañas de lujo, muy separadas entre sí, cada conjunto hotelero consume varios kilómetros de playa, desde Punta Herrero hasta Xcalak, es decir, a lo largo de 120 km. Al igual que en la Riviera Maya, no se ha construido una carretera costera, sino que el trazado corre paralelo al litoral, varios kilómetros tierra adentro, sirviendo de separación entre los desarrollos privados y los lugares de asentamiento de la población.

En este esquema, el primer desarrollo ha sido el de los hoteles Explorer, orientados al turismo de aventura: el Explorer Kohunlich, tierra adentro, en el entorno de la zona arqueológica del mismo nombre y el Explorer Costa Maya, en este litoral, de próxima inauguración (Figura 5). También siguiendo este modelo “ecológico” se desarrollan cabañas entre Tulum y Punta Alien, a lo largo de otros 50 km que quedan dentro de la Reserva de la Biosfera de Sian Ka’an y con idéntica perspectiva, se proyecta abrir el litoral norte desde Cancún hasta Holbox, otros 100 km de litoral que tocarán el Área de Protección de Flora y Fauna de Yum Balam.

Conclusiones

A la vista de lo expuesto, las relaciones entre turismo, desarrollo y condiciones ambientales son dudosas en el caso del Caribe mexicano. Estas relaciones son aún más sutiles si se tiene en cuenta que el turismo en esta región es una nueva forma de dependencia en un mercado muy competitivo y coyuntural, como es el área del Caribe, y que está sometido a los dictámenes económicos de un sistema global de relaciones. México, de momento, carece del potencial interior que implementó la consolidación del turismo en los países mediterráneos europeos permitiéndoles el salto hacia el Primer Mundo.

El turismo en el Caribe mexicano está promoviendo, sin lugar a dudas, mecanismos de reconversión socioprofesional de la población que pueden ser positivos en un contexto caracterizado por la pobreza y la exigüidad de los recursos económicos regionales. Pero, en la otra cara de la moneda, habría que evaluar

los costes de esta modernización y sus elementos no permiten utilizar parámetros cuantificables porque afectan a un patrimonio natural y cultural histórico y tienen, además, muchos componentes de carácter cualitativo, como puede ser la libertad para contemplar el paisaje sin pagar por ello.

La atención al entorno natural debe ser prioritaria en Quintana Roo porque aún se está a tiempo de evitar los efectos esquilmanes del turismo, sea éste masivo o “ecológico”. A este respecto podrían destacarse algunos problemas que ya se han detectado y que están estrechamente relacionados con las diferentes formas de explotación turística:

- deficientes condiciones de drenaje de las aguas residuales y la consiguiente contaminación de los mantos freáticos en un territorio que carece de escorrentía superficial natural.
- destrucción de ecosistemas naturales debido a la invasión directa: ocupación marginal e ilegal de humedales, tendidos eléctricos aéreos, pavimentación, aeropistas, embarcaderos que han atacado la barrera coralina, saskaberas,² etcétera...
- ataques directos a la línea de costa, con construcción sobre la propia playa
- alteración de los ecosistemas tradicionales por intensificación de actividades marginales y casi depredadoras (ganadería, pesca...).
- imparable contaminación visual del paisaje.

Pero la atención al entorno cultural debe ser igualmente prioritaria y es aquí donde se pueden hacer otro tipo de denuncias:

1. Existe un fenómeno de segregación social y funcional del espacio que no es compatible con las condiciones de igualdad que promueven los modelos presuntamente democráticos del mundo rico: las ciudades gemelas de la Riviera Maya y las que empiezan a formarse en la Costa Maya, donde el poblamiento original es expulsado de la costa hacia el interior, recuerdan los viejos enclaves coloniales europeos en el litoral norteafricano.
2. La privatización indiscriminada se está realizando sobre bienes patrimoniales que no se pueden evaluar: en un litoral donde no existen paseos costeros, actualmente es muy difícil ver el mar sin pagar al menos el precio de un refresco, cuyo costo llega a ser equivalente al salario mínimo diario de la zona.

3. La desintegración de los sistemas tradicionales de producción es un hecho y sería debatible en el marco de las servidumbres del desarrollo y de la modernización del aparato productivo, pero es inaceptable cuando las alternativas que resultan siguen siendo marginación, aculturación y pobreza. Este modelo de desarrollo esquilante sólo puede ser generador de nuevas privaciones en las sociedades locales.

Y queda, por último, la cuestión del ecoturismo y del desarrollo sostenible. A pesar de que la citada resolución 1998/40 de la ONU señala que no deben confundirse ambos conceptos, la realidad es que son indisolubles.

Si el ecoturismo es la alternativa para un desarrollo responsable que salvaguarde el medio ambiente, parece claro que su rentabilidad económica es cuestionable: baja presión y elevados recursos sólo se obtienen con base en un turismo clasista y de elevado poder adquisitivo que, obviamente no es de origen local. Si este turismo conlleva, además, la privatización de enormes espacios, habría que plantearse si el modelo de desarrollo sostenible tiene sus miras en la población local o en las futuras generaciones que podrán pagar la entrada a las zonas privatizadas.

Volvemos a comprobar que la exportación de las ideas de laboratorio de los países ricos está condenada al fracaso en los países pobres, aunque pertenezcan al bloque del capitalismo emergente. En estos países, sólo se romperá el círculo de la pobreza cuando se acometan profundas reformas estructurales y cuando sean capaces de crear, por sí mismos, políticas de conservación natural y de desarrollo social y económico realistas, acordes con sus propias necesidades. Esto depende necesariamente de que las administraciones públicas tomen conciencia de su verdadero significado en lugar de servir, aplicando políticas neoliberales como ahora, de trampolines hacia un proceso de globalización de dudoso resultado en regiones y estados que no tienen las mismas posibilidades de competir en igualdad de condiciones en un escenario mundial.

Finalmente, para cerrar estas conclusiones con una última reflexión. Quintana Roo es actualmente un territorio privilegiado a nivel mundial en cuanto a extensión y diversidad de ámbitos naturales protegidos; con objeto de preservar una biodiversidad extraordinaria y específicamente humedales en peligro de desaparición, estos ámbitos abarcan desde áreas muy pequeñas, como el Parque Natural de Xel-Há (97 ha) hasta la gran Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an (528 147 ha). Esta defensa del medio natural preexistente no ha servido, sin embargo, para impedir la formación de una barrera urbana que ya amenaza a más de 300

km del litoral, la interfase más vulnerable y en la que se está consolidando un nuevo ecosistema esencialmente artificial y antropizado.

¿Serán compatibles a largo plazo este nuevo ecosistema y las reservas naturales? ¿Son estas reservas la garantía de un desarrollo realmente sustentable para sus vecinos? Sospechamos que la globalización, lejos de aportar soluciones, está contribuyendo a afianzar en esta región un fenómeno geográfico bien conocido: la colonización irreversible de un viejo territorio-frontera y no precisamente en beneficio de sus legítimos propietarios.

Agradecimientos

Este artículo forma parte de los resultados del Proyecto de Investigación: “Globalización y cultura: el proceso de reestructuración regional de México y estudio de casos en la península de Yucatán” financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología (BSO2002- 01984).

Notas

¹ Desde el punto de vista legal, en México las playas y los vestigios arqueológicos son propiedad federal y su acceso debe ser libre; sin embargo, al quedar insertos en un desarrollo privado, en la práctica pasan a ser patrimonio de usufructo restringido. Los concesionarios no pueden impedir el tránsito por la playa, pero sí limitan su acceso directo. En el caso de los vestigios arqueológicos, si quedan en zonas privadas, mantienen su carácter federal y existe la obligación de permitir el acceso a ellas a quien lo solicite, pero en la práctica, esto sólo se da con fines de estudio o investigación....

² Localmente se denominan saskaberas a los bancos de extracción de piedra caliza, en explotación o abandonados.

Referencias

Arnaiz S. y A. Dechary (1994), “Cancún: los impactos del turismo”, Ciudades, núm 24, RNIU, Puebla, México.

- Brandon, K. (1993), "Basic steps towards encouraging local participation in nature tourism projects", in Lindberg, K. y D. Howkins (eds.), *Ecotourism: a guide for planners and managers*, North Bennington Vermont, The Ecotourism Society, pp. 134-152.
- Butler, R. W. (1980), "The concept of a tourist area cycle of evolution; implications for management resources". *Canadian Geographer*, 24. pp. 5-12.
- Córdoba, J., A. García de Fuentes y M. Córdoba (2000), "Modernismo ambiental frente a tradición: problemas y perspectivas en el caso de la península de Yucatán (México)", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 20, pp. 235-251.
- Córdoba, J. y A. García de Fuentes (2001), "Servidumbres del desarrollo: segregación social y funcional de los espacios turísticos en Quintana Roo (México)", en *Actas del 8º Congreso de Geógrafos de América Latina*, Universidad de Chile, Santiago de Chile, pp. 710-721.
- Dabat, A. (coord.; 1994), *México y la globalización*, Centro de Investigaciones Multidisciplinarias, UNAM, México, Cuernavaca (Morelos).
- Dickenson, J. (1985), *Geografía del tercer mundo*, Edic Omega, Barcelona.
- Dickenson, J., B. Gould, C. Clarke, S. Mather, M. Prothero, D. Siddle, C. Smith y E. Thomas Hope (1996), *A Geography of the Third World*, Routledge, London-New York.
- Directorio de Hoteles de México 1999-2000 (10a ed., 2001), Directorio de Hoteles de México. S. A. de C. V., México.
- Dollfus, O. (1990), "Les espaces des transactions", in Brunet, R. y O. Dollfus, *Mondes Nouveaux. Géographie Universelle*, vol. I. Hachette/Réclus, Montpellier, pp. 426-443.
- Escobar, A. (1995), *Encountering development*. Princeton U.P. Princeton.
- Espejel, I. (1987), "A phytogeographical analysis of coastal vegetation in the Yucatán Península". *Journal of Biogeography*, 14, pp. 499- 519.
- Fayós-Solá, E. (1996), "La nueva política turística", in *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*, Centre de Recerca i Projectes de Pasaitge de la Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, pp. 59-70.
- Fernández Fúster, L. (1991a), *Geografía del turismo de masas*, Alianza Universidad, Madrid.
- Fernández Fúster, L. (1991b), *Historia general del turismo de masas*, Alianza Universidad, Madrid.
- Friangialli, F. (1994), "Le tourisme en Méditerranée: l'enjeu du développement durable pour une destination majeure fragile", *Espaces*, 126. pp. 37-45.
- García de Fuentes, A. (1979), *Cancún: turismo y subdesarrollo regional*, UNAM, México.

- Gobierno del Estado de Quintana Roo (1987), *Monografía municipal de Cozumel*, Centro Estatal de Estudios Municipales de Quintana Roo, Cancún.
- Gobierno del Estado de Quintana Roo (1993), Plan estatal de desarrollo, Quintana Roo 1993- 1999, Quintana Roo, México.
- Hendricks Díaz, J. (2001), 3er Informe de Gobierno, Gobierno del Estado de Quintana Roo, Quintana Roo, México.
- Hiemaux Nicolás, D. (1989), Teoría y praxis del espacio turístico, UAM-Xochimilco, México, p. 12
- Hiernaux Nicolas, D. (1999), “Cancún Bliss”, in Judd, D. R. y S. S. Fainstein (eds.), *The Tourist City*, Yale University Press, New Haven CT.
- INEGI (1990), XI Censo General de Población y Vivienda, 1990, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Aguascalientes, México.
- INEGI (1996), Censo de Población y Vivienda 1995. *Resultados definitivos, tabulados básicos*, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Aguascalientes, México.
- INEGI (2000), XII Censo General de Población y Vivienda 2000, Resumen nacional, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Aguascalientes, México.
- Lozato-Giotart, J. P. (1990), *Méditerranée et tourisme*, Masson, Paris.
- Milian Ávila, G. (1999), La sustentabilidad y las ciudades hacia el siglo XXI, Universidad Autónoma de Puebla y Grupo Universitario de Montreal “Ciudades en Desarrollo”.
- OMT (1998). Introducción al turismo, Organización Mundial del Turismo, Madrid.
- ONU (1998), Resolution 1998/40: Declaring the year 2002 as the International Year of Ecotourism. Economic and Social Council [www.un.org/documents/ecosoc/res/1998/eres/1998-40. Htm](http://www.un.org/documents/ecosoc/res/1998/eres/1998-40.htm)
- Oropeza, O. (1999), “Impacto ambiental y peligros naturales y antrópicos en la península de Yucatán”, en García, A. y J. Córdoba (coords.), Atlas de Procesos Territoriales de Yucatán, UADY, Mérida, Yucatán, México.
- Pierre, J. y Lozato-Giotart (1991), *Mediterráneo y turismo*, Masson S. A., París.
- Restrepo, I. (1995), Desarrollo sustentable en el Golfo y Caribe de México, Centro de Ecología y Desarrollo, México.
- Riechmann, J. (1995), “Desarrollo sostenible: la lucha por la interpretación”, in Riechmann, J. *et al.*, *De la Ecolonía a la Ecología*, Trotta, Madrid.
- Sachs, W. (1993), “Global ecology and the shadow of development”, in Sachs, W. (ed.), *Global ecology: a new arena of political conflict*, Zed Books, London, pp. 3-21.
- SECTUR (2003), DataTur, Ocupación en servicios turísticos de hospedaje, http://www.datatur.sectur.gob.mx/jsp/consulta_indicadores.jsp. mayo 22, 203
- SIC-DGE (1970), IX *Censo General de Población* 1970, México.

Veltz, P. (1999), *Mundialización, ciudades y territorios*, Ariel, Barcelona.

Vera, F. J., E. López, M. J. Marchena y S. Antón (1997), *Análisis territorial del turismo*, Ariel, Barcelona

Watts, M. J. y J. MacCarthy (1997), "Nature as artifice, nature as artefact: development, environment and modernity in the late twentieth century", in Lee, R. y J. Wills, *Geographies of Economies*, Arnold, London, pp. 71-86.

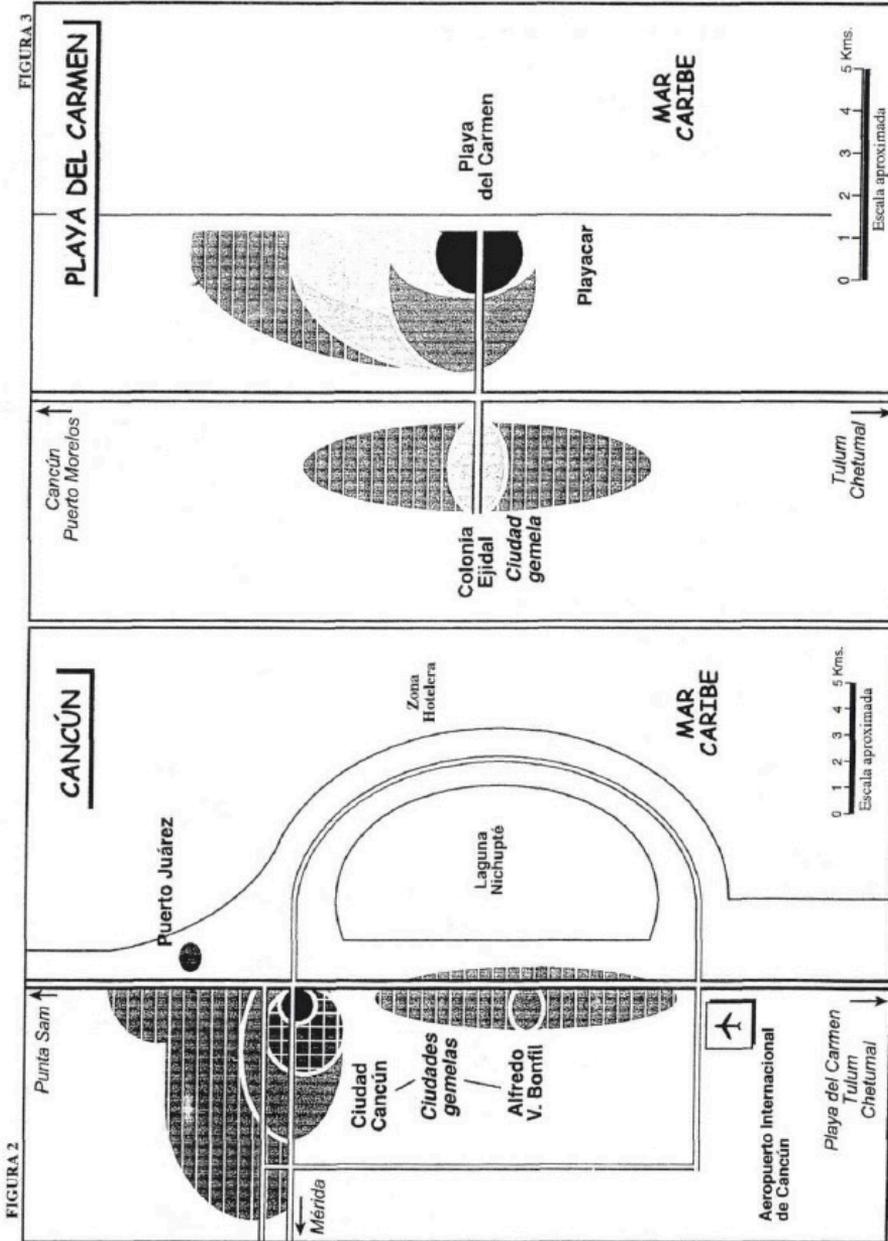
Weise, P. (1996), *Environmental impact of urban and industrial development. A case of study: Cancun, Quintana Roo, Mexico*, <http://www.unesco.org/csi/wise/cancunl.htm>.

WTO (2001), *Latest Data*, http://www.worldtourism.org/market_research/facts&figures/latest_data.htm.

WTO (2002), *Compendium of Tourism Statistics*, OMT.WTO.



Figura 1. Turismo, globalización y medio ambiente en el Caribe mexicano



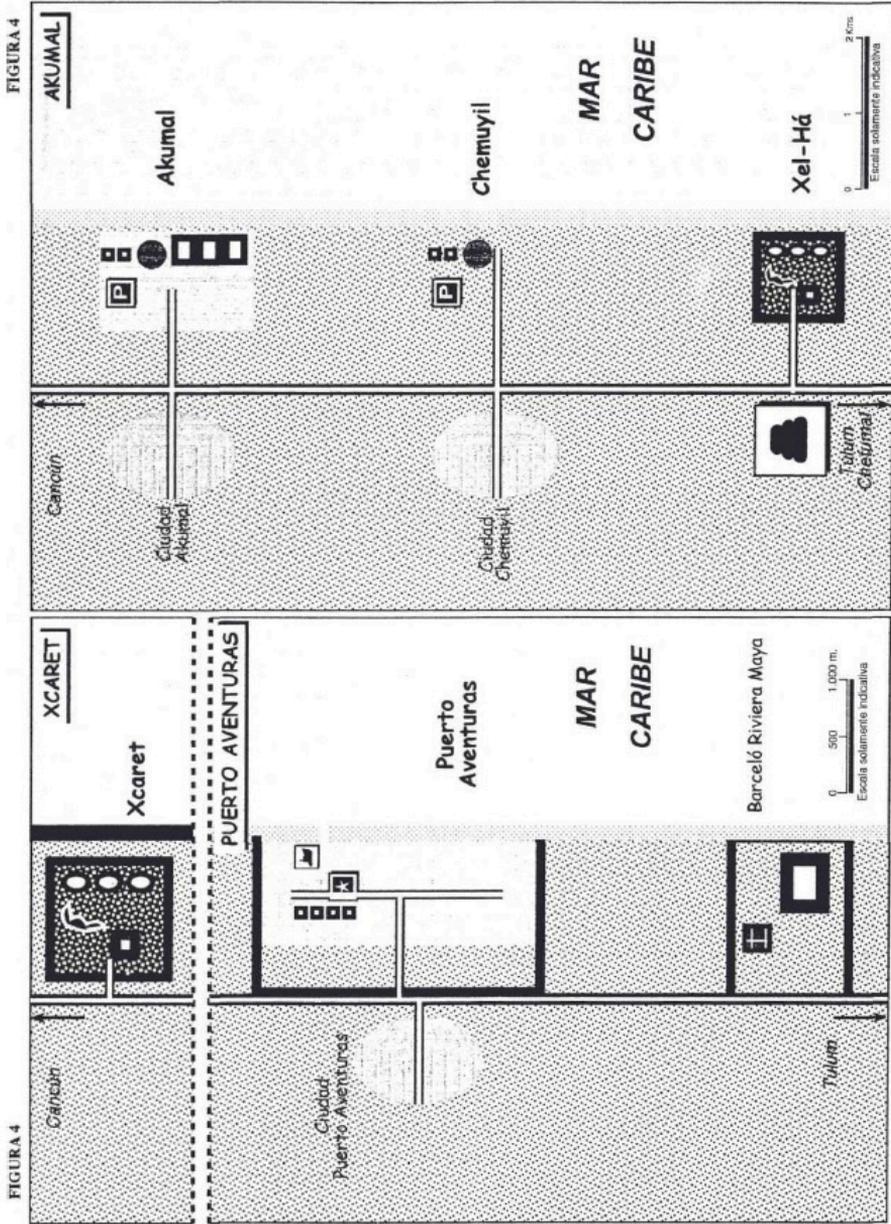
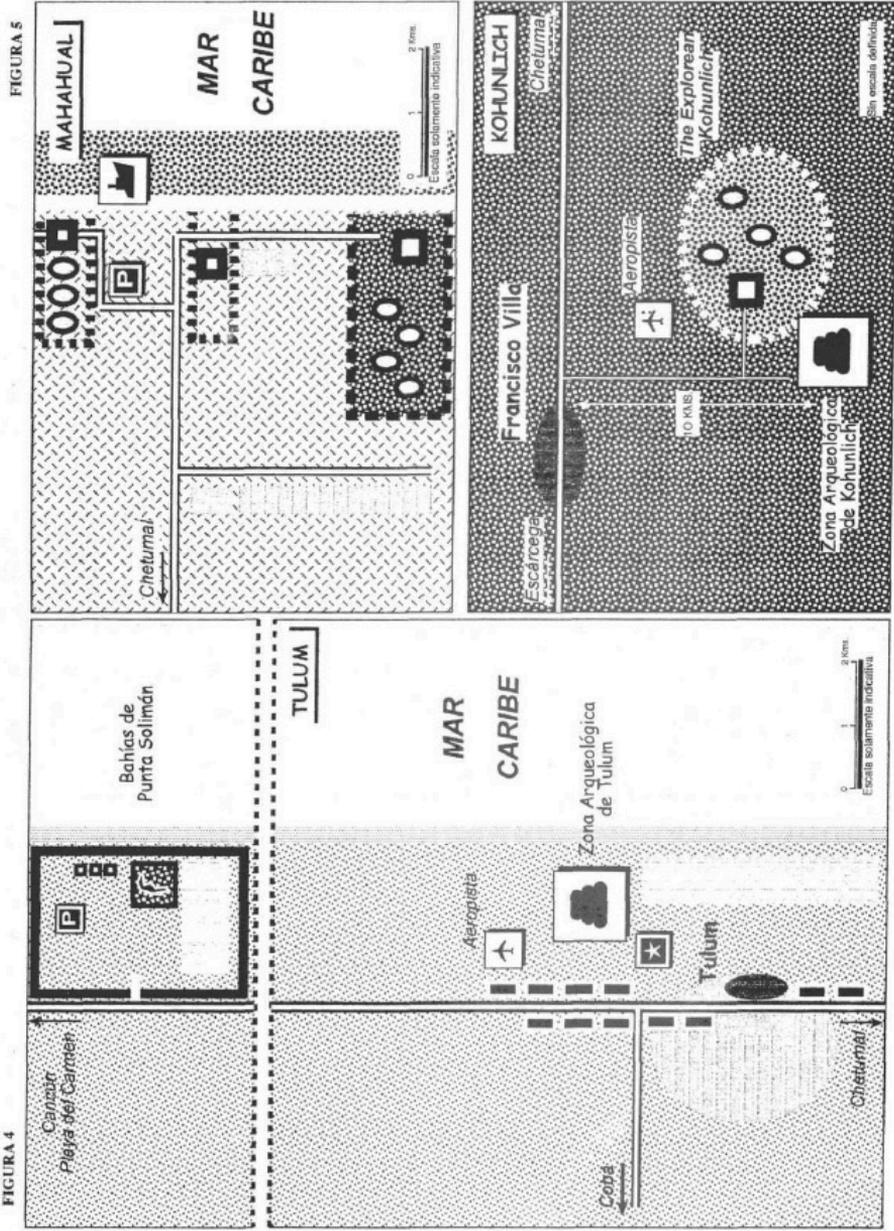


FIGURA 4



TIPIFICACIÓN GENERAL DE USOS DELSUELO UTILIZADA PARA EL PROCESO DE MODELIZACIÓN GRÁFICA

PATRIMONIOS NATURAL Y CULTURAL

La tipología de elementos que se ha utilizado es muy elemental porque nuestro objeto, de momento, no es el estudio detallado de las alteraciones que produce el turismo sobre ellos, sino su consideración como simple sustrato, es decir, como espacio receptor, sustentador y/o dinamizador de la actividad turística

-  **Selva y/o formaciones secundarias muy cerradas:** vegetación densa, en apariencia poco antropizada. Sólo existen en el interior y el sur del Estado, con un grado de equilibrio ambiental muy precario.
-  **Formaciones secundarias muy degradadas:** retazos de selva baja, restos de un bosque secularmente explotado por la milpa, característicos de todo el territorio. Fisonomía propia de los barbechos urbanos en este clima tropical con estación lluviosa.
-  **Humedales:** categoría genérica que no atiende a diferencias en suelos o vegetación. Incluye pastizales inundables, petenes, manglares en áreas lagunares, etc..
-  **Playas:** en sentido genérico como interfase mar-tierra. Ausentes en parte del litoral por elevación de la costra calcárea a modo de acantilado de escasa altitud o bien por la colonización de áreas lacustres por parte de los manglares
-  **Arrecifes de coral:** extensa barrera litoral que forma la segunda más importante del mundo después de la australiana. Muy próxima a la costa en la mitad meridional del Estado.
-  **Zonas y restos arqueológicos:** se han diferenciado simplemente en función de las dimensiones y superficie ocupada sin tener en cuenta la catalogación oficial del INAH. Muchos restos arqueológicos han quedado incluidos en áreas de acceso privado.

SERVICIOS

Tipología también muy elemental porque tampoco son objeto del estudio sino como simple expresión de la función turística o residencial o por sus implicaciones en el entramado urbano y condiciones de

-  **Generales y talleres:** grupo genérico donde se mezclan sin solución de continuidad, como en todo proceso urbano no consolidado, pequeños restaurantes, tendejones, refaccionarias de todo tipo, etc..
-  **Aeropuertos y aeropistas**
-  **Muelles y embarcaderos**
-  **Trailer Parks:** lugares de acampada regulada dotados de servicios
-  **Plazas Comerciales:** grandes superficies dotadas de comercios y servicios más o menos complejos y diversificados